

Volksabstimmung vom
24.11.2024

Verhandlungen

23.032
Bundesbeschluss über den
Ausbauschnitt 2023 für die
Nationalstrassen

Votation populaire du
24.11.2024

Délibérations

23.032
Arrêté fédéral sur l'étape
d'aménagement 2023 des
routes nationales

Votazione popolare del
24.11.2024

Deliberazioni

23.032
Decreto federale sulla Fase di
potenziamento 2023 delle strade
nazionali

Impressum

VH 23.032

Herausgeber

Parlamentsdienste / Parlamentsbibliothek
3003 Bern
doc@parl.admin.ch
parl.ch

Editeur

Services du Parlement / Bibliothèque du Parlement
3003 Berne
doc@parl.admin.ch
parl.ch

Editore

Servizi del Parlamento / Biblioteca del Parlamento
3003 Berna
doc@parl.admin.ch
parl.ch

Inhaltsverzeichnis | Table des matières | Contenuto

- 1 Übersicht aus der Geschäftsdatenbank
Aperçu de la base de données des objets
Panoramica dalla banca dati degli oggetti parlamentari
- 2 Zusammenfassung der Verhandlungen
Résumé des délibérations
Riassunto delle deliberazioni
- 3 Debatten in den Räten
Débats dans les conseils
Dibattiti nelle Camere
- 4 Schlussabstimmungen
Votations finales
Votazioni finali
- 5 Erlasstext(e)
acte(s) législatif(s)
Atto legislativo | Atti legislativi
- 6 Argumente
Die nachfolgenden Argumente wurden von den Parlamentsdiensten zu Dokumentationszwecken zusammengestellt. Die Parlamentsdienste selber haben keinerlei Einfluss auf die Gestaltung und den Inhalt derselben.

Arguments

Les données ci-après ont été rassemblées à des fins documentaires par les Services du Parlement. Ceux-ci n'ont aucune influence sur la forme ou la nature des arguments présentés.

Argomenti

I seguenti argomenti sono stati riuniti dai Servizi del Parlamento a scopo di documentazione. I Servizi del Parlamento medesimi non hanno alcun influsso sulla loro impostazione né sul loro contenuto.



23.032 Geschäft des Bundesrates

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Einreichungsdatum: 22.02.2023

Stand der Beratung: Erledigt

Botschaft / Bericht des Bundesrates

Botschaft vom 22. Februar 2023 zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

BBI 2023 865

Ratsunterlagen

Anträge, Fahnen

Chronologie

Entwurf 1

Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

BBI 2023 866

30.05.2023 Nationalrat Beschluss gemäss Entwurf

20.09.2023 Ständerat Zustimmung

Stand der Beratungen: Erledigt

Erlasstext: BBI 2023 2340

Entwurf 2

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

BBI 2023 867

30.05.2023 Nationalrat Beschluss abweichend vom Entwurf

20.09.2023 Ständerat Abweichung

21.09.2023 Nationalrat Zustimmung

29.09.2023 Nationalrat Annahme in der Schlussabstimmung

29.09.2023 Ständerat Annahme in der Schlussabstimmung

Stand der Beratungen: Erledigt

Schlussabstimmungstext: BBI 2023 2302

Referendumsfrist: 18.01.2024

Entwurf 3

Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

BBI 2023 868



| | | |
|------------|-------------|----------------------------------|
| 30.05.2023 | Nationalrat | Beschluss abweichend vom Entwurf |
| 20.09.2023 | Ständerat | Abweichung |
| 21.09.2023 | Nationalrat | Zustimmung |

Stand der Beratungen: Erledigt

Erlasstext: [BBI 2023 2303](#)

Entwurf 4

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss)

[BBI 2023 869](#)

| | | |
|------------|-------------|--------------------------|
| 30.05.2023 | Nationalrat | Beschluss gemäss Entwurf |
| 20.09.2023 | Ständerat | Zustimmung |

Stand der Beratungen: Erledigt

Erlasstext: [BBI 2023 2341](#)

Zuständigkeiten

Behandelnde Kommissionen

Finanzkommission NR (FK-NR)

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR (KVF-NR)

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen SR (KVF-SR)

N/A (N/A-D-V)

Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Weitere Informationen

Konnexe Geschäfte

| | | |
|-------------------------|----------|---------------------------------------------|
| 23.3497 | Postulat | Eine Korridorstudie für die A2 nach Italien |
| 23.3497 | Postulat | Eine Korridorstudie für die A2 nach Italien |
| 23.3497 | Postulat | Eine Korridorstudie für die A2 nach Italien |
| 23.3497 | Postulat | Eine Korridorstudie für die A2 nach Italien |
| 23.3497 | Postulat | Eine Korridorstudie für die A2 nach Italien |

Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

Links

Weiterführende Unterlagen

[Amtliches Bulletin](#) | [Abstimmungen NR](#)

Weiterführende Links

[Swissvotes](#)





23.032 Objet du Conseil fédéral

Plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, étape d'aménagement 2023 des routes nationales, crédit d'engagement et modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Date de dépôt: 22.02.2023

Etat des délibérations: Liquidé

Message / Rapport du Conseil fédéral

Message du 22 février 2023 relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

[FF 2023 865](#)

Documents des Conseils

[Propositions, dépliants](#)

Chronologie

Projet 1

Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

[FF 2023 866](#)

30.05.2023 Conseil national Décision conforme au projet

20.09.2023 Conseil des Etats Adhésion

Etat des délibérations: Liquidé

Texte de l'acte législatif: [FF 2023 2340](#)

Projet 2

Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

[FF 2023 867](#)

30.05.2023 Conseil national Décision modifiant le projet

20.09.2023 Conseil des Etats Divergences

21.09.2023 Conseil national Adhésion

29.09.2023 Conseil national Adoption (vote final)

29.09.2023 Conseil des Etats Adoption (vote final)

Etat des délibérations: Liquidé

Texte soumis au vote final: [FF 2023 2302](#)

Délai référendaire: [18.01.2024](#)

Projet 3

Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés

[FF 2023 868](#)



30.05.2023 Conseil national Décision modifiant le projet
20.09.2023 Conseil des Etats Divergences
21.09.2023 Conseil national Adhésion

Etat des délibérations: Liquidé
Texte de l'acte législatif: [FF 2023 2303](#)

Projet 4

Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (Arrêté sur le réseau)
[FF 2023 869](#)

30.05.2023 Conseil national Décision conforme au projet
20.09.2023 Conseil des Etats Adhésion

Etat des délibérations: Liquidé
Texte de l'acte législatif: [FF 2023 2341](#)

Compétences

Commissions chargées de l'examen

Commission des finances CN (CdF-CN)
Commission des transports et des télécommunications CE (CTT-CE)
Commission des transports et des télécommunications CN (CTT-CN)
N/A (N/A-F-V)

Autorité compétente

Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Informations complémentaires

Objets apparentés

| | | |
|-------------------------|----------|------------------------------------------------------|
| 23.3497 | Postulat | Etude de corridor pour l'A2 en direction de l'Italie |
| 23.3497 | Postulat | Etude de corridor pour l'A2 en direction de l'Italie |
| 23.3497 | Postulat | Etude de corridor pour l'A2 en direction de l'Italie |
| 23.3497 | Postulat | Etude de corridor pour l'A2 en direction de l'Italie |
| 23.3497 | Postulat | Etude de corridor pour l'A2 en direction de l'Italie |

Conseil prioritaire

Conseil national

Liens

Informations complémentaires

[Bulletin officiel](#) | [Votes CN](#)

Lien vers des informations complémentaires

[Swissvotes](#)





23.032 Oggetto del Consiglio federale

Limite di spesa 2024-2027 per le strade nazionali, la Fase di potenziamento 2023, il credito d'impegno e la modifica del decreto federale concernente la rete stradale nazionale

Data del deposito: 22.02.2023

Stato delle deliberazioni: Liquidato

Messaggio / Rapporto del Consiglio federale

Messaggio del 22 febbraio 2023 concernente il limite di spesa 2024-2027 per le strade nazionali, la Fase di potenziamento 2023, il credito d'impegno e la modifica del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

[FF 2023 865](#)**Documentazione concernente la camera**[Proposte, paragrammi](#)**Cronologia****Disegno 1**

Decreto federale che approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2024–2027

[FF 2023 866](#)

| | | |
|------------|-----------------------|-----------------------------------------|
| 30.05.2023 | Consiglio nazionale | Decisione secondo il disegno (progetto) |
| 20.09.2023 | Consiglio degli Stati | Adesione |

Stato delle deliberazioni: Liquidato

Atto normativo: [FF 2023 2340](#)**Disegno 2**

Decreto federale sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali

[FF 2023 867](#)

| | | |
|------------|-----------------------|-------------------------------------------|
| 30.05.2023 | Consiglio nazionale | Decisione in deroga al disegno (progetto) |
| 20.09.2023 | Consiglio degli Stati | Deroga |
| 21.09.2023 | Consiglio nazionale | Adesione |
| 29.09.2023 | Consiglio nazionale | Adozione nella votazione finale |
| 29.09.2023 | Consiglio degli Stati | Adozione nella votazione finale |

Stato delle deliberazioni: Liquidato

Testo del voto finale: [FF 2023 2302](#)Termine di referendum: [18.01.2024](#)



Disegno 3

Decreto federale che stanziava un credito d'impegno per la Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali e la pianificazione di progetti non ancora approvati

FF 2023 868

| | | |
|------------|-----------------------|-------------------------------------------|
| 30.05.2023 | Consiglio nazionale | Decisione in deroga al disegno (progetto) |
| 20.09.2023 | Consiglio degli Stati | Deroga |
| 21.09.2023 | Consiglio nazionale | Adesione |

Stato delle deliberazioni: Liquidato

Atto normativo: FF 2023 2303

Disegno 4

Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (Decreto sulla rete stradale)

FF 2023 869

| | | |
|------------|-----------------------|-----------------------------------------|
| 30.05.2023 | Consiglio nazionale | Decisione secondo il disegno (progetto) |
| 20.09.2023 | Consiglio degli Stati | Adesione |

Stato delle deliberazioni: Liquidato

Atto normativo: FF 2023 2341

Competenze

Commissioni interessate

Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CN (CTT-CN)

Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CS (CTT-CS)

Commissione delle finanze CN (CdF-CN)

N/A (N/A-I-V)

Autorità competente

Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Altre informazioni

Oggetti correlati

| | | |
|----------------|-----------|---------------------------------------------------------------------|
| <u>23.3497</u> | Postulato | Studio per la realizzazione di un corridoio per l'A2 verso l'Italia |
| <u>23.3497</u> | Postulato | Studio per la realizzazione di un corridoio per l'A2 verso l'Italia |
| <u>23.3497</u> | Postulato | Studio per la realizzazione di un corridoio per l'A2 verso l'Italia |
| <u>23.3497</u> | Postulato | Studio per la realizzazione di un corridoio per l'A2 verso l'Italia |
| <u>23.3497</u> | Postulato | Studio per la realizzazione di un corridoio per l'A2 verso l'Italia |

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Link

Altri documenti

Bollettino ufficiale | Votazioni CN





Altri link
[Swissvotes](#)



2 Zusammenfassung der Verhandlungen

23.032 Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

Botschaft vom 22. Februar 2023 zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz [BBI 2023 865](#)

Entwurf 2 unterliegt dem fakultativen Referendum: Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

Die Nationalstrassen leisten einen wichtigen Beitrag zur verkehrlichen Erschliessung der Schweiz. Nach Ansicht des Bundesrates müssen sie in einem guten Zustand erhalten werden. Dazu muss auch weiterhin in ihren Betrieb, ihren Unterhalt und ihre Erweiterung investiert werden. An seiner Sitzung vom 22. Februar 2023 verabschiedete der Bundesrat eine Botschaft zuhanden des Parlaments, welche vier Bundesbeschlüsse umfasst, darunter den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen (Entwurf 2) und den Bundesbeschluss über den diesbezüglichen Verpflichtungskredit in Höhe von 4,354 Milliarden Franken (Entwurf 3). Ziel des Bundesrates ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern. Für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen für den Zeitraum 2024–2027 beantragte er zusätzlich einen Zahlungsrahmen von 8,787 Milliarden Franken (Entwurf 1). Das Parlament nahm die vier Bundesbeschlüsse am 29. September 2023 an. Nur der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen unterstand dem fakultativen Referendum. Da das Referendum formell zustande gekommen ist, entscheiden die Stimmberechtigten am 24. November 2024 über diese Vorlage.

Ausgangslage

Laut den Verkehrsprognosen des Bundes werden bis 2040 rund 450 Kilometer, d. h. etwa 20 Prozent des schweizerischen Nationalstrassennetzes, regelmässig überlastet sein, falls keine Gegenmassnahmen getroffen werden. Auf fast 170 Kilometern wird es täglich während zwei bis vier Stunden Stau oder stockenden Verkehr geben. Die grossen Städte und Agglomerationen sind von diesen Engpässen am stärksten betroffen. Den drohenden Kapazitätsengpässen kann in erster Linie mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur begegnet werden. Dazu gehören neben gesamtverkehrlichen Optimierungen insbesondere die Realisierung von zusätzlichen Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnanlagen (GHGW), Tropfenzählersysteme an den Anschlüssen und lokale Pannestreifenumnutzungen. Auch bereits erfolgte Anpassungen der Verkehrsregeln, wie zum Beispiel die Erlaubnis, an Kolonnen rechts vorbeizufahren, oder das Reissverschlussprinzip im Vorfeld eines Fahrstreifenabbaus, gehören dazu. Mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes soll zudem rasch das Potenzial des automatisierten Fahrens erschlossen werden. Trotz dieser Massnahmen sind auf den am stärksten belasteten Abschnitten gezielte Kapazitätserweiterungen notwendig, um die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes aufrechtzuerhalten. Zu diesem Zweck hat der Bundesrat das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) ausgearbeitet. Dieses wird laufend aktualisiert und in der Regel alle vier Jahre dem Parlament vorgelegt.

Die am dringendst benötigten und am weitesten fortgeschrittenen Erweiterungsprojekte werden jeweils einem Ausbauschritt zugeordnet. Der Bundesrat beantragt dem Parlament, fünf Projekte aus dem Realisierungshorizont 2030 dem Ausbauschritt 2023 zuzuweisen und definitiv zu beschliessen. Folgende fünf Vorhaben mit einem Gesamtumfang von rund 4 Milliarden Franken werden voraussichtlich in den nächsten vier Jahren baureif sein:

A1 Wankdorf BE – Schönbühl BE

A1 Schönbühl BE – Kirchberg BE

A1 Rosenberg tunnel in St. Gallen

A2 Rheintunnel in Basel

A4 Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen

Für die Realisierung dieser Projekte beantragt der Bundesrat dem Parlament einen Verpflichtungskredit von 4,002 Milliarden Franken brutto (Kostenstand 2020, ohne MWST und Teuerung). Hinzu kommen noch 52 Millionen Franken für den Trassenabtausch des Bahnprojekts Brüttenertunnel zwischen Bahn und Strasse (Glatttalautobahn) und 300 Millionen Franken für die Planung der übrigen Erweiterungsprojekte.

Quellen: [Botschaft](#) und [Medienmitteilung](#) des Bundesrates vom 22. Februar 2023

Verhandlungen

Entwurf 2

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen: [BBI 2023 867](#)

| | | |
|------------|----|----------------------------------|
| 30.05.2023 | NR | Beschluss abweichend vom Entwurf |
| 20.09.2023 | SR | Abweichung |
| 21.09.2023 | NR | Zustimmung |
| 29.09.2023 | NR | Annahme in der Schlussabstimmung |
| 29.09.2023 | SR | Annahme in der Schlussabstimmung |

Schlussabstimmungstext: [BBI 2023 2302](#)

Referendumsfrist: 18.01.2024

Der **Nationalrat** als **Erstrat** beschäftigte sich mit diesem Geschäft in der Sommersession 2023. Der Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau sowie der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz waren unumstritten. Diskutiert wurden insbesondere die Entwürfe 2 und 3 der Botschaft des Bundesrates, d. h. der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen (Entwurf 2) und der Bundesbeschluss über den diesbezüglichen Verpflichtungskredit (Entwurf 3). Da das Referendum ausschliesslich den Entwurf 2 betrifft, konzentriert sich die folgende Zusammenfassung auf die Beratungen über diesen Entwurf.

Christian Wasserfallen (RL, BE) erklärte als Berichterstatter der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, dass die Kommission dem Entwurf ein vom Bundesrat nicht berücksichtigtes Projekt in der Westschweiz hinzugefügt hat, nämlich den Ausbau der Strecke Le Vengeron–Coppet–Nyon mit zusätzlichen Kosten von 911 Millionen Franken. Seiner Meinung nach ist dieses Projekt notwendig, da dieser Abschnitt überlastet ist. Er hob auch hervor, dass die Region mit dem Léman Express bereits in den Zugverkehr investiert hat. Ihm zufolge tragen sinnvolle Strassenbauprojekte zur Verringerung des Staus bei. Dem widersprachen die Gegnerinnen und Gegner des Entwurfes, darunter auch Ursula Schneider Schüttel (S, FR). Die Sozialdemokratin entgegnete, dass Erweiterungsprojekte die Nutzung der Nationalstrassen attraktiver machen und dadurch zu mehr Verkehr führen. Marco Romano (ME, TI), ebenfalls Berichterstatter der Kommission, argumentierte, dass alle Autobahnprojekte aufgrund der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung und zur Verhinderung einer Verkehrsverlagerung auf Kantons- und Gemeindestrassen notwendig sind. Die Vertreterinnen und Vertreter der SP, der Grünen und der Grünliberalen versuchten, den Umfang des Entwurfs mit der Argumentation zu verringern, dass es andere Massnahmen zur Bekämpfung von Stau gebe (Homeoffice, Geschwindigkeitsreduktion usw.). Ihrer Ansicht nach stehen diese Projekte im Widerspruch mit den Klimazielen des Bundes, entsprechen oft nicht den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung und verringern die Biodiversitätsflächen. Sie sprachen sich vielmehr für die Förderung des öffentlichen Verkehrs aus. Die Befürworterinnen und Befürworter des Entwurfs entgegneten mehrmals, dass man die Strasse nicht gegen die Schiene (oder den öffentlichen Verkehr als Ganzes) ausspielen sollte. Das Hinzufügen des Projekts «Le Vengeron–Coppet–Nyon» stiess ebenfalls auf starke Kritik bei den Gegnerinnen und Gegnern des Entwurfs, die in diesem Schritt lediglich politisches Kalkül im Hinblick auf eine allfällige Volksabstimmung sahen.

Nachdem der Nationalrat ohne Gegenstimme auf den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt **eingetreten war**, nahm er mit 108 zu 83 Stimmen bei 2 Enthaltungen auch den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit (Entwurf 3) an. Zwei Anträge auf Rückweisung dieser Bundesbeschlüsse an den Bundesrat lehnte er ab. Der erste forderte den Bundesrat auf, den Entwurf unter Berücksichtigung der Umweltziele des Bundes zu überarbeiten, der zweite verlangte, ein alternatives Konzept zu entwickeln, das keine wesentliche Kapazitätserweiterung erfordert und die Ziele durch eine intelligente und effizientere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten erreicht. Der Nationalrat lehnte auch alle Minderheitsan-

träge zur Streichung und Änderung eines Ausbauschnittes ab und folgte der Kommissionsmehrheit bezüglich der Aufnahme des Westschweizer Projektes «Le Vengeron–Coppet–Nyon». In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt mit 106 zu 84 Stimmen bei 2 Enthaltungen an.

Als **Zweitrat** beriet der **Ständerat** den Entwurf 2 in der Herbstsession 2023. Die kleine Kammer trat ohne Gegenstimme auf den Entwurf ein. Im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hob Olivier François (RL, VD) hervor, dass die Nationalstrassen zwar nur 3 Prozent des Strassennetzes ausmachen, aber 50 Prozent des motorisierten Individualverkehrs auf sie entfällt. Deshalb sei der Unterhalt und die Verbesserung dieses Netzes unerlässlich. Dies umso mehr, als sich der Verkehr immer mehr auf die Nationalstrassen verlagere, da die Städtepolitik darauf abziele, den Verkehr innerhalb der Städte zu beschränken. Er hielt fest, dass die Kommissionsmehrheit den Entwurf angesichts der bestehenden Verkehrsprobleme und der wirtschaftlichen Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur unterstützt und davon ausgeht, dass er zur Verringerung der Verkehrsstaus beitragen wird. Mathias Zopfi (G, GL) sprach sich – allerdings erfolglos – dafür aus, den Ausbau der Abschnitte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg aus dem Entwurf zu streichen, da diese Vorhaben in Zeiten der Klimakrise nicht mehr zeitgemäss seien. Der Ständerat folgte stillschweigend dem Antrag seiner Kommission, die Aufnahme des Projektes «Le Vengeron–Nyon–Coppet» davon abhängig zu machen, dass der Bundesrat diesem Schritt bis zum 31. Dezember 2023 zustimmt. Der zuständige Bundesrat Albert Röstli kündigte an, dass dies der Fall sein wird. In der Gesamtabstimmung nahmen die Ständeratsmitglieder den Bundesbeschluss mit 34 zu 4 Stimmen bei 4 Enthaltungen an. Die Nein-Stimmen und Enthaltungen stammten von Mitgliedern der Grünen und der Sozialdemokratischen Partei.

In der **Differenzbereinigung**, die ebenfalls in der Herbstsession 2023 erfolgte, nahm der Nationalrat die vom Ständerat vorgenommene Änderung zum Projekt «Le Vengeron–Coppet–Nyon» ohne Gegenstimme an. Diese Änderung sieht vor, dass das Westschweizer Projekt nur aufgenommen werden kann, sofern der Bundesrat das generelle Projekt spätestens bis zum 31. Dezember 2023 genehmigt hat.

Am 29. September 2023 nahm der Nationalrat den Bundesbeschluss in der **Schlussabstimmung** mit 107 zu 87 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Die Mitglieder der SVP-Fraktion, der FDP-Liberalen Fraktion und der Mitte-Fraktion stimmten für den Bundesbeschluss, während ihn die Mitglieder der Grünen Fraktion, der Sozialdemokratischen Fraktion und der Grünliberalen Fraktion ablehnten. Der Ständerat nahm den Bundesbeschluss ebenfalls an und zwar mit 33 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen. Die Nein-Stimmen und Enthaltungen kamen aus den Reihen der Grünen und der Sozialdemokraten.

29 in zwei Komitees vereinte Organisationen ergriffen das Referendum, das mit mehr als 65 000 gültigen Stimmen zustande kam. Das Volk wird somit am 24. November 2024 über den Bundesbeschluss über die Ausbauschnitte abstimmen. Bei einer Ablehnung wird der Bundesbeschluss über den dazugehörigen Verpflichtungskredit (Entwurf 3 der Botschaft des Bundesrates) hinfällig. Die Entwürfe 1 und 4 des Geschäfts sind von dieser Volksabstimmung nicht betroffen und werden in jedem Fall in Kraft treten.

2 Résumé des délibérations

23.032 Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

Message du 22 février 2023 relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales [FF 2023 865](#)

Projet 2 soumis au référendum facultatif : arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

Les routes nationales apportent une contribution importante à la desserte en transports de la Suisse. Pour le Conseil fédéral, elles doivent être maintenues en bon état, ce qui implique de poursuivre les investissements dans leur exploitation, leur entretien et d'après certains, leur extension. Lors de sa séance du 22 février 2023, le Conseil fédéral a adopté le message ad hoc destiné au Parlement qui comprend quatre arrêtés fédéraux, parmi lesquels figurent ceux sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et le crédit d'engagement de 4,354 milliards de francs correspondant. Le Conseil fédéral souhaite en effet fluidifier le trafic. Il sollicite également un plafond des dépenses de 8,787 milliards de francs pour l'exploitation, l'entretien et l'adaptation des routes nationales sur la période 2024-2027. Le Parlement a adopté les quatre arrêtés fédéraux du projet le 29 septembre 2023. Seul l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales était soumis au référendum facultatif. Le référendum ayant formellement abouti, le peuple se prononcera sur cet objet le 24 novembre 2024.

Situation initiale

Selon les prévisions de trafic de la Confédération, en l'absence de mesures correctives, quelque 450 kilomètres du réseau des routes nationales, soit environ 20 % de ce dernier, seront régulièrement surchargés d'ici 2040. Sur près de 170 kilomètres, les embouteillages ou les ralentissements seront quotidiens et dureront entre deux et quatre heures. Les grandes villes et agglomérations sont les plus touchées par les goulets d'étranglement. La lutte contre le risque d'engorgements passe avant tout par une utilisation plus efficace de l'infrastructure en place, à savoir non seulement par des optimisations du système global des transports, mais également par la réalisation d'installations supplémentaires d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger (HV-AD), par la mise en place de systèmes de compte-gouttes au niveau des jonctions et par des réaffectations locales de la bande d'arrêt d'urgence. Les adaptations déjà opérées des règles de la circulation routière, telles que l'autorisation de devancer des files de véhicules par la droite ou le principe de la fermeture éclair en amont de la suppression d'une voie, font également partie du dispositif. La révision de la loi fédérale sur la circulation routière permettra d'exploiter rapidement le potentiel de la conduite automatisée. En dépit de ces mesures, des travaux ciblés d'accroissement des capacités sont nécessaires sur les tronçons les plus fréquentés afin de préserver la fonctionnalité du réseau des routes nationales. À cette fin, le Conseil fédéral a élaboré le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES des routes nationales). Régulièrement mis à jour, ce dernier est en règle générale présenté tous les quatre ans au Parlement.

Les projets d'extension les plus urgents et les plus avancés sont systématiquement affectés à une étape d'aménagement. Le Conseil fédéral propose au Parlement d'intégrer cinq projets de l'horizon de réalisation 2030 dans l'étape d'aménagement 2023 et de les approuver définitivement. Ces cinq projets, d'un volume total de près de 4 milliards de francs, seront vraisemblablement prêts à être réalisés au cours des quatre prochaines années :

A1 Wankdorf BE – Schönbühl BE

A1 Schönbühl BE – Kirchberg BE

A1 Tunnel du Rosenberg à Saint-Gall

A2 Tunnel du Rhin à Bâle

A4 Tunnel de Fäsenstaub à Schaffhouse

Le Conseil fédéral propose au Parlement un crédit d'engagement de 4,002 milliards de francs bruts (état des coûts en 2020, hors TVA et renchérissement) pour leur réalisation, auxquels s'ajoutent 52 millions pour l'échange des tracés entre le rail et la route dans le cadre du projet ferroviaire du tunnel de Brütten (autoroute du Glattal) et 300 millions pour la planification des autres projets d'extension.

Délibérations

Projet 2

Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales [FF 2023 867](#)

| | | |
|------------|----|------------------------------|
| 30.05.2023 | CN | Décision modifiant le projet |
| 20.09.2023 | CE | Divergences |
| 21.09.2023 | CN | Adhésion |
| 29.09.2023 | CN | Adoption (vote final) |
| 29.09.2023 | CE | Adoption (vote final) |

Texte soumis au vote final : [FF 2023 2302](#)

Délai référendaire : 18.01.2024

En sa qualité de **conseil prioritaire**, le **Conseil national** s'est penché sur cet objet lors de la session d'été 2023. Les arrêtés fédéraux concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales pour la période 2024-2027 ainsi que celui sur le réseau des routes nationales n'étaient pas controversés. Les débats ont principalement porté sur les projets 2 et 3 du message du Conseil fédéral, à savoir l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et celui sur le crédit d'engagement. Étant donné que le référendum porte exclusivement sur le projet 2, le résumé qui suit se focalise sur les délibérations à son sujet.

Christian Wasserfallen (BE/RL), en tant que rapporteur de la commission, a expliqué que la Commission des transports et des télécommunications a ajouté au présent arrêté fédéral un projet romand non retenu par le Conseil fédéral, celui du tronçon Le Vengeron-Coppet-Nyon, avec un coût supplémentaire de 911 millions de francs. D'après lui, ce projet est nécessaire car ce tronçon est surchargé. De plus, la région a déjà investi dans le réseau ferroviaire avec le Léman Express, a-t-il rappelé. Selon lui, construire des routes adaptées équivaut à réduire les embouteillages, ce qu'ont contesté les opposants au projet, dont Ursula Schneider Schüttel (FR/S). La socialiste a répondu qu'au contraire, cela ne ferait qu'augmenter le trafic, rendant l'utilisation des routes nationales plus attractive. Marco Romano (TI/ME), également rapporteur de la commission, a soutenu que tous les projets autoroutiers étaient nécessaires en raison du développement démographique et économique, et afin d'éviter un report du trafic sur les routes cantonales et communales. Les représentants du parti socialiste, des Verts et des Verts/libéraux ont tenté de réduire la portée du projet, arguant qu'il existait d'autres moyens pour combattre les embouteillages (télétravail, réduction de la vitesse, ...). Pour ces parlementaires, ces projets allaient à l'encontre des objectifs climatiques de la Confédération, ne correspondaient souvent pas aux besoins de la population locale et représentaient une perte de territoire pour la biodiversité. L'amélioration des transports publics a été présentée comme une meilleure option. Les partisans du projet ont avancé à plusieurs reprises qu'il ne fallait pas opposer la route au rail (ou au transport public dans son ensemble). L'ajout du projet Le Vengeron-Coppet-Nyon a également suscité de vives critiques de la part des opposants, qui y ont vu un calcul politique en cas de votation populaire.

Après être **entré en matière** sans opposition sur l'arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement, le Conseil national a également adopté l'arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement (projet 3) par 108 voix contre 83, avec deux abstentions. Il a en outre rejeté deux propositions de renvoi de ces arrêtés fédéraux au Conseil fédéral : la première demandait au Conseil fédéral de remanier le projet en tenant compte des objectifs environnementaux de la Confédération, et la seconde lui demandait d'élaborer un concept alternatif ne nécessitant pas d'augmentation importante de capacité et permettant d'atteindre les objectifs par une utilisation plus intelligente et efficace des capacités existantes. Le Conseil national a aussi refusé toutes les propositions de minorités visant à supprimer ou à modifier une étape d'aménagement, et a suivi la majorité de sa commission quant à l'ajout du projet romand Le Vengeron-Coppet-Nyon. Lors du vote sur l'ensemble, les membres du Conseil national ont adopté l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement par 106 voix pour, contre 84, avec deux abstentions.

En tant que **deuxième conseil**, le **Conseil des États** a examiné le projet 2 lors de la session d'automne 2023. Les membres du Conseil des États ont décidé l'entrée en matière sans opposition. Au nom de la Commission des transports et des télécommunications, Olivier Français (VD/RL) a rappelé que « si les routes nationales représentent trois pour cent du réseau routier, elles supportent 50 pour cent des transports individuels motorisés, ce qui montre le besoin nécessaire tant pour l'entretien que pour l'amélioration de ce réseau ». Les politiques des villes visent à restreindre le trafic à l'intérieur des villes, ce qui reporte le trafic sur les routes nationales. La majorité de la commission a soutenu le projet en soulignant les problèmes de circulation et l'importance des infrastructures de transport pour l'économie, a-t-il ajouté. Elle estimait que cela permettra de réduire les embouteillages. Mathias Zopfi (GL/G) a tenté, sans succès, de biffer l'élargissement des tronçons Wankdorf-Schönbühl et Schönbühl-Kirchberg, arguant qu'ils n'étaient pas adaptés aux temps actuels en période de changement climatique. Sur proposition de leur commission, les sénateurs ont accepté tacitement de conditionner l'ajout du projet Le Vengeron-Nyon-Coppet à son approbation par le Conseil fédéral d'ici le 31 décembre 2023. Le Conseiller fédéral en charge du dossier, Albert Rösti, a confirmé que ce serait bien le cas. Lors du vote sur l'ensemble, les membres du Conseil des États ont accepté l'arrêté fédéral par 34 voix contre 4, avec 4 abstentions. Les votes contre et les abstentions provenaient des parlementaires membres des Verts et du parti socialiste.

Lors de la **procédure d'élimination des divergences**, au cours de la session d'automne 2023, le Conseil national a approuvé sans opposition la modification proposée par le Conseil des États concernant le projet Le Vengeron-Coppet-Nyon.

Le 29 septembre 2023, lors du **vote final**, le Conseil national a adopté l'arrêté fédéral par 107 voix pour, contre 87, avec une abstention. Les membres des groupes UDC, PLR et du Centre ont voté en faveur de l'arrêté fédéral, tandis que les membres des groupes Vert, socialiste et Vert'libéral l'ont rejeté. Le Conseil des États a également accepté l'arrêté fédéral par 33 voix pour, 6 voix contre et 5 abstentions. Les rejets et les abstentions provenaient des rangs des groupes Verts et socialiste.

Vingt-neuf organisations, réunies sous le patronage de deux comités, ont lancé un référendum qui a abouti avec plus de 65'000 signatures valables. Le peuple se prononcera donc le 24 novembre 2024. En cas de rejet par le peuple de l'arrêté fédéral sur les étapes d'aménagement, l'arrêté fédéral sur le crédit d'engagement y relatif sera caduc (projet 3 du message du Conseil fédéral). Les projets 1 et 4 du Conseil fédéral ne sont pas concernés par cette votation populaire et entreront en vigueur quoi qu'il advienne.

2 Riassunto delle deliberazioni

23.032 Decreto federale sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali

Messaggio del 22 febbraio 2023 concernente il limite di spesa 2024-2027 per le strade nazionali, la Fase di potenziamento 2023, il credito d'impegno e la modifica del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali [FF 2023 865](#)

Disegno 2 sottostante a referendum facoltativo: decreto federale sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali

Le strade nazionali forniscono un importante contributo al sistema dei trasporti svizzero e devono essere mantenute in adeguato stato di conservazione. Secondo il Consiglio federale, occorre perciò continuare a investire in esercizio, manutenzione e ampliamento. Nella seduta del 22 febbraio 2023, il Consiglio federale ha adottato il relativo messaggio e quattro decreti federali, tra cui quelli relativi alla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali e al corrispondente credito d'impegno di 4,354 miliardi di franchi, con cui intende fluidificare il traffico. Propone inoltre un limite di spesa di 8,787 miliardi di franchi per l'esercizio, la manutenzione e l'adeguamento delle strade nazionali nel quadriennio 2024-2027. Il Parlamento ha adottato i quattro decreti federali il 29 settembre 2023. Soltanto quello concernente la Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali sottostava a referendum facoltativo. Poiché il referendum contro tale decreto è riuscito, il Popolo sarà chiamato a esprimersi in merito il 24 novembre 2024.

Situazione iniziale

Secondo le previsioni della Confederazione, in assenza di adeguate contromisure, entro il 2040 circa 450 chilometri di strade, pari a un 20 per cento della rete primaria, saranno regolarmente congestionati. Su quasi 170 chilometri si verificheranno ingorghi o rallentamenti da due a quattro ore al giorno, in particolare nelle aree di grandi città e agglomerati urbani. Il rimedio più immediato alle incombenti criticità consiste in un utilizzo più efficiente della disponibilità infrastrutturale esistente. Concretamente, oltre a ottimizzazioni multimodali integrate, si tratta di incrementare il numero degli impianti di regolazione dinamica dei limiti di velocità e segnalazione pericoli, dei sistemi contagocce agli svincoli e delle corsie dinamiche locali. Rientrano in suddetta strategia anche interventi di tipo normativo, con adeguamenti già apportati al codice stradale, come per esempio la possibilità di superare a destra veicoli incolonnati o il principio di immissione «a cerniera» nei restringimenti di carreggiata. O ancora, l'opportunità di sfruttare in tempi brevi le potenzialità della guida autonoma, grazie alla revisione della legge sulla circolazione stradale. Nonostante questi provvedimenti, per assicurare l'efficienza della rete stradale primaria sono necessari potenziamenti di capacità mirati sui tratti più congestionati. A tal fine il Consiglio federale ha messo a punto il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA), aggiornato periodicamente e presentato al Parlamento di norma ogni quattro anni.

I progetti di ampliamento più urgenti e più avanzati vengono assegnati a una determinata fase di potenziamento. Il Governo chiede all'Assemblea federale di attribuire alla Fase 2023 e approvare in via definitiva cinque interventi dell'Orizzonte 2030, che diverranno cantierabili presumibilmente nei prossimi quattro anni, per un valore complessivo intorno a 4 miliardi di franchi:

A1 Wankdorf BE – Schönbühl BE

A1 Schönbühl BE – Kirchberg BE

A1 galleria del Rosenberg a San Gallo

A2 galleria sotto il Reno a Basilea

A4 galleria di Fäsenstaub a Sciaffusa

Per la loro realizzazione, il credito d'impegno al vaglio del Parlamento è di 4,002 miliardi di franchi lordi (prezzi aggiornati al 2020, IVA e rincaro esclusi). A questi si aggiungono 52 milioni per lo scambio di tracciato fra ferrovia e autostrada della Glattal, in coordinamento con la realizzazione della galleria ferroviaria di Brütten, e 300 milioni per la stesura degli altri progetti di ampliamento.

Fonti: [messaggio](#) e [comunicato stampa](#) del Consiglio federale del 22 febbraio 2023

Deliberazioni

Disegno 2

Decreto federale sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali [FF 2023 867](#)

| | | |
|------------|----|---------------------------------|
| 30.05.2023 | CN | Decisione in deroga al disegno |
| 20.09.2023 | CS | Deroga |
| 21.09.2023 | CN | Adesione |
| 29.09.2023 | CN | Adozione nella votazione finale |
| 29.09.2023 | CS | Adozione nella votazione finale |

Testo del voto finale: [FF 2023 2302](#)

Termine di referendum: 18.01.2024

Camera prioritaria, il Consiglio nazionale esamina l'oggetto nella sessione estiva del 2023. Tra i deputati non vi è disaccordo riguardo al decreto federale concernente il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione delle strade nazionali per il periodo 2024–2027 e a quello concernente la rete delle strade nazionali. Il dibattito si focalizza principalmente sui decreti federali 2 e 3, vale a dire quello concernente la Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali e quello riguardante il relativo credito d'impegno. Una minoranza della Commissione delle finanze chiede di non entrare in materia sul decreto 3. Il relatore della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, Christian Wasserfallen (BE/RL), spiega ai colleghi che la Commissione ha aggiunto al decreto il potenziamento del tratto Le Vengeron-Coppet-Nyon, non previsto dal Consiglio federale, per un costo supplementare di 911 milioni di franchi. A suo giudizio l'ampliamento in questione è necessario per decongestionare tale tratto; rammenta inoltre che la regione ha già investito nella rete ferroviaria realizzando la Léman Express. Sottolinea infine che l'ampliamento delle strade permette di ridurre le code. Ursula Schneider Schüttel (FR/S) ribatte che ciò non farebbe invece che incrementare il traffico, dato che l'utilizzo delle strade nazionali ne risulterebbe incentivato. Marco Romano (TI/ME), anch'egli relatore della Commissione, afferma dal canto suo che tutti i progetti sono necessari alla luce della crescita demografica ed economica e mirano a impedire che il traffico si riversi sulle strade cantonali e comunali. Gli esponenti del Partito socialista, dei Verdi e dei Verdi liberali propongono di ridimensionare la portata del decreto, giacché a loro giudizio vi sono altri modi per combattere gli ingorghi (il telelavoro, la riduzione della velocità ecc.). Secondo i deputati in questione tali progetti di potenziamento sono in contrasto con gli obiettivi climatici della Confederazione, spesso non rispondono alle esigenze della popolazione locale e comportano la perdita di suolo prezioso per la biodiversità; l'opzione più ragionevole consisterebbe piuttosto nel migliorare i trasporti pubblici. I sostenitori del progetto rilevano a più riprese che non è il caso di opporre la strada alla ferrovia (o ai trasporti pubblici in generale). Dal canto loro, gli oppositori criticano aspramente l'inserimento nel decreto del tratto Le Vengeron-Coppet-Nyon, frutto secondo loro di un calcolo politico fatto in vista della votazione popolare.

Entrato in materia senza opposizione sul decreto federale concernente la Fase di potenziamento 2023, il Consiglio nazionale approva con 108 voti contro 83 e 2 astensioni il decreto relativo al credito d'impegno. Respinge inoltre due proposte di rinvio al Consiglio federale dei due decreti in questione: la prima chiedeva al Consiglio federale di modificare il progetto tenendo conto degli obiettivi ambientali della Confederazione, la seconda di definire un piano alternativo che non prevedesse un aumento significativo delle capacità e consentisse di raggiungere gli obiettivi sfruttando in modo più intelligente ed efficace le capacità esistenti. Il Consiglio nazionale boccia inoltre tutte le proposte di minoranza miranti a sopprimere o a modificare determinati tratti di cui è previsto il potenziamento e si allinea sulla posizione della maggioranza della Commissione quanto all'inserimento del tratto Le Vengeron-Coppet-Nyon. Nel voto sul complesso, il Consiglio nazionale approva quindi il decreto sulla Fase di potenziamento con 106 voti contro 84 e 2 astensioni.

Seconda Camera, il Consiglio degli Stati esamina il decreto nella sessione autunnale del 2023 ed entra in materia senza opposizione. Relatore della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, Olivier François (VD/RL) sottolinea che pur costituendo solo il tre per cento della rete stradale, le strade nazionali assorbono il 50 per cento dei trasporti individuali motorizzati, il che dimostra la necessità di assicurarne la manutenzione e di potenziarle. Le città adottano inoltre politiche finalizzate a ridurre il traffico cittadino, riversandolo così sulle strade nazionali. Rileva infine che la maggioranza della Commissione ha appoggiato il progetto alla luce dei problemi di congestionamento e dell'importanza che le infrastrutture di trasporto rivestono per l'economia, ritenendo che il progetto permetterà di ridurre le code. Mathias Zopfi (GL/G) chiede invano di stralciare l'ampliamento dei tratti Wankdorf-Schönbühl e Schönbühl-Kirchberg, affermando che questo non sia opportuno tenuto conto del cambiamento climatico in atto. Su proposta della Commissione, la Camera accetta tacitamente di subordinare l'inserimento del tratto Le Vengeron-Nyon-Coppet all'approvazione del Consiglio federale entro il 31 dicembre 2023. Il consigliere federale incaricato del dossier, Albert Rösti, afferma che tale assenso è assicurato. Nella votazione sul complesso, il Consiglio degli Stati approva il decreto federale con 34 voti contro 4 e 4 astensioni. I voti contrari e le astensioni provengono dai deputati dei Verdi e del Partito socialista.

In sede di **appianamento delle divergenze**, sempre nel corso della sessione autunnale del 2023, il Consiglio nazionale approva senza opposizione la modifica apportata dal Consiglio degli Stati riguardo al tratto Le Vengeron-Coppet-Nyon.

Nella **votazione finale** del 29 settembre 2023 il Consiglio nazionale adotta il decreto federale con 107 voti contro 87 e 1 astensione. I gruppi dell'UDC, del PLR e del Centro votano a favore, mentre quelli dei Verdi, dei Socialisti e dei Verdi Liberali respingono il decreto. Il Consiglio degli Stati adotta il decreto con 33 voti contro 6 e 5 astensioni. I voti contrari e le astensioni provengono dai gruppi dei Verdi e dei Socialisti.

Unitesi in due comitati, 29 organizzazioni chiedono il referendum, a sostegno del quale raccolgono oltre 65 000 firme valide. Il 24 novembre 2024 il Popolo sarà dunque chiamato a pronunciarsi in merito al decreto. In caso di reiezione del decreto federale sulla Fase di potenziamento, quello relativo al credito d'impegno (disegno 3) diverrà caduco. Non interessati dalla votazione popolare, i decreti 1 e 4 entreranno invece in vigore a prescindere dall'esito dello scrutinio.



23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024–2027, Ausbauschnitt 2023
für die Nationalstrassen,
Verpflichtungskredit und Änderung
des Bundesbeschlusses
über das Nationalstrassennetz**

**Plafond des dépenses pour les routes
nationales sur la période 2024–2027,
étape d'aménagement 2023 des routes
nationales, crédit d'engagement
et modification de l'arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Wasserfallen Christian (RL, BE), für die Kommission: In der Eintretensdebatte werde ich vor allem über die grossen Züge der Vorlage sprechen, bei der Detailberatung eher über die detaillierteren Fragestellungen. Mit der Vorlage will der Bundesrat den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen verbessern. Das ist die gross angelegte Zielsetzung der Vorlage.

Erstens geht es um einen Betrag von 8,8 Milliarden Franken für Unterhalt, Betrieb und Anpassungen an den bestehenden Nationalstrassen. Dieser Zahlungsrahmen ist für die Jahre 2024 bis 2027 vorgesehen. Bei Unterhalt, Betrieb und Anpassungen ist es wichtig zu wissen, dass eine Strasseninfrastruktur, insbesondere die Nationalstrasseninfrastruktur, stetiger Verbesserungen bedarf. Wird das nicht berücksichtigt, haben wir Verhältnisse wie in anderen Ländern – ohne jetzt hier ein anderes Land zu nennen. Dann ist vielmehr die Frage, ob man den Unterhalt und den Betrieb überhaupt noch aufrechterhalten kann. Nicht weit von hier, in der Region Genua, ist beispielsweise einmal eine Brücke zusammengestürzt. Das sind dramatische Auswirkungen eines verpassten Unterhalts. Ich glaube, in der Schweiz sollten wir eine solche Situation niemals zulassen.

Zweitens geht es nicht nur um Unterhalt, Betrieb und Anpassungen, sondern auch um neue Projekte, die beantragt werden. Die beantragten neuen Projekte verursachen Kosten im Umfang von 5,265 Milliarden Franken, einschliesslich des neuen Projekts Le Vengeron-Coppet-Nyon. Die anderen Projekte befinden sich in den folgenden Kantonen: im Kanton Bern die Abschnitte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg auf der N1; im Kanton St. Gallen die dritte Röhre des Rosenberg隧nels; in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft der Rheintunnel; im Kanton Schaffhausen die zweite Röhre auf der N4.

Das sind die neu beantragten Projekte in diesem Ausbauschnitt. Selbstverständlich müssen alle Projekte einerseits klaren Wirksamkeits- und Zweckmässigkeitsüberprüfungen standhalten. Andererseits werden diese Projekte erst ausgeführt, wenn sie reif sind, und nicht einfach dann, wenn wir hier darüber beschliessen. Eine Reife muss jedes Projekt haben, damit es am Ende des Tages durch das ASTRA ausgeschrieben werden kann und dann auch bei den Unternehmen in die Pipeline kommt.





In der Beratung durch die KVF-N hat die Mehrheit – ich habe es kurz erwähnt – auch noch das Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon im Umfang von 911 Millionen Franken hinzugefügt. Es wurde relativ viel über dieses Projekt geschrieben. Wenn man in der Botschaft nachliest, findet man einige Informationen dazu, die sehr interessant sind. Es handelt sich um ein Projekt, das in den Kantonen Genf und Waadt lokal unterstützt wird. Der Handlungsbedarf ist in dieser Region sehr hoch; Sie sehen das nur schon, wenn Sie die Karte auf Seite 12 der Botschaft anschauen, wo die Engpässe mit Stufe III ausgedeutet sind. Daher haben wir uns gesagt, wir müssen in der Romandie insbesondere im Arc lémanique rund um Genf eine Abhilfe schaffen, und dies ist eben klug. Warum ist das klug? Weil in Genf schon ein Projekt realisiert wurde, nämlich beim öffentlichen Verkehr. Das ist die neue Ceva-Bahnverbindung von Cornavin über Eaux-Vives bis nach Annemasse, die heute schon in Betrieb ist. Dieses Projekt betrifft den Schienenverkehr, den öffentlichen Verkehr. Was hingegen bis heute fehlt und wegen der sehr starken Verkehrsbelastung, nicht zuletzt auch aufgrund der Migration und der hohen Zahlen bei den Grenzgängen nötig ist, ist der Ausbau bei der Nationalstrasse. Genau dieses Gleichgewicht möchten wir wiederherstellen, damit das untergeordnete Netz nicht darunter leidet.

Ein anderes Projekt, das auch im Rahmen dieser Botschaft erwähnt wurde, ist die Bodensee-Thurtal-Strasse, die berühmt-berüchtigte BTS. Hier haben der Kanton Thurgau und die anderen Anrainerkantone ein grosses Interesse, dass dieses Projekt in einer Korridorstudie wirklich konkret geprüft bzw. dann auch umgesetzt werden kann. Die KVF-N hat auch die Petition 22.2007 der FDP Kanton Thurgau, "Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) umsetzen – jetzt", nach Parlamentsgesetz beraten.

In der KVF-N wurde zudem das Postulat 23.3497 beschlossen. Der italienischsprachige Kommissionsbericht-erstatte, Marco Romano, wird dieses Postulat dann noch vorstellen. Es geht um eine Korridorstudie für die A2 nach Italien, die "N24/TI/Stabio-Gaggiolo". Dazu wird, wie gesagt, Herr Romano noch weitere Ausführungen machen.

Wenn ich das Projekt anschau, sehe ich, dass eine konstante Minderheit im Grundsatz gar keine neuen Ausbauten und keinen Kapazitätsausbau des Nationalstrassennetzes will. Die entsprechenden Minderheitsanträge sehen Sie auf der Fahne. Es gibt ebenfalls Rückweisungsanträge, die eine grundsätzliche, problematische Forderung beinhalten. Die Rückweisungsanträge gehen alle davon aus, dass man diese Projekte, die hier beantragt werden – die Neubauprojekte im Nationalstrassenteil –, ohne Kapazitätsausbau machen kann. Hier haben wir natürlich ein Problem, wenn man für teures Geld ein Projekt ohne Kapazitätsausbau beschliesst und die Wirksamkeit nicht gegeben ist. Aus diesem Grund wäre es eigentlich redlicher, von einem Verzicht auf das Projekt zu reden, anstatt die Vorlage zurückzuweisen mit der Forderung, auf einen Kapazitätsausbau zu verzichten. Das macht gar keinen Sinn. Ebenfalls wurden in der Kommissionsdebatte keine Alternativen zu diesen Neubauprojekten aufgezeigt.

Es ist auch nicht hilfreich, in diesem Zusammenhang bei den Nationalstrassen mit Cargo-Velos usw. zu argumentieren. Wir sind auf der übergeordneten Ebene. Im Bereich der Nationalstrassen geht es um höhere Geschwindigkeiten, längere Distanzen und wahrscheinlich sehr viel höhere Transportgewichte, als sie die Cargo-Velos verkraften würden. Verzeihen Sie mir, aber das Cargo-Velo ist keine Alternative zu diesen Projekten der Nationalstrasse.

Alle neuen Projekte – das muss noch einmal betont werden – müssen klaren Zweckmässigkeitskriterien genügen. Die Wirksamkeit wird durch das ASTRA geprüft, und das ASTRA wird ebenfalls alle Projekte den Nachhaltigkeitskriterien unterwerfen. Das heisst: Ein Projekt muss wirtschaftlich sein, es muss zweckmässig sein, und es muss umweltverträglich sein – mit einem möglichst deutlichen Fokus darauf, dass man z. B. bei Bauprojekten Recyclingbaustoffe verwenden kann. Das ASTRA wird als öffentlicher Bauherr das neue Beschaffungsgesetz umsetzen, in dem die Nachhaltigkeit eine grössere Rolle spielt als früher. Ebenfalls sind die Landversiegelungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Zum Schluss möchte ich eine Betrachtung machen: Es wurde oft gesagt, wer Strassen säe, erntet Verkehr. Wenn man die Verkehrszahlen des ASTRA detailliert betrachtet, stellt man fest, dass z. B. auf der Achse Baegggtunnel die Verkehrszahlen vor der Eröffnung deutlich höher waren als nach der Eröffnung. Das heisst mit anderen Worten, dass eine

AB 2023 N 921 / BO 2023 N 921

bestehende Verkehrsspitze halt einfach wirklich mit einer entsprechenden Infrastruktur aufgefangen werden muss. Das Gleiche ist beim Sechsspurausbau Härkingen-Gunzgen-Wiggertal der Fall: Dort sieht man, dass die Verkehrszahlen seit dem Jahr 2015 stabil sind. Deshalb muss man es immer im Detail betrachten und die Zweckmässigkeit anschauen.

Im Vergleich zum Bevölkerungswachstum sind die Verkehrszahlen auf den Nationalstrassen auch an neuralgischen Punkten unterdurchschnittlich gewachsen. Aus diesem Grund heisst das Motto eben: Wer Strassen



zweckmässig baut, steht weniger im Stau. Das ist die Zielsetzung der Vorlage. Die Mehrheit der Kommission hat sich entsprechend dafür entschieden, darauf einzutreten, zuzustimmen und die Petitionen nach Parlamentsgesetz zu behandeln. Zu den Einzelanträgen kann ich nicht viel sagen, weil sie in der Kommission noch nicht vorlagen.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Monsieur Wasserfallen, je vous ai écouté: vous avez dit que le projet romand avait été ajouté à la demande des Romands. J'étais avec vous en séance de commission. Cette demande n'est pas venue des personnes auditionnées: nous avons reçu des représentants des villes et des communes, qui n'ont pas formulé la demande d'ajouter ce projet. Nous sommes trois Romands à la Commission des transports et des télécommunications, la demande n'a pas été formulée de notre part. A ma connaissance, vous n'avez en tout cas pas consulté le canton de Genève pour savoir quelle était sa position par rapport au projet, s'il souhaitait que le projet soit priorisé. La seule personne qui a fait cette demande, c'est le représentant de Routesuisse. Pour vous, c'est de là que vient la demande?

Wasserfallen Christian (RL, BE), für die Kommission: Es ist einfach so, Frau Pasquier: 2022 gab es eine Vernehmlassung zu diesem Projekt, in deren Rahmen es vorgestellt und in die Pipeline gegeben wurde. Das ist die Situation. Beim ASTRA, das ist Seite 12 der Botschaft mit den Engpässen der Problemstufe III zu entnehmen, sieht man dieses Projekt ganz klar. Jetzt müssen Sie mir einfach den Grund sagen, warum man andere Projekte umsetzen soll und dieses nicht. Ich habe gemeint, Sie vertreten die Romandie, aber das ist offensichtlich nicht der Fall.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: I quattro decreti oggi in discussione concernono lo sviluppo della rete stradale nazionale nel prossimo decennio. Concretamente ci dobbiamo confrontare con il limite di spesa per le regolari attività di esercizio e manutenzione della rete tra il 2024 e il 2027, la definizione dei progetti e lo stanziamento dei relativi crediti d'impegno per la fase di potenziamento 2023 e i conseguenti adattamenti del decreto sulla rete stradale.

Nella votazione sul complesso la maggioranza della commissione ha adottato i quattro decreti federali. L'oggetto è stato trattato nelle sedute della vostra Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni il 20 marzo e il 17 aprile. Sono state svolte audizioni con rappresentanti dei cantoni, delle città, dei comuni e delle organizzazioni del settore della mobilità.

La maggioranza della commissione ritiene importante approvare questo messaggio con i suoi quattro decreti, dando seguito alla manifesta volontà di tutti gli attori direttamente coinvolti. Il focus è su nuove gallerie autostradali – Basilea, Sciaffusa, San Gallo – e sul coordinamento con la rete secondaria, le strade cantonali e comunali nelle zone di Berna e, con un progetto aggiunto dalla commissione, anche in Romandia. Questi progetti sono necessari alla luce della crescita demografica ed economica, nonché per fornire alle generazioni future una rete funzionale e funzionante.

Le strade nazionali sono l'ossatura della mobilità stradale nazionale. Una rete autostradale moderna e capace è il presupposto per una gestione efficace ed efficiente dei flussi di traffico. La rete deve essere sottoposta a manutenzione regolare, adattata laddove necessario e sviluppata dove non è più adatta all'utilizzo. Ne va della sicurezza e della gestione moderna del traffico; le tecnologie contribuiranno sempre più ad una gestione intelligente a vantaggio della fluidità e della sicurezza del traffico. La mobilità privata va considerata come complementare al trasporto pubblico che di fatto approfitta di una rete autostradale moderna e performante.

La maggioranza respinge di mettere in contrapposizione strada e ferrovia. Si tratta di una visione ideologica che dimentica la complementarità e sottovaluta anche lo sviluppo tecnologico delle automobili. È evidente che laddove i congestionamenti sono eccessivi il traffico si riversa sulle strade comunali e cantonali, andando a colpire la vivibilità locale, ma soprattutto a condizionare il flusso medesimo del traffico, incluso il trasporto pubblico su gomma.

Una rete autostradale vetusta – ricordiamo che la progettazione risale a oltre cinque decenni fa, con una Svizzera con meno popolazione e attività economiche molto differenti dalle odierne – e quindi non più capace di assorbire il traffico, arreca notevoli danni ambientali e di vivibilità locale. Nel 2021, le ore di colonna globali sono state circa 32 000, il che corrisponde ad un aumento del 200 per cento negli ultimi vent'anni. Le prospettive numeriche indicano per il 2040, senza gli interventi previsti, oltre 450 chilometri di autostrada regolarmente congestionata sui 2250 chilometri globali – quindi 1 chilometro su 5 chilometri. Non va poi dimenticata la funzione strategica di collegamento diretto ed efficace tra le regioni.

Le minoranze Töngi e Storni propongono di rinviare i decreti 2 e 3 al Consiglio federale chiedendo da un lato una rielaborazione alla luce degli obiettivi della Confederazione in materia di politica ambientale, climatica ed energetica, e dall'altro di presentare un approccio senza potenziamenti di capacità.



Nel decreto 3 la minoranza Schneider Schüttel, membro della Commissione delle finanze, propone di non entrare in materia, con il fine di non realizzare i progetti e dedicare quindi tutti i mezzi solo ai piani di agglomerato.

La maggioranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni respinge queste tre proposte, anche perché formulate in maniera molto generica. Ritiene tutti i progetti maturi, indispensabili, ben calibrati ed essenziali per gestire gli sviluppi del traffico, soprattutto nelle ore di punta. Anche elementi di sviluppo sostenibile, di capacità di usare materiali riciclati e di inserire queste infrastrutture nel territorio sono stati e verranno considerati nella progettazione di dettaglio.

Il coordinamento locale è dato, e queste opere sono ritenute urgenti anche dai cantoni e dai comuni interessati. Occorre assolutamente evitare un confronto tra le regioni; le autostrade servono tutto il paese. Le previsioni di sviluppo del traffico evidenziano chiaramente un aumento dei congestionamenti mattutini e serali nei prossimi 15 anni, soprattutto nelle aree cittadine e negli agglomerati.

I congestionamenti sono sì legati all'utilizzo dell'automobile privata. Ma statistiche attuali dimostrano come questo mezzo sia ancora essenziale per molti cittadini e cittadine in questo paese per recarsi al lavoro e anche per lavorare nel corso della giornata. In molti casi si tratta di una necessità imprescindibile. In quest'ottica, contrapporre la mobilità privata al trasporto pubblico non è costruttivo per il paese, piuttosto ci vuole una visione complementare.

I progetti prevedono un utilizzo più efficiente della disponibilità infrastrutturale esistente e la ottimizzano senza grandi impatti aggiuntivi. Oltre a ottimizzazioni multimodali integrate, si tratta di incrementare il numero degli impianti di regolazione dinamica dei limiti di velocità e segnalazione pericoli, dei sistemi contagocce agli svincoli e delle corsie dinamiche locali nelle ore di punta. Nei progetti di sviluppo si trovano una maggiore protezione acustica e anche l'interramento di alcuni tratti stradali, laddove è possibile e finanziariamente sostenibile.

La maggioranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni vi invita, con 14 voti contro 11, ad entrare in materia sui decreti 2 e 3; mentre vi è unanimità sui decreti 1 e 4.

Nicolet Jacques (V, VD), pour la commission: Dans le cadre de ses activités et conformément à l'article 50 de la loi sur le Parlement, la Commission des finances a traité de l'objet cité en titre et s'est notamment penchée sur les aspects financiers de ce projet.

Je vous rappelle les aspects financiers initiaux, en l'occurrence le plafond de dépenses de 8,787 milliards de francs

AB 2023 N 922 / BO 2023 N 922

pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales pour la période 2024–2027, l'étape d'aménagement 2023 pour les projets Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg et le troisième tube du Rosenberg, le tunnel du Rhin à Bâle, et également le crédit d'engagement de 4,354 milliards de francs pour l'étape d'aménagement 2023 de la planification du projet de préfinancement de l'autoroute Glattal.

Lors de sa séance du 30 mars, la Commission des finances a été convaincue par les arguments et les propositions faites par le Conseil fédéral. Elle est entrée en matière à l'unanimité sur le projet 1 initial, en l'occurrence sur les 8,787 milliards de francs.

Toutefois, s'agissant des projets 2 et 3, la majorité de la commission souhaite les soutenir, alors qu'une minorité de la commission propose de ne pas entrer en matière sur ces projets. Ceux-ci ont par ailleurs été modifiés en cours de route: en date du 18 avril, la Commission des transports et des télécommunications a décidé, dans le projet 3, de majorer de 911 millions de francs le crédit d'engagement de 4,354 milliards, de façon à financer le projet Nyon-Le Vengeron.

Il y a lieu de se rappeler que le but de la Commission des finances est de se concentrer sur les aspects financiers. Les 911 millions de francs en question sont prélevés dans le Forta et n'ont pas d'incidence financière directe sur les finances de la Confédération.

C'est la raison pour laquelle, sur ce point également, la Commission des finances a décidé de confirmer son vote initial et de soutenir toutes les propositions de majorité formulées notamment par la Commission des transports et des télécommunications.

Schilliger Peter (RL, LU), für die Kommission: Ich darf als deutschsprachiger Berichterstatter der Finanzkommission zu Ihnen sprechen. Die Finanzkommission hat das Dossier zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen am 30. März 2023 in Anwesenheit von Vertretern des ASTRA beraten. Ich darf Ihnen gemäss Artikel 50 des Parlamentsgesetzes Bericht erstatten.



Es gibt zwei Stufen in dieser Berichterstattung. In der ersten Stufe geht es um einen Mitbericht, den wir für die zuständige Kommission, die KVF, gemacht haben. Wir haben dieser Kommission einstimmig die Empfehlung gegeben, auf das Geschäft zum Unterhalt der Nationalstrassen einzutreten und den Bundesbeschluss 1 anzunehmen. Da gab es überhaupt keine Differenzen. Aus diesem Grund muss ich auch keine weiteren Ausführungen machen.

Bei den Entwürfen 2 und 3, in denen es um den Ausbau der Nationalstrassen geht, beantragt die Kommission mit 14 zu 11 Stimmen die Unterstützung der Vorlagen. Die Kommission ist der Meinung, dass sich der Ausbau der Nationalstrassen lohnt, weil sich der Verkehr in den letzten zwanzig Jahren rund verdoppelt hat. Diese starke Zunahme hat auch Auswirkungen auf die Stausituation. Das Strassennetz muss dieser zusätzlichen Belastung gerecht werden und den Nutzenden auch die nötige Robustheit und Mobilitätssicherheit gewährleisten.

Das Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen ist das eine. Vonseiten der Mehrheit sind wir der Meinung, dass es sich zudem auch positiv auf die Agglomerationsprogramme, also auf den Verkehr in den Agglomerationen, auswirken wird, wenn diese Umfahrungsprojekte, diese Ausbauprojekte realisiert werden können. Denn damit kann eine Verkehrsverlagerung stattfinden.

Die Minderheit – Frau Schneider Schüttel wird Ihnen den Antrag nachher erklären – ist der Meinung, dass man hier nicht eintreten soll, dass diese Ausbauschritte nicht notwendig sind und die Mittel dem öffentlichen Verkehr zugewiesen werden sollten. Dementsprechend seien dort die Schwerpunkte der zukünftigen Verkehrsplanung zu setzen.

Die Beratung in der KVF-N hat dazu geführt, dass zwei zusätzliche Projekte, d. h. Le Vengeron-Coppet und Coppet-Nyon, aufgenommen wurden. Dadurch wurde das Programm um rund 911 Millionen Franken erweitert, was in der Finanzkommission nochmals zu einer Diskussion führte. Man überlegte sich, ob man neuerlich über Eintreten auf den Finanzierungsbeschluss abstimmen sollte oder ob man das Ganze wie besprochen belassen könne. Bei der Beratung über die Auswirkungen war man erstens der Meinung, dass die weiteren Strassenausbauschritte dadurch grundsätzlich nicht infrage gestellt, sondern einfach vorgezogen würden und dass die Planungsphase damit im Grunde früher gestartet werden könnte. Zweitens war man der Meinung, dass im Fonds genügend Bundes-, sprich Finanzierungsmittel vorhanden wären und dass diese bis ins Jahr 2030 ausreichen würden. Würden in einer späteren Phase auch Elektrofahrzeuge in die Finanzierung mit aufgenommen, wäre dieser Topf weiterhin mit genügend Mitteln ausgestattet. Der dritte Grund ist derjenige, dass die beantragten Projekte meistens nicht in der geplanten Zeit umgesetzt werden können, und zwar aus irgendwelchen Gründen wie Einsparungen mit Auflagen usw. Dadurch gibt es meistens Verzögerungen in der Umsetzung, womit das Risiko eines Überhangs aus Finanzierungssicht eigentlich kaum gegeben ist. Wie gesagt, der Topf ist mit genügend Geld gefüllt und dazu da, Projekte zu realisieren.

In diesem Sinne darf ich Ihnen im Namen der Mehrheit der Finanzkommission empfehlen, die Vorlage gemäss Antrag der KVF-N anzunehmen.

Schneider Schüttel Ursula (S, FR): Ich vertrete die Minderheit der Finanzkommission zum Bundesbeschluss 3, und ich beantrage Ihnen, auf den Verpflichtungskredit zum Ausbauschritt 2023 nicht einzutreten. Gestützt auf Artikel 50 Absatz 3 des Parlamentsgesetzes kann die Finanzkommission nur zum Entwurf 3 eigene Anträge vertreten. In unserem Mitbericht an die KVF-N haben wir auch Nichteintreten auf den Entwurf 2 beantragt, dies zu Ihrer Information. Gleichzeitig möchte ich klarstellen, dass wir nicht gegen den Bundesbeschluss 1 sind. Wir wenden uns also nicht gegen Betrieb, Unterhalt oder Ausbau im Sinn von Anpassungen der bestehenden Nationalstrassen. Wir wehren uns gegen einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen mit dem Zweck der Kapazitätserweiterung.

Der Bundesrat beantragt mit dem Bundesbeschluss 3 einen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken. Die Mehrheit der KVF-N hat diesen Kredit auf 5,265 Milliarden Franken erhöht. Meine Minderheit vertritt die Meinung, dass mit dem Bau neuer Spuren keine Kapazitätserweiterung oder Engpassbeseitigung erreichbar ist. Es ist vielmehr so: Wenn mehr Platz zur Verfügung gestellt wird, wird der Verkehr diesen auch in Anspruch nehmen. Das heisst, es wird zu mehr Verkehr kommen, weil es wieder attraktiver ist, das Auto zu nehmen. Die finanziellen Mittel des Bundes werden somit nicht wirtschaftlich und nicht wirksam eingesetzt. Die Verkehrspolitik des Bundes und die damit verbundenen Finanzen sollten vielmehr dazu benützt werden, die Klima- und die Umweltbelastung zu reduzieren, dies im Sinn der vom Bundesrat in seiner Botschaft selbst erwähnten langfristigen Klimastrategie der Schweiz.

Der Strassenverkehr verursachte 2019 rund 32 Prozent der CO₂-Emissionen der Schweiz. Die Treibhausgasemissionen sollten bis 2050 bei netto null liegen. Ein Ausbau der Nationalstrassen unterstützt dieses Ziel gerade nicht. Statt in die Erweiterung der Nationalstrassen zu investieren, sollten vielmehr die Klima- und die



Biodiversitätsstrategie umgesetzt, der Autoverkehr reduziert und der öffentliche Verkehr gefördert werden. Der Ausbau führt im Weiteren zu zusätzlichem Landverbrauch, entgegen der Bodenstrategie des Bundes, wonach bis 2050 keine weiteren Böden mehr verbraucht werden sollen.

In diesem Sinn vertritt die Minderheit die Ansicht, dass stattdessen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung ins Zentrum der Überlegungen rücken müssen. Wir haben während der Corona-Pandemie beispielsweise gute Erfahrungen mit Homeoffice gemacht. Auch flexible Arbeitszeiten führen zu einer besseren Verteilung des Verkehrsaufkommens. Es kommt dazu, dass die Digitalisierung und das automatisierte Fahren Chancen darstellen, um in Zukunft mit weniger Platz ein gleiches Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Ein letztes Argument: Auch mit einer Herabsetzung der Geschwindigkeit kann die Kapazität der Strasse erhöht werden. Es gibt also

AB 2023 N 923 / BO 2023 N 923

bessere, wirksamere Massnahmen zur Bewältigung der Verkehrsprobleme als einen Ausbau der Nationalstrassen.

In diesem Sinn bitte ich Sie, meine Minderheit zu unterstützen und auf den Bundesbeschluss 3 nicht einzutreten.

Töngi Michael (G, LU): Ich lege zuerst gerne meine Interessenbindung offen: Ich bin Vorstandsmitglied des VCS Schweiz.

Wenn wir in der Verkehrspolitik die Grundlagenpapiere zur Hand nehmen, dann ist eigentlich die Stossrichtung klar. Wir müssen Verkehr vermeiden, wir müssen ihn verlagern, und wir müssen vor allem in den Agglomerationen schauen, dass zusätzlicher Verkehr via ÖV, Fussverkehr und Velo vor sich geht. Es ist egal, ob es eine Verkehrsstrategie des Bundes ist, ob es eine Mobilitätsstrategie eines Kantons ist oder ein kantonaler Richtplan. Was dort drinsteht, ist keine Ideologie, Herr Kommissionssprecher, sondern einfach Stand der Wissenschaft.

In diese Richtung muss es auch gehen, wenn wir die klimapolitischen Ziele des Bundesrates und des Bundes erreichen wollen. Mehrere Studien zeigen ganz klar, dass es nicht reicht, wenn wir den Autoverkehr einfach elektrifizieren; es braucht auch noch ein Umsteigen: Nebst der Elektrifizierung müssen wir schauen, dass die Leute effizientere Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn benützen.

Denken Sie daran: Wir haben auch immer noch ein massives Lärmproblem. Mehrere hunderttausend Menschen in der Schweiz leiden unter dem Lärm. Wir haben auch in den Städten grosse Probleme, weil die Bevölkerung den Platz gerne anders als für das Auto nutzen möchte. Wir haben hier im Parlament mehrere Vorstösse angenommen, mit denen wir gesagt haben, dass der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr steigen soll. Wenn es dann um die konkrete Politik geht, folgt leider sehr wenig darauf.

Wenn es um das Bauen geht, vor allem wenn es um das Bauen von Autobahnen geht, dann leuchten noch immer viele Augen. Das ist anachronistisch, und es ist gegen die Ziele der Verkehrs- und Klimapolitik, wenn jetzt Autobahnen wieder ausgebaut werden und der Hebel zurück in die Vergangenheit gelegt wird.

Beispiele aus der Region Luzern zeigen das exemplarisch. In Luzern wurden vor fünfzehn Jahren zwei neue Autobahnzubringer gebaut und eröffnet. In diesen Regionen wurde der ÖV nachhaltig geschwächt. Selbst mit einem Ausbau der ÖV-Linien konnte man den Wettbewerbsvorteil der schnelleren Autofahrten nicht mehr aufholen. Mit der Realisierung der vier Projekte werden wir in diesen Regionen die Kapazitäten massiv erhöhen und die Benützung des Autos attraktivieren.

Dazu will der Bundesrat noch, wie wir lesen konnten, ab dem Genfersee quer durch das Mittelland die Autobahn durchgehend auf sechs Spuren ausbauen. Damit wollen Sie, Herr Bundesrat Rösti, das Auto gegenüber der Bahn wieder konkurrenzfähiger machen; das konnten wir lesen. Ich frage Sie, was das für ein Ansatz in der Verkehrspolitik ist, wenn man sagt: "Huch, jetzt ist die Bahn hier etwas schneller, darum müssen wir die Autobahn wieder ausbauen." Erlauben Sie mir auch die Frage zur Finanzpolitik, die kommen wird: Was ist es für eine Finanzpolitik, wenn die Autobahnen jetzt ausgebaut werden sollen, wir aber gleichzeitig die Finanzen beim Betrieb des öffentlichen Verkehrs zusammenstreichen?

Wenn man die Verkehrszahlen genauer anschaut, stellt man auch fest, dass diese Projekte aus der Zeit gefallen sind. Das ASTRA argumentiert ja stark damit, dass der Verkehr auf den Autobahnen überproportional zugenommen habe. Wenn man aber die Daten der Zählstellen dieser vier Projekte anschaut, die jetzt auf dem Tisch liegen, stellt man fest, dass die Autozahlen seit 2017 gar nicht mehr zugenommen haben. Man kann also sagen, dass die Verkehrswende bereits begonnen hat. Mit dem Ausbau wird sie nun mutwillig wieder abgewürgt. Man löst den Stau an einen Ort und verschiebt ihn an den nächsten Ort.

Noch kurz etwas zum Argument, dass man mit den Cargo-Velos nicht auf den Autobahnen fahren kann: Ja, das wissen wir, aber es ist so, dass auch auf den Autobahnen sehr viele Strecken unter zehn oder zwölf Kilometer



gefahren werden. In der Region Luzern sind es in der Agglomeration selber 80 Prozent Binnenverkehr. Wir haben dort ein grosses Potenzial, das wir ausnützen können. Mit der Perspektive Bahn 2050 hat man klar gesagt, dass man genau dort ausbauen will, um eben diese Leute zum Umsteigen zu bringen. Das müssen wir jetzt machen!

Ich bitte Sie deshalb: Weisen Sie diesen Entwurf zurück für eine Überarbeitung, damit die Verkehrspolitik auch mit der Klima- und Umweltpolitik des Bundes übereinstimmt.

Storni Bruno (S, TI): Dichiaro i miei legami di interesse: sono vicepresidente dell'ATA sezione Svizzera.

Lorsque l'on a appris, il y a deux ans, que l'Office fédéral de la santé publique n'était pas en mesure de fournir des statistiques fiables sur les cas de COVID-19, parce que de nombreux cabinets médicaux communiquaient encore par fax et qu'il y avait des erreurs dans les messages, nous avons tous été stupéfaits de constater qu'en Suisse, pays classé parmi les meilleurs en matière d'innovation grâce à des universités, des écoles polytechniques et une industrie parmi les plus performantes au monde, on utilise encore le papier, le crayon et les télécopieurs pour transmettre des informations statistiques.

Malheureusement, cette situation n'est pas unique, car dans la gestion du trafic routier, c'est comme si l'on utilisait encore des télécopieurs.

Le message du Conseil fédéral, qui prévoit des projets d'extension de plus de 34 milliards de francs jusqu'en 2040 et un plafond des dépenses sur la période 2024–2027 de 8,8 milliards pour l'exploitation, l'entretien et l'extension, ne traite que du développement des investissements dans le béton et n'envisage pas du tout l'intelligence. En effet, dans les 124 pages de la version en italien du message du Conseil fédéral, le mot "digitalizzazione" apparaît une fois, "mobility pricing" une fois, "carpool lane" trois fois, "homeworking" jamais. Unser 100-Milliarden-Franken-Autobahnnetz ist, wie die Netze in vielen anderen Ländern auch, im Zeitalter des Betons stehengeblieben. Die Infrastruktur ist noch nicht in das Zeitalter der Digitalisierung eingetreten, die in so vielen anderen Sektoren zu erheblichen Effizienzgewinnen geführt hat. Bei der Planung der teuren Autobahnen wurde das Potenzial der neuen Technologien für das Verkehrsflussmanagement und die Bedarfssteuerung stets ausser Acht gelassen – mit den bekannten Folgen, die das ASTRA für normal hält.

In der Botschaft wird erwähnt, dass die Zahl der auf den Nationalstrassen zurückgelegten Kilometer von 1990 bis 2019 um 138 Prozent zugenommen hat. In diesem Zeitraum wuchs die Bevölkerung jedoch nur um 28 Prozent, also viel weniger. In den letzten Jahren wurde das Netz zwar ausgebaut, aber wie das ASTRA berichtet, haben die Staus trotzdem zugenommen, und zwar proportional stärker als die Bevölkerungszahl. Das ist ein klares Zeichen für eine verfehlte Strassenpolitik. Ähnliche Daten finden sich überall auf der Welt, sogar in den USA, wo die Erhöhung der Strassenkapazität um 42 Prozent bei einem Bevölkerungswachstum von 32 Prozent zu einem Anstieg der Staustunden um 144 Prozent geführt hat.

Eppure, il Consiglio federale insiste su questa via senza uscita e chiede di nuovo miliardi di franchi per aumentare corsie in tutto il paese. Le conseguenze derivanti da questa politica le conosciamo: più traffico, e ingorghi spostati in altri punti.

Lo sperimentiamo un'altra volta in Ticino: dopo aver speso oltre 100 milioni per allargare lo svincolo di Mendrisio, l'autostrada è ormai una trincea larga 50 metri e le colonne non sono sparite ma si sono spostate di pochi chilometri più a nord. Ciononostante, nel relativo messaggio del Consiglio federale si vuole, orizzonte 2030, il potenziamento stradale tra Lugano e Mendrisio. Ma la realizzazione del progetto – da 1,6 miliardi di franchi – non farà altro che creare nuove colonne nell'agglomerato di Lugano.

Sembra proprio che l'USTRA viva ancora nel secolo scorso. Se le FFS avessero questo atteggiamento avremmo meno della metà dei treni su binari.

La crisi Covid ha dimostrato che abbiamo una rete di telecomunicazioni funzionante, il che ha permesso di

AB 2023 N 924 / BO 2023 N 924

mantenere attiva l'economia malgrado il lockdown. Ma come detto, l'USTRA non considera il potenziale della digitalizzazione, del telelavoro al posto di nuove corsie della rete autostradale.

Chiediamo che finalmente si consideri quanto le nuove tecnologie potranno contribuire ad una gestione intelligente della rete stradale.

Di conseguenza, il gruppo del PS chiede che il progetto di legge venga rinviato al Consiglio federale con il mandato di sviluppare un concetto alternativo che non richieda un aumento significativo della capacità e che raggiunga gli obiettivi principalmente attraverso un uso intelligente ed efficiente delle capacità esistenti, pensiamo alla digitalizzazione o alla gestione più efficiente del traffico.



Brenzikofer Florence (G, BL): Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich bin designierte Präsidentin und Vorstandsmitglied der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz.

Bereits 1972 warnte der damalige Oberbürgermeister von München, Hans-Jochen Vogel: "Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten." Wir haben das Zitat heute bereits einmal vom Kommissionssprecher gehört. Was in den Siebzigerjahren bereits von einigen erkannt wurde, hat sich seither in unzähligen Praxisbeispielen und Studien bestätigt. Trotz der klaren Fakten soll heute ein Zahlungsrahmen von gesamthaft 5,3 Milliarden Franken für den Ausbau von Autobahnen beschlossen werden. Diese Vorlage ist völlig aus der Zeit gefallen und wird von den Grünen Schweiz abgelehnt. Sollte der Rat die Vorlage annehmen, werden wir das angekündigte Referendum mit unterstützen. Drei entscheidende Punkte sprechen besonders für eine Ablehnung der gesamten Vorlage und der einzelnen Teilprojekte:

Erstens führt der Ausbau von Autobahnen zu Kapazitätserweiterungen. Das steht im Widerspruch zu den beschlossenen Klimazielen des Bundes. Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte zeigen es deutlich: Je mehr Strassen ausgebaut werden, desto mehr Autos fahren. Der Verkehr ist der grösste Klimasünder, er verursacht gesamthaft 37 Prozent der Treibhausgasemissionen. In der Vorlage fehlen Massnahmen, um die CO₂-Emissionen wirkungsvoll zu senken. Es ist unsere Aufgabe, die Verkehrsnachfrage aktiv zu beeinflussen und Massnahmen zu ergreifen, die mit der Klimastrategie des Bundesrates mit dem Ziel netto null bis 2050 kompatibel sind. Dies gilt insbesondere für die 44 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens, welche Freizeitverkehr sind. Das heisst, es geht uns hier nicht um den Arbeiterverkehr.

Zweitens haben sich Städte und Gemeinden ehrgeizige Klimaziele gesteckt. Ein Beispiel ist Winterthur: netto null bis 2040. Die fünf Projekte Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, dritte Röhre des Rosenbergtunnels, Rheintunnel und Fäsenstautunnel und jetzt noch zusätzlich der Ausbau Le Vengeron-Coppet-Nyon generieren mehr Verkehr in den Agglomerationen und in den Städten. Der Preis dafür wird ein weiter ansteigendes Verkehrsvolumen sein sowie die fortschreitende Umwandlung von Stadtgebieten in Verkehrswüsten. Es geht um die Lebensqualität und die Gesundheit der Bevölkerung in diesen Gebieten.

Drittens verschwindet mit dem Ausbau entlang der A1 kostbares Kulturland. In Städten wie beispielsweise Basel und in den umliegenden Stadtgebieten würden Grün- und Waldflächen verschwinden, ohne dass Kompensationsmassnahmen mit eingebunden würden. Wir stecken in einer Biodiversitätskrise. Die Hitzebelastung in den Städten und Agglomerationen wird immer grösser. Dazu möchte ich bei den Voten zu den Minderheitsanträgen in Block 1 umfassender argumentieren.

Für uns gilt der Grundsatz der vier v: vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich gestalten. Konkret können die 5,3 Milliarden Franken um einiges besser investiert werden. Mit attraktiven Angeboten des öffentlichen Verkehrs kann der Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Verlagern heisst, dass es an Bahnhöfen intelligente Verknüpfungen und Umsteigeverbindungen zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr braucht. Vernetzen heisst, die bestehende Infrastruktur mit neuen Lenkungssystemen und intelligenten Modellen effizienter zu nutzen. Heute sitzen im Schnitt 1,5 Personen in einem Fahrzeug – das ist alles andere als effizient. Schliesslich geht es darum, den Verkehr verträglicher zu gestalten. Das betrifft die Elektrifizierung der Flotte, aber dieser Ansatz alleine reicht bei Weitem nicht aus, um die Klimaziele zu erreichen.

Für uns Grüne ist klar: Der Ausbau von Autobahnen führt zu Mehrverkehr, führt zu einem grösseren Verkehrsaufkommen in Städten und Gemeinden und steht im Widerspruch zu den Klimazielen von Paris, zu welchen sich die Schweiz bekannt hat. Wir Grünen sagen Nein zu den Strassenausbauplänen. Der Ausbau verhindert die nötige Verkehrswende, schadet dem Klima und geht auf Kosten von wertvollem Kulturland.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Je déclare aussi mes intérêts: je suis vice-présidente de l'ATE Suisse et membre du comité de l'initiative des Alpes.

Pour toutes celles et tous ceux qui reconnaissent qu'il est urgent et primordial d'agir pour limiter le changement climatique et qu'il faut réduire le trafic dans les villes pour améliorer la qualité de vie de celles et ceux qui y habitent, le projet débattu aujourd'hui, visant à investir 5,3 milliards de francs pour développer les autoroutes et accroître leurs capacités, n'est tout simplement pas acceptable.

Il y a trois raisons à cela. D'abord, c'est contre-productif. Les études le montrent: développer les routes favorise toujours leur usage et a pour conséquence un plus grand nombre de voitures et de camions sur les routes, donc plus de trafic sur les autoroutes ainsi que sur les voies d'accès à destination des villes. Les sept projets discutés généreront un trafic supplémentaire dans les agglomérations; ils augmenteront le nombre de voitures, ce qui va à l'encontre de toutes les politiques publiques qui sont mises en place par les communes et les cantons pour réduire le trafic dans les centres-villes.

Ensuite, c'est climaticide, parce que le trafic routier est aujourd'hui responsable de 37 pour cent des émissions



de gaz à effet de serre produites en Suisse, ce qui en fait la première source indigène de CO₂. En 2023, nous devons avant tout prendre des mesures pour réduire le trafic, partout où c'est possible, en offrant des alternatives attractives pour la population.

Enfin, c'est irresponsable parce que ces élargissements se font toujours aux dépens de terres arables, de surfaces vertes et arborisées, alors qu'il est aujourd'hui primordial de préserver les surfaces agricoles et les coins de biodiversité afin de conserver les capacités de production indigène pour être en mesure, à l'avenir, de nourrir la population.

C'est la fausse solution à un vrai problème.

La surcharge du réseau des routes nationales est, certes, un vrai enjeu, mais la solution ne peut pas être, en 2023, d'élargir les autoroutes. Les experts sont formels: développer les capacités routières ne fait qu'accroître la demande, donc augmenter le trafic. Il y a d'autres solutions qui sont nécessaires. Parmi celles-ci: le télétravail, qui permet de réduire les flux pendulaires; l'amélioration des offres de transports collectifs, également pour le trafic de loisirs, puisque c'est la principale cause de déplacements en Suisse; le covoiturage; ou même la réduction de la vitesse, comme l'a récemment proposé le professeur Vincent Kaufmann, expert en mobilité, de l'EPFL.

J'aimerais mentionner enfin le microrecensement mobilité et transports, qui a été publié récemment par l'Office fédéral de la statistique et qui l'indique clairement: les distances parcourues ont diminué au cours des dix dernières années. Cette diminution est de près de 20 pour cent. Il nous indique aussi que l'extension du réseau des routes nationales n'est la première des priorités que pour 7 pour cent des 55 000 personnes qui ont participé au recensement, et la dernière pour 38 pour cent d'entre elles. Est-ce que les résultats du microrecensement ont été pris en compte? On peut sérieusement en douter. Nous avons auditionné les lobbys et les autorités, mais pas les milieux scientifiques qui étudient les comportements au niveau de la mobilité et les défis majeurs qui se présentent en ce qui concerne la croissance des transports. Je précise que j'en ai fait la proposition et qu'elle a été refusée en commission, de même que l'audition des experts du

AB 2023 N 925 / BO 2023 N 925

climat. C'est un affront, alors que Genève est le siège international du Giec et que celui-ci nous appelle à investir dans des infrastructures qui soulagent le climat.

Pour notre part, nous en sommes convaincus: pour atteindre l'objectif de réduction de 64 pour cent des gaz à effet de serre dans nos déplacements, comme le prévoient le Conseil fédéral et notre Parlement, il faudra modifier nos habitudes de déplacement en nous déplaçant mieux et moins.

C'est pourquoi le groupe des Verts refusera ce projet visant à accroître les autoroutes pour explorer d'autres solutions visant à rendre nos déplacements plus respectueux de l'environnement et de la santé.

Aebischer Matthias (S, BE): Wir sprechen heute über den Unterhalt unserer Nationalstrassen, über den Ausbau unserer Nationalstrassen und über die Kosten dieser beiden Vorhaben. Damit ich die Position der SP darlegen kann, muss ich zuerst kurz einige Fakten in Erinnerung rufen.

Vor vier Jahren hat der Bundesrat Klimaziele beschlossen: Bis 2030 will er die Emissionen im Vergleich zu 1990 halbieren, im Jahre 2050 soll die Schweiz bei netto null sein. Basierend auf dieser Zielsetzung hat der Bundesrat Anfang 2021 seine langfristige Klimastrategie verabschiedet. Für den Bereich Landverkehr steht in diesem Bericht: "Der Landverkehr verursacht im Jahr 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr." Erreichen will der Bundesrat das unter anderem natürlich mit der Elektrifizierung, aber auch mit steigender Effizienz und mit einer starken Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Nun also besprechen wir heute das Strategische Entwicklungsprogramm (Step) des Bundesrates. Wer nun erwartet, dass in diesem Strategischen Entwicklungsprogramm Pläne präsentiert werden, wie wir auf diesen unseren Strassen unter anderem die Klimaziele erreichen können – wie etwa effiziente Nutzung, intelligente Lenkungssysteme, Mobility-Pricing, Verlagerung auf die Schiene –, wird bitter enttäuscht. Das Strategische Entwicklungsprogramm des Bundesrates beinhaltet einzig den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes. Zusammengefasst: mehr Spuren, breitere Strassen, mehr Beton, mehr Asphalt. Das ist, mit Verlaub, kein guter Plan für die Zukunft.

Kommt hinzu, dass wir nun schon x-mal gesehen haben, dass die Verbreiterung von Autobahnen das Problem nicht löst, sondern nur verschiebt. Oder wie sagte doch der damalige Verkehrsminister Moritz Leuenberger bei der Eröffnung der fünften und sechsten Spur des Baregg隧nels vor zwanzig Jahren: Wir hätten zwar nun keinen Stau mehr am Baregg, aber dann hätten wir den Stau halt weiter vorne am Gubrist. Und genau so ist es: Die Meldung "Stau vor dem Gubrist" ist bei den täglichen Verkehrsmeldungen am Radio mittlerweile zum Evergreen geworden. Die SP ist überzeugt, dass zum Beispiel mit einem Ausbau der Autobahn im Wankdorf



oder in Schönbühl das Problem nicht gelöst, sondern nur verschoben wird, wohl nach Kriegstetten oder zum Beispiel nach Deitingen.

Natürlich, in vier Jahren diskutieren wir dann den nächsten Ausbauschritt der A1 und den Plan, wie man die neuen Staus verschieben kann. Eine Idee hat der Bundesrat mit dem Antrag auf Annahme der Motion Hess Erich ja bereits skizziert: sechs Spuren überall – zwischen Bern und Zürich und zwischen Lausanne und Genf usw. Dass ein solches Vorgehen dem Namen "Strategisches Entwicklungsprogramm" gerecht wird, stellt die Sozialdemokratische Partei nicht nur in Abrede, sondern sie lehnt ein solches Vorgehen ganz entschieden ab. Wir unterstützen deshalb die beiden Rückweisungsanträge, in der Hoffnung, der Bundesrat werde eine Vorlage präsentieren, die mit den selbst gesteckten langfristigen Zielen übereinstimmt.

Pult Jon (S, GR): Meine Interessenbindung: Ich bin Präsident des Vereins Alpen-Initiative.

Come avete già sentito, la maggioranza della commissione vuole spendere 5,27 miliardi di franchi per ampliare la rete stradale nazionale a Berna, San Gallo, Basilea, Sciaffusa e in più – come se non bastasse il pacchetto esagerato del Consiglio federale – anche sul lago di Ginevra. Inoltre, qualche settimana fa, come tutti noi abbiamo potuto leggere, il Consiglio federale ha annunciato di essere favorevole all'ampliamento dell'A1 a sei corsie sulle tratte Berna-Zurigo e Losanna-Ginevra.

Quindi oggi siamo, se si vuol dire, all'inizio di un dibattito di principio sulla politica dei trasporti e della mobilità nel nostro paese. La domanda centrale da porsi è la seguente: una maggiore capacità sulle strade nazionali è veramente la soluzione ai problemi del traffico? Oppure un aumento massiccio della capacità porta ad un aggravamento del problema? Il gruppo socialista è convinto della seconda ipotesi. Sappiamo per esperienza, ma anche grazie a tante ricerche empiriche su questo oggetto a livello internazionale, che chi "semina" più strada, molto spesso più tardi "raccolgerà" più traffico.

È chiaro, gli ingorghi e la congestione del traffico sono una grande seccatura, costano nervi e tempo e la perdita di tempo costa spesso denaro. Per questo, per decenni la ricerca empirica a livello internazionale si è dedicata alla questione di quali misure risolvano realmente il problema dell'eccessiva congestione del traffico. Ebbene, i risultati delle ricerche sono chiari: più corsie portano quasi sempre e ovunque a una maggiore congestione. Il fenomeno si chiama "domanda indotta". Un aumento dell'offerta, in questo caso delle strade, porta le persone a richiedere quest'offerta ancora di più di prima. Quindi, più strade portano a più congestione – non a meno.

Perché? La risposta è semplice: l'ampliamento delle corsie rende la guida più attrattiva, le persone guidano più spesso, coprono distanze maggiori e sono persino disposte a fare una deviazione per percorrere la strada meglio sviluppata. Tutto questo porta a un aumento del traffico e alla fine anche della congestione. E dopo qualche anno, le strade ampliate sono più congestionate che mai.

Ciò vale anche per i progetti parziali del pacchetto che discutiamo oggi. Magari i progetti non creeranno più congestione nel luogo esatto dove saranno realizzati, ma sicuramente più avanti e quindi in modo complessivo succederà esattamente ciò che ci insegna la ricerca internazionale. Quindi ci vuole un'alternativa, ci vogliono delle vere misure per il contenimento del traffico stradale, per il trasferimento della mobilità sulla ferrovia e sui mezzi pubblici in generale, per i tragitti più lunghi, e sulla bicicletta per quelli corti.

È necessario sviluppare un concetto su come gestire i trasporti stradali, senza causare un aumento significativo della capacità, e su come raggiungere l'obiettivo di ridurre la congestione attraverso un uso più intelligente e più efficiente delle capacità esistenti. A tal fine occorre sfruttare le opportunità della digitalizzazione e sviluppare una gestione del traffico più intelligente, come lo ha già spiegato il collega Storni.

Per questo, un giorno ci vorrà anche una tariffazione della mobilità stradale che sia sostenibile ed equa. L'introduzione di una specie di road pricing non deve rimanere un tabù, se vogliamo veramente ridurre i nostri problemi sulle strade nazionali. Anche i cambiamenti nell'organizzazione del lavoro – lavoratori che evitano le ore di punta del traffico o anche i grandi istituti scolastici che, per esempio, spostano l'orario d'inizio della scuola – possono alleggerire notevolmente la congestione del traffico nelle ore di punta del mattino o della sera.

Esistono quindi diversi modi per evitare il più possibile gli ingorghi e la congestione del traffico, senza spendere miliardi e stramiliardi di franchi per finanziare dei progetti che a medio termine accentuano e aumentano i problemi.

L'ampliamento della capacità autostradale, come lo vogliono il Consiglio federale e purtroppo anche la maggioranza della nostra commissione, non è uno di questi modi, non è una delle soluzioni.

È proprio per questo che il gruppo socialista sostiene la proposta di rinvio della minoranza Storni, così come quella della minoranza Töngi, e vi prego di sostenerle anche voi.



Regazzi Fabio (M-E, TI): Collega Pult, ho ascoltato attentamente le sue considerazioni che ovviamente non condivido. Volevo però avere una conferma da parte sua: se ho capito bene, lei intende penalizzare solo gli automobilisti,

AB 2023 N 926 / BO 2023 N 926

tramite una forma di road pricing. Non si tratterebbe quindi del cosiddetto mobility pricing che andrebbe invece a colpire tutti quelli che consumano mobilità, in particolare anche quella ferroviaria. La mia interpretazione è corretta?

Pult Jon (S, GR): No, la sua interpretazione non è corretta. Se lei interpreta in questo modo le mie riflessioni mi sono spiegato male.

Noi siamo dell'idea che dobbiamo anche sperimentare dei progetti di mobility pricing in generale, quindi progetti che vanno a toccare tutti i vettori dei trasporti. Siccome oggi parliamo esclusivamente delle strade, ho parlato del road pricing. Però io penso che sia veramente necessario che le città, i comuni, e anche i cantoni possano finalmente cominciare a realizzare i loro progetti pilota per sperimentare i modelli del road pricing e del mobility pricing, a secondo dei loro bisogni. Penso che a medio-lungo termine sarà comunque necessario trovare delle soluzioni per usare in modo più intelligente, più economico e anche più efficiente le capacità esistenti.

Hurter Thomas (V, SH): Bei diesen vier Bundesbeschlüssen geht es eigentlich um die Fortschreibung der Mobilität. Und wieso haben wir eine erhöhte Mobilität? Wir haben sie aus zwei Gründen: zum einen wegen des Wirtschaftswachstums, zum andern wegen des Bevölkerungswachstums. Weil die Schweiz ein massives Bevölkerungswachstum hat, haben wir auch ein massives Mobilitätswachstum. Deshalb muss auch die Infrastruktur entsprechend ausgebaut werden. Es geht hier nicht, wie viele meiner Vorrednerinnen und Vorredner gesagt haben, darum, Strasse und Bahn gegeneinander auszuspielen, sondern es geht um ein Miteinander. Wir von der SVP-Fraktion werden auf die Vorlage eintreten und sämtliche Minderheiten ablehnen; einzig beim Entwurf 4 komme ich noch darauf zurück.

Vielleicht ganz kurz zur Situation von Strasse, Schiene und Finanzierung, damit auch das einmal von bürgerlicher Seite gesagt wird: Immer noch finden 85 Prozent des Personenverkehrs auf der Strasse statt, wovon übrigens auch ein grosser Teil, nämlich 14 Prozent, öffentlicher Verkehr ist. Die Schiene kommt also auf 15 Prozent. Für diese 15 Prozent geben alle Staatsebenen – Gemeinden, Kantone und Bund – pro Jahr eine Milliarde Franken mehr als für die Strasse aus. Sie sehen also, dass wir hier einen sehr schlechten Kostendeckungsgrad haben. Wenn Herr Aebischer von Mobility-Pricing spricht – Herr Pult versteht darunter ja nur Road-Pricing, d. h., man ist sich diesbezüglich noch nicht ganz einig –, dann wird man feststellen, dass der öffentliche Verkehr plötzlich massiv teurer ist, weil sein Kostendeckungsgrad äusserst schlecht ist. Der Grund, warum ich das hier sage, ist, dass man einfach auch die aktuellen Zahlen kennen sollte. Es geht nicht um ein Gegeneinander-Ausspielen, sondern darum, dass man weiss, wovon man spricht.

Nun, all jene, die den Ausbau respektive die Verbesserung ablehnen, haben etwas vergessen: Auf den Nationalstrassen, die übrigens nur 2 Prozent unseres ganzen Strassennetzes ausmachen, hat in den letzten dreissig Jahren der Verkehr um 130 Prozent zugenommen. Warum ist das so? Man hat die Nationalstrassen gebaut, um die Gemeinden und die Städte zu entlasten. Wenn Sie nicht helfen, dieses Nadelöhr auszuweiten, dann fliesst der Verkehr ganz einfach wieder durch die Städte und Gemeinden. Es geht also auch um die Entlastung der Regionen. Deshalb kann ich absolut nicht verstehen, dass vor allem auch die Grünen hier dagegen sind. Vergessen wir auch nicht, dass 74 Prozent des gesamten strassenseitigen Güterverkehrs auf den Nationalstrassen stattfindet, was sie zu einer Hauptschlagader macht.

Erlauben Sie mir, zusammenfassend etwas zu den Minderheitsanträgen zu sagen. Die Minderheitsanträge bei dieser Vorlage möchten eigentlich alle Projekte zurückschicken, mit dem Auftrag, dass der Bund diese Projekte umwelt-, klima- und energiepolitischen Zielen unterstelle. Nun, das macht er ja bereits, das ist sein ständiger Auftrag. Aus diesem Grund muss man die Projekte nicht zurückschicken. Es zeigt aber: Denjenigen, die diese Projekte nicht wollen, geht es um etwas anderes. Es geht ihnen darum, dass diese Projekte verhindert werden. Wir müssen einfach wissen: Nichtstun bedeutet dann, dass 2040 über 450 Kilometer des Nationalstrassennetzes ständig überlastet sein werden. Sie haben es heute Morgen vielleicht in den Medien gehört: Rund 38 000 Stautunden gab es in diesem Jahr.

Kollegin Schneider Schüttel hat von Homeoffice gesprochen. Ich bitte Sie, einen Blick in die Medien zu werfen. Vor etwa vierzehn Tagen hat der Novartis-Chef – der noch während Corona gesagt hat, man könne Homeoffice machen, so viel man wolle – gesagt, dass es wieder eine Mindestarbeitszeit vor Ort brauche. Homeoffice geht nur, um Generalversammlungen durchzuführen und irgendwelche Protokolle zu erledigen, nicht aber, um Innovation zu betreiben. Deshalb ist Homeoffice eben nur ein Teil der Lösung.





Spannend ist auch, wenn ich in der Kommission sehe, wer diese Projekte bekämpft. Ich nehme mein Projekt aus der Region Schaffhausen: Es wird bekämpft von Bernerinnen und Bernern. Ja, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, wieso sollen Sie besser wissen, was in unserer Region gut ist und was nicht? Das zeigt eigentlich etwas ganz Einfaches, nämlich dass Sie grundsätzlich gegen diese Projekte sind. Deshalb wollen Sie diese Projekte verhindern. Ich bitte den Rat hier, all diesen Minderheiten nicht zu folgen. Wir von der SVP werden das zusätzliche Projekt in der Westschweiz entsprechend unterstützen.

Erlauben Sie mir noch zwei, drei Worte zum Entwurf 4, wo es um den Netzbeschluss geht. Beim Entwurf 4 gibt es einen Einzelantrag Haab. Ich bitte Sie, diesen zu unterstützen. Und zwar geht es darum, dass das Zürcher Ypsilon nicht herausgestrichen werden soll. Warum wollen wir keine Streichung dieses Zürcher Ypsilon? Weil der Bund und der Kanton Zürich ihre Hausaufgaben diesbezüglich eben noch nicht gemacht haben und wir den Druck aufrechterhalten müssen. Die Zeichen, die aus diesem Kanton kommen, sind eher etwas, ich sage einmal, diffus. Deshalb müssen wir den Einzelantrag Haab unterstützen.

Dann bitte ich Sie auch, bei der Umfahrung Eglisau die Minderheit Hurter Thomas zu unterstützen. Dort geht es nämlich um die Fortführung der Nord-Süd-Strecke. Denken Sie daran, dass wir auf der einen Seite die Flughafenautobahn in Zürich mit etwa 40 Millionen Franken ausgebaut haben, dass der Anschluss Hardwald, also der Anschluss von Eglisau an die Flughafenautobahn, jetzt auch ausgebaut wird. Das kleine Städtchen Eglisau bleibt so, wie es ist. Die Brücke soll saniert werden. Nach Eglisau baut Deutschland die Umfahrung aus, aber wir lassen den Verkehr weiterhin durch dieses Städtchen rollen.

Es ist jeden Morgen und jeden Abend etwa so viel Verkehr wie durch den Gotthard – wir nehmen ja mittlerweile den Gotthard immer als Referenz bei Strassendiskussionen. Deshalb ist es wichtig, dass wir diese Umfahrung hier aufnehmen, die Projektierung für diese Umfahrung ist ja bereits vorhanden. Und dann könnte man nämlich auch die Sanierung der Brücke an die Hand nehmen, das muss ja nächstens gemacht werden. Auch hier ist klar: Der Kanton möchte das eigentlich, im Zürcher Kantonsparlament gibt es sogar Vorstösse dafür. Aber auch hier sind die Zeichen wieder etwas diffus.

Ich fasse zusammen: Ich bitte Sie also, auf die Vorlage einzutreten, sämtliche Mehrheiten zu unterstützen und die Minderheiten abzulehnen, ausser beim Entwurf 4, wo ich Sie bitte, die Minderheit Hurter Thomas und den Einzelantrag Haab zu unterstützen.

Ganz zum Schluss noch zu den heute zusätzlich eingereichten Einzelanträgen:

Der Einzelantrag Christ zum Entwurf 3 möchte eine Ergänzung bzw. eine Erweiterung von Artikel 1 Buchstabe b. Ich glaube, hier kann man sagen, dass diese Erweiterung bzw. dieser Zusatz eigentlich nichts bringt. Das wird heute schon so gemacht, das wird sicher der Bundesrat oder sonst jemand noch sagen. Man könnte diesen Einzelantrag also ablehnen oder auch sagen: Nützt er nichts, so schadet er nichts. Insofern kann man diesem Einzelantrag sicher eine gewisse Unterstützung zuteilwerden lassen, weil es ja auch in Basel gewisse Projekte gibt.

Der Einzelantrag Wyss zum Entwurf 3, zu Artikel 1 Buchstabe e, will eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 80 auf

AB 2023 N 927 / BO 2023 N 927

60 Stundenkilometer auf der Osttangente in Basel. Auch diesen Antrag hatten wir nicht in der Kommission. Denken Sie daran, dass es bei diesem Antrag nicht um einen Bestandteil des Step geht; man greift hier eigentlich in die operative Ebene ein. Ehrlich gesagt: Wenn Sie den Einzelantrag Christ unterstützen, kann diese Diskussion auch dort geführt werden.

Insofern bitte ich Sie also, einzutreten und alle Mehrheiten zu unterstützen, ausser beim Entwurf 4.

Aebischer Matthias (S, BE): Geschätzter Kollege Hurter, ich habe noch eine Frage zu Ihrem Demokratieverständnis. Sie haben gesagt, dass Bernerinnen und Berner über Projekte in Schaffhausen sprechen. Sie sind ja der einzige Schaffhauser in der Kommission. Heisst das also, man soll Ihnen zuhören, am Schluss applaudieren und Ihnen zustimmen, oder wie stellen Sie sich das vor?

Hurter Thomas (V, SH): Das wäre natürlich eine gute Idee, das würde ich sehr begrüßen. Es geht aber natürlich darum, dass ich aufzeigen möchte, dass wir im Kanton Schaffhausen tatsächlich besser wissen, ob ein Projekt für uns geeignet ist.

Es ist ja spannend: Sie sind von der SP, die dieses Projekt bekämpft. Der Stadtpräsident der Stadt Schaffhausen aber, der Ihrer Partei angehört, unterstützt dieses Projekt. Die ganze Stadt unterstützt dieses Projekt. Jetzt kommen Sie als Berner und sagen dem Schaffhauser Stadtpräsidenten von der SP: Du machst einen Blödsinn! Das ist definitiv nicht der Fall.

Die Problematik ist vielleicht die, dass Sie Informationen von älteren Verkehrsplanern haben, deren Kompetenz



ich überhaupt nicht abstreite. Diese Leute wissen aber nicht, dass heute andere Sicherheitsanforderungen gelten. Wenn Sie die Ein- und Ausfahrten gemäss den Informationen bauen möchten, die Sie von diesen Leuten haben, dann müssten Sie Häuser abreißen und Bahngleise verlegen. Ich denke, das wäre nicht im Sinne der Bevölkerung von Schaffhausen.

Schaffner Barbara (GL, ZH): "Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten" – ein altbekanntes Sprichwort, das Sie heute schon gehört haben, und leider ein Zitat, das sich seit seiner Entstehung vor vierzig bis fünfzig Jahren immer wieder bewahrheitet hat und weiter bewahrheiten wird. Daran ändert auch das Votum des Kommissionsprechers nichts, der das Beispiel Baregg zurechtbiegt, um damit das Gegenteil zu behaupten. Die Achse nach Zürich wird aber aktuell durch den Gubrist beschränkt, der ebenfalls ausgebaut wird, ausgebaut werden musste.

Für die Urheberschaft des Zitats hat Kollegin Brenzikofer offenbar eine andere Quelle gefunden als ich. Als alternativer Urheber gilt Daniel Goeudevert – nicht etwa ein Autogegner, sondern jahrelang in Spitzenpositionen in der Autoindustrie tätig, so etwa bei Citroën, Renault, Ford oder VW. Von ihm stammen auch Zitate wie: "Die Politik ist heute erst da, wo wir Wirtschaftsfachleute schon vor zwanzig Jahren waren." Ehrlich gesagt, bin ich mir nicht sicher, ob die Politik bei dem heutigen Thema nur mit zwanzig Jahren Verspätung unterwegs ist.

Wir reagieren zur Bewältigung unserer Verkehrsprobleme immer noch mit den veralteten Denkweisen, mit immer mehr Strassenausbauten, obwohl zahlreiche Studien belegen, dass das jeweils nur kurzfristige Lösungen sind. Die Distanzen, die die Leute beim Pendeln oder auch in der Freizeit zurücklegen, sind nämlich nicht durch die Strecke begrenzt, sondern sie sind begrenzt durch die Zeit, die die Leute zu investieren bereit sind. Man kann es auch anders ausdrücken, es heisst dann: Die Mehrheit dieses Rates befürwortet also den Bau von mehr Strassen, damit weitere Distanzen zurückgelegt werden können. Dies bedeutet quasi, dass der Verkehr Selbstzweck ist, und nicht, dass mehr Freizeit oder mehr Arbeitszeit zur Verfügung stehen soll. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der so gerne als Rechtfertigung für die Kosten der Autobahnausbauten herangezogen wird, verflüchtigt sich sofort wieder, und zurück bleiben nur die Kosten für den Strassenunterhalt und negative Auswirkungen des Verkehrs.

Wir haben heute ja auch den Bundesbeschluss 1 auf dem Tisch, für Unterhalt, Anpassungen und Sicherheit der Nationalstrassen. Er wird von den Grünliberalen nicht bestritten, aber es lohnt sich doch, darauf hinzuweisen, dass da immerhin knapp 9 Milliarden Franken für eine Vierjahresperiode eingesetzt werden, also rund doppelt so viel für die Ausbauten, und mehr Ausbauten werden wiederum höhere Unterhaltskosten nach sich ziehen. Abgesehen von der Sisyphusarbeit und den hohen Kosten bei Strassenausbau und -unterhalt sind Ihnen ja die zahlreichen negativen Begleiterscheinungen des Autoverkehrs wohlbekannt: Landverbrauch – oft ist es gutes Kulturland –, Lärm, Zersiedelung, negative Aufenthalts- und Lebensqualität, insbesondere in den Städten und an den Durchgangsstrassen, und nicht zuletzt auch der Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen.

Für Verbesserungen in all diesen Bereichen braucht es ein ganzes Bündel von Massnahmen. Es braucht eine Glättung der Verkehrsspitzen, die mit flexiblen Arbeitszeitmodellen und einem zeitabhängigen Mobility-Pricing erreicht werden kann. Es braucht eine Reduktion von Verkehrsdistanzen. Als Lösungen bieten sich raumplanerische Massnahmen an, um Wohnen, Arbeit und Freizeit näher zueinander zu bringen. Es gibt die für viele neu entdeckte Möglichkeit des Homeoffice, und es werden schlussendlich wohl auch preisliche Massnahmen notwendig sein. Was es aber auf keinen Fall braucht, sind Kapazitätsausbauten, die längere Fahrdistanzen attraktiver machen. Schlussendlich braucht es natürlich auch Massnahmen, um den restlichen Verkehr landschafts-, umwelt- und menschenverträglicher zu machen.

Mit der Elektromobilität können wir einen Teil des Problems lösen. Damit werden nämlich die Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen stark vermindert und Lärmimmissionen reduziert. Mit Untertunnelungen werden Landschaft, Böden und Stadträume geschont oder können wieder freigespielt werden. Im vorliegenden Paket zum Nationalstrassenausbau wird die grünliberale Fraktion deshalb die Tunnelprojekte unterstützen, aber darauf drängen, dass wirklich nur die Tunnels realisiert werden. Zudem sind Begleitmassnahmen auf den neu zu entlastenden Strecken zu schaffen; dazu haben Sie den Einzelantrag Christ erhalten. So kann nämlich den Städten Basel, Schaffhausen und St. Gallen durch die teuren Tunnelbauten nicht nur mehr Strassenfläche verschafft, sondern auch ein Stück Lebensqualität zurückgegeben werden.

Bevorzugt fordern wir jedoch eine Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat, mit dem Auftrag, alternative Konzepte zu erarbeiten, damit nicht weiterhin auf die längst überholte Lösung zurückgegriffen wird, Staus einfach mit Strassenausbau zu bekämpfen. Zuerst soll das bestehende Strassennetz und seine Steuerung optimiert werden. In diesem Rahmen wehrt sich die grünliberale Fraktion auch nicht gegen minime Kapazitätserweiterungen, die durch die Minderheit Pasquier-Eichenberger zu Bundesbeschluss 1 komplett unterbunden werden sollen.



Insgesamt fordern wir mehr Intelligenz statt Beton, sowohl bei der Optimierung der bestehenden Infrastruktur als auch für die Vermeidung von Zusatzverkehr. Es braucht mehr Intelligenz, um ein immer komplexer werdendes Verkehrssystem mobilitätsträgerübergreifend zu planen und zu verbessern. Bei dieser Gesamtbetrachtung steht aus unserer Sicht die Organisations- und Finanzierungsstruktur im UVEK im Wege. Sie fördert nämlich die Denkweise von Strasse und Schiene als zwei unabhängige Silos. Leider werden jedoch unsere Vorstösse in die entsprechende Richtung vom Bundesrat nicht unterstützt; er ist nicht bereit, dort Reformen anzustossen. Ebenso wenig Gehör hat er für das Anliegen, das vorliegende Ausbaupaket kritisch zu hinterfragen und punktuelle Reduktionen zu prüfen. Im Gegenteil: Der Antrag aus der Kommission, in einer Nacht-und-Nebel-Aktion noch ein weiteres Projekt hinzuzufügen, wurde wohlwollend aufgenommen.

Unter diesen Umständen, das heisst, wenn es keine überraschenden Meinungsumschwünge gibt, kann ich Ihnen jetzt schon ankündigen, dass die grünliberale Fraktion die

AB 2023 N 928 / BO 2023 N 928

Bundesbeschlüsse 2 und 3 zum Nationalstrassenausbau ablehnen wird.

Fluri Kurt (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion bittet Sie, die Rückweisungsanträge abzulehnen, und ist selbstverständlich für Eintreten auf alle vier Vorlagen.

Frau Brenzikofer hat mich auf die Idee gebracht, dass ich meine Interessenbindungen überprüfen könnte. Aus ihrer Sicht habe ich keine Interessenbindungen. Aus meiner Sicht allerdings muss ich gestehen, dass ich darauf gekommen bin, dass ich tatsächlich Interessenvertreter bin, nämlich Interessenvertreter des öffentlichen Verkehrs, und gerade deswegen die Vorlagen unterstütze. Ich bin Präsident des Verwaltungsrates des Regionalverkehrs Bern-Solothurn, Mitglied des Verwaltungsrates Aare Seeland mobil AG und Mitglied im Vorstand der Litra.

Weshalb ist jetzt doch eine Interessenbindung gegeben, obwohl es sich hier um den motorisierten Individualverkehr handelt? Weil wir gesamtheitlich denken sollten. Die Interessenmeldung von Frau Brenzikofer war jedoch die Anmeldung einer Konfrontation – so geht es eben nicht. Die meisten Leute, die nicht, wie ein Teil des Parlamentes, ideologisiert sind, benutzen das Verkehrsmittel, das ihnen zu bestimmten Zwecken, zu bestimmten Zeiten am meisten dient. Sie haben zwar ein Auto und benutzen es, wenn es sinnvoll ist; sie fahren aber auch mit dem ÖV, wenn sie es als sinnvoll und praktisch erachten. Sie benutzen das Velo und gehen zu Fuss, wenn sie es als praktisch und sinnvoll erachten. Die wenigsten Leute sind verkehrspolitisch so ideologisiert wie ein Teil des Parlamentes.

"Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten" – das ist das geflügelte Wort der Gegnerinnen und Gegner der Vorlage. Aber es ist eben nicht so. Aus meiner Erfahrung als Vertreter des ÖV profitieren wir davon. Der Regionalverkehr Bern-Solothurn wird von der Kapazitätsausweitung des Knotens Schönbühl-Wankdorf profitieren. Auch unsere Kapazitäten sind irgendwann ausgeschöpft. Wir haben seit dem letzten Dezember den Viertelstundentakt, aber viel mehr ausbauen können wir diese Strecke nicht. Deswegen sind wir darauf angewiesen, dass der Verkehr gesamtheitlich im Sinne des berühmten Modalsplits betrachtet und auch entsprechend ausgebaut wird.

Jetzt sprechen wir über die Nationalstrassen. Beim nächsten Geschäft werden wir über das Programm Agglomerationsverkehr sprechen. Dort geht es um den Strassenverkehr – um den privaten Verkehr, aber auch um den öffentlichen Verkehr. Für den Herbst hat uns der Bundesrat zudem eine Vorlage in Aussicht gestellt, in der es um Ausbauschritte des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur geht. Wenn die Gegner des öffentlichen Verkehrs dort gleich auftreten wie heute die Gegner des privaten Verkehrs, dann haben wir dieselben Diskussionen, einfach mit umgekehrten Vorzeichen, dann wird die Intelligenz auch von der einen Seite angezweifelt und von der anderen Seite verlangt. So kommen wir in der Verkehrspolitik nicht weiter; wir müssen gesamtheitlich denken, weil der Verkehr ein Gesamtsystem ist.

Wir haben heute vier Entwürfe zu beraten. Im Entwurf 1 geht es um den Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen – nicht Kapazitätsausbauten! – innerhalb eines vierjährigen Zahlungsrahmens. Der Beschluss untersteht nicht dem Referendum. Dann haben wir den Entwurf 2, wo es effektiv um Kapazitätserweiterungen bei den überlasteten Teilstrecken geht. Er verlangt einen Verpflichtungskredit, aber die Ausbauschritte basieren auf dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen. Im Entwurf 3 geht es um den entsprechenden Verpflichtungskredit. Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum, weil die eidgenössischen Räte diese Kredite bereits am 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds freigegeben haben. Im Entwurf 4 geht es schliesslich um eine punktuelle Bereinigung des Netzbeschlusses. Dieser Beschluss untersteht wiederum dem Referendum.

Zu den Rückweisungsanträgen der Minderheiten Töngi und Storni: Bei der Minderheit Töngi, die die Vorlage zurückweisen will, damit die klimapolitischen Ziele des Bundes berücksichtigt werden, müssen wir sagen, dass



genau diese Überprüfung der Klimastrategie des Bundes auf den Seiten 17 und 18 der Botschaft abgehandelt ist. In die konkrete Prüfung dieser Klimastrategie kann dann sicher auch Einsicht genommen werden. Und wenn die Minderheit Storni ein alternatives, eben intelligentes Konzept verlangt, dann ist das doch etwas gar zu schwammig, um dem Bundesrat die Mittel in die Hand zu geben, damit er daran weiterarbeiten kann. Schliesslich ist verschiedentlich gesagt worden, die Städte und Gemeinden seien gegen diese Vorlagen, Anpassungen, Kapazitätsausweitungen. Doch weder vom Schweizerischen Gemeindeverband noch vom Schweizerischen Städteverband sind uns Meinungsäusserungen zugekommen, dass wir diese Vorlagen im Sinne der Minderheiten zurückweisen sollten. Beide Verbände haben sich nicht negativ zu den Vorlagen geäussert. Schliesslich noch ein Wort zum Postulat im Rahmen der Vorlage 2: Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt dieses Postulat. Wir nehmen auch die beiden Petitionen zur Kenntnis und freuen uns, dass die Petition der FDP-Liberalen Thurgau bezüglich Bodensee-Thurtal-Strasse insofern erfolgreich ist, als immerhin die Botschaft des Bundesrates auf Seite 46 ff. den Handlungsbedarf für die N23 als unbestritten umschreibt. In diesem Sinne nehmen wir diese Petition zur Kenntnis. Wir nehmen auch die Petition "Milliarden für den Klimaschutz statt für Autobahnen" zur Kenntnis, geben ihr aber keine Folge. Insgesamt bitten wir Sie, nachdem wir sicher stillschweigend auf die Vorlage eintreten werden, die beiden Rückweisungsanträge abzulehnen.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Vorliegend hätten wir eigentlich ein grundsätzliches und sachliches Geschäft, nämlich vier Bundesbeschlüsse: über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, über den Ausbauschnitt 2023, über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 und über das Nationalstrassennetz. Damit sollte geregelt werden, was ausgebaut, was ausgebessert und was unterhalten werden soll. Es sollte auch geregelt werden, wo Engpässe beseitigt werden müssen.

Die Diskussion ist inzwischen eine ganz andere. Es ist eine völlig ideologische Diskussion. Die Frage ist eigentlich nicht mehr: Wo wollen wir Verbesserungen für die Menschen in diesem Land machen, wo wollen wir die Mobilität verbessern? Die Frage lautet nur noch: Wollen und brauchen wir überhaupt Strassen?

Was hier betrieben wird, ist die Fortführung der Politik von Bundesrätin Sommaruga, welche einseitig auf den ÖV und nicht auf die Strasse gesetzt hat. Für die Mitte ist dieses Vorgehen komplett falsch. Es braucht nämlich sowohl den ÖV wie auch die Strasse. Es braucht einen guten Mobilitätsmix. Ich erinnere gerade die Ratslinke daran: Auch Elektroautos brauchen Platz und damit auch Strassen und Parkplätze. Diese Politik der Verhinderung ist aus der Zeit gefallen. Die Bevölkerung wird immer grösser, die Mobilität nimmt immer mehr zu, und der Verkehr wird immer dichter. Zu glauben, es brauche keinen Ausbau, keine Erneuerung und keinen Unterhalt, ist demzufolge ein Trugschluss. Die Folgen davon sind klar. Es gibt einen Dichtestress, es gibt Staustunden – Sie konnten es heute lesen: so viele wie noch nie zuvor –, und es gibt Mobilitätseinschränkungen.

"Geit's no?!" – das wäre die richtige Frage, muss man an dieser Stelle sagen. Es wäre eine Verhinderungspolitik. Die Mitte-Fraktion macht hier nicht mit. Wir unterstützen sowohl das Projekt beim Nationalstrassenausbau wie auch die Agglomerationsprojekte, denn wir sind klar der Meinung: Es braucht beides.

Gleichwohl noch kurz zurück zu dieser Vorlage: Der Bundesrat schlägt fünf Projekte vor: Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, Rosenbergtunnel, Rheintaltunnel, Fäsenstaubtunnel. Es sind wichtige Projekte für die Bevölkerung in diesen Regionen. Ihre Kommission hat sich noch für ein zusätzliches Projekt, nämlich Le Vengeron-Coppet-Nyon, ausgesprochen, weil wir der Meinung sind, dass auch die Mobilität in der Romandie verbessert werden muss. Meine

AB 2023 N 929 / BO 2023 N 929

Kollegin Marie-France Roth Pasquier wird sich hierzu im Detail äussern.

12 Milliarden Franken für den Ausbau und 9 Milliarden Franken für den Unterhalt sind wichtige Investitionen, damit die Mobilität in diesem Land gewährleistet bleibt. Es ist eine Entlastung für die Menschen in diesen Regionen. Hierzu gehört auch der Antrag auf ein Kommissionspostulat betreffend eine Korridorstudie zur A2, die "N24/TI/Stabio-Gaggiolo", zur Entlastung des Grenzübergangs Chiasso-Brogeda. Dass hier die linken Tessiner plötzlich offener sind für Strassenprojekte, freut den Sprechenden, ist aber ein bisschen Lokalpatriotismus.

Damit komme ich zur Erläuterung der Fahne und der Position der Mitte-Fraktion. Die Minderheiten wollen erstens ein alternatives Konzept, das heisst eigentlich: keine Strassen; wenn das nicht klappt, dann wollen sie zweitens einfach, dass man die Projekte streicht – in der Konsequenz das Gleiche; und wenn das auch nicht klappen sollte, dann fordern sie drittens, dass man das Geld streicht. Das ist noch einmal das Gleiche, denn wenn Sie kein Geld haben, können Sie keine Projekte umsetzen, und dann haben Sie schlussendlich eben dieses alternative Konzept. Das Ziel ist bei allen drei Varianten das gleiche: Man will keine zusätzlichen Mittel für den Strassenbau, und man will den dringend notwendigen Ausbau in gewissen Gegenden dieses Landes



einfach nicht vollziehen.

Die Mitte-Fraktion sieht das komplett anders: Wir brauchen diese Projekte, sie dienen den Menschen in diesen Regionen, und sie halten die Schweiz zusammen. Denn nur wer das Recht hat, sich am Mobilitätsmix zu beteiligen – idealerweise unabhängig, gemäss seiner eigenen Entscheidung –, ist frei, mobil zu sein und sich zu bewegen.

In diesem Sinne ist die Mitte-Fraktion gegen die Rückweisung und wird überall der Mehrheit folgen.

Storni Bruno (S, TI): Kollege Bregy, ich habe es nicht richtig verstanden: Haben Sie von linken Tessinern gesprochen, die für die Autobahn Richtung Chiasso seien? Haben Sie das so gesagt?

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Ich habe gesagt: Ich stelle fest, dass linke Politiker, wenn es um Projekte in ihren Regionen geht, eine gewisse Offenheit haben und dass das dem Lokalpatriotismus entspricht.

Roth Pasquier Marie-France (M-E, FR): Le Conseil fédéral a approuvé, le 22 février 2023, le projet concernant le développement du réseau des routes nationales dont nous discutons maintenant, de même que l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués en faveur des programmes d'agglomération de quatrième génération dont nous débattons ultérieurement. Les deux objets sont liés dans le programme de développement des routes nationales, qui vise à prévenir les embouteillages et le report de trafic motorisé sur les réseaux cantonal et communal.

Dans le présent message, le Conseil fédéral prévoit des projets d'extension sur le réseau des routes nationales pour un montant avoisinant les 11,6 milliards de francs d'ici 2030. Le message prévoit également un plafond de dépenses d'environ 8,8 milliards de francs pour l'entretien et l'exploitation ainsi que l'adaptation du réseau actuel des routes nationales pour la période 2024–2027.

Les prévisions du trafic de la Confédération montrent qu'en l'absence de mesures correctives, environ 20 pour cent du réseau des routes nationales seront régulièrement surchargés d'ici 2040. Les agglomérations seront, elles aussi, fortement touchées par ces goulets d'étranglement. Les projets à réaliser d'ici 2030 concernent d'ailleurs avant tout les grandes agglomérations urbaines.

Le Conseil fédéral propose d'intégrer les cinq projets de l'horizon de réalisation 2030 sur les routes nationales A1, A2 et A4 qui vous ont été présentés par les rapporteurs dans l'étape d'aménagement 2023 pour un montant de près de 4 milliards de francs.

Si les mesures d'entretien du réseau ne soulèvent aucune objection de la part de la commission, les projets d'extension du réseau ont été plus discutés. La commission a en outre proposé d'intégrer déjà dans l'étape d'aménagement 2023 les deux projets concernant l'aménagement Le Vengeron-Coppet-Nyon pour un montant de 911 millions de francs, les seuls projets par ailleurs qui touchent la Suisse romande et pour lesquels il est urgent, aujourd'hui, d'agir.

Comme la majorité de la commission, le groupe du Centre, comme vous l'a dit mon collègue, soutient les quatre arrêtés fédéraux concernant les routes nationales, en particulier l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023, qui comprend les cinq projets d'extension proposés par le Conseil fédéral et le projet romand intégré par la commission, et vous demande d'entrer en matière sur cet objet et de suivre partout la majorité de la commission.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich danke den Berichterstattern für die gute, umfassende Einführung ins Geschäft und für die Eintretensdebatte. Für mich ist die Verkehrspolitik natürlich ein zentrales Dossier, das wurde zumindest noch von keiner Seite bestritten. Bevölkerung und Wirtschaft sind auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen, und zwar in der ganzen Schweiz, in den Städten und Agglomerationen genauso wie auf dem Land. Es ist übrigens ein Verfassungsauftrag, die notwendigen Infrastrukturen bereitzustellen.

Heute geht es um den Ausbau der Nationalstrassen. Den Ausbau der Schieneninfrastruktur – und es ist mir wichtig, hier in Klammern kurz darauf zu sprechen zu kommen – werden wir bei anderer Gelegenheit hier genauso diskutieren. Der Ausbau der Bahn folgt einem etwas anderen Rhythmus, das ist geschichtlich bedingt. Während Ihnen der Bundesrat den Ausbauschnitt für die Strasse alle vier Jahre unterbreitet, tut er dies für die Bahn mindestens alle acht Jahre, das nächste Mal im Jahr 2026.

Man hat jetzt sehr viel von der Strasse gesprochen und wird das heute den ganzen Nachmittag tun. Mir ist wichtig, hier zu betonen: Ich habe in meinen ersten fünf Monaten im Departement mehr Zeit für den ÖV und für die Investitionen in die Schiene aufgewendet als für die Strasse. Und ich sage und verspreche Ihnen, dass ich mich für diese Infrastruktur ebenso stark einsetzen werde, weil ich überzeugt bin, fundamental überzeugt bin, dass wir in diesem Land Wohlstand haben dank seit Jahrzehnten guter Infrastruktur. Diesen Wohlstand können wir nur dann erhalten, wenn wir diese Infrastruktur jeweils dem neuesten Stand anpassen, dort, wo es



dringend notwendig ist. Das gilt für den ÖV, für die Investitionen, und das gilt auch für die Strasse. Sie werden von mir nie hören, dass ich das eine gegen das andere ausspielen will, und zwar schlicht und einfach deshalb, weil die Mobilität diese Investitionen von uns verlangt. Hier gilt das vor allem für die berufliche, aber auch für die touristische Mobilität; sie machen diese Investitionen notwendig.

Um das noch etwas zu unterstreichen, und ich bitte Sie schon, sich das jetzt kurz anzuhören, denn nachher geht es um Milliardenbeträge: Wir sprechen heute über das Unterhaltsprogramm für die Nationalstrassen. Beim Unterhaltsprogramm 2020–2023 ging es um 8,156 Milliarden Franken. Zum Vergleich: Für den Unterhalt der Bahn 2021–2024, das ist praktisch vergleichbar, wurden 14,4 Milliarden Franken ausgegeben. Wir beabsichtigen, auch im nächsten Unterhaltsprogramm für die Bahn eine ähnliche Zahl festzulegen – sie ist noch nicht fix, deshalb kann ich sie hier auch nicht publizieren. Das ist der Unterhaltsfaktor.

Zum Ausbaufaktor: Wir diskutieren hier und heute über einen Ausbau von 4,354 Milliarden Franken, wie Ihnen der Bundesrat dies mit diesen fünf Projekten beantragt. Wenn die Kommissionslösung durchkommt, sprechen wir von 5,2 Milliarden Franken. Verglichen mit der Schiene: Wir haben im letzten Ausbauprogramm 6,4 Milliarden Franken in die Schiene investiert. Und jetzt ist nicht zu vergessen: Ganz vieles bei den Strasseninvestitionen hilft auch dem ÖV; überall dort, wo der ÖV mit Bussen betrieben wird, braucht er auch Strasseninfrastruktur. Trotzdem sind die Investitionen in die Strasse kleiner. Sie werden auch in der Botschaft über den Stand der Ausbauschritte, die ich im August zuerst dem Bundesrat und dann Ihnen unterbreiten werde, kleiner sein.

AB 2023 N 930 / BO 2023 N 930

Mir ist es wirklich ein ganz persönliches und wichtiges Anliegen, dass man nicht so tut, als ob der ÖV für den neuen UVEK-Vorsteher nicht von Bedeutung wäre, nur weil wir jetzt zu Beginn meiner Amtszeit diese Vorlage beraten, die übrigens zu einem grossen Teil auch noch von meiner Vorgängerin mit vorbereitet wurde. Ich verspreche Ihnen hier und vor dieser Debatte, dass ich mich ebenso engagiert für den ÖV einsetzen werde.

Als ich gesagt habe, ich hätte mehr Zeit für den ÖV und für die Investitionen in die Schiene eingesetzt, dann meinte ich damit beispielsweise Zeit für den Bahnhof in Lausanne, wo wir zugegebenermassen grosse Herausforderungen haben. Ich meinte auch Zeit für den Bahnhof in Luzern, dort werden wir ebenso über Milliardeninvestitionen sprechen. Aber ich bin felsenfest davon überzeugt, dass es diese Investitionen auch brauchen wird, und ich werde das hier auch entsprechend vertreten.

Die Ausbauten der Eisenbahn und der Autobahn werden – das wissen Sie alle, aber es soll nochmals gesagt werden – über zweckgebundene Fonds finanziert. Sie stehen in keinem Konkurrenzverhältnis. Was wir heute bei der Autobahn beschliessen, ob wir mehr oder ob wir weniger investieren, wird aus dem Nationalstrassenfonds finanziert und tangiert die Beiträge im Bahninfrastrukturfonds nicht. Darüber hat die Bevölkerung abgestimmt. Für mich ist klar, ich sage es nochmals, dass wir beides brauchen, die Strasse und die Schiene, und beides soll mit seinen jeweiligen Stärken ausgebaut werden.

Damit komme ich zu Nationalrat Töngi, der richtig zitiert hat. Ich habe die Aussage gemacht, dass man jedes Verkehrsmittel dort ausbauen muss, wo es gegenüber dem anderen nicht wettbewerbsfähig ist, nämlich um das Geld – das knapp ist, auch wenn es zwei Fonds sind – möglichst effizient einzusetzen. Deshalb, Herr Töngi, beantragen wir hier, das Zürcher Ypsilon herauszunehmen. Es bringt ganz klar in der Stadt und in den Agglomerationen nichts, noch Strassen in die Zentren hinein auszubauen. Das ist dieses Beispiel. Umgekehrt kann es Sinn machen, im Rahmen der Projekte, die uns vorliegen, einschliesslich Bern und Kirchberg, auf der Langstrecke einen Ausbau zu machen. Diese Aussage ist keine Abwertung des öffentlichen Verkehrs – im Gegenteil: Die Aussage zur Wettbewerbsfähigkeit stammt aus den Vorbereitungsunterlagen, die ich von den Fachleuten des öffentlichen Verkehrs erhalten habe. Darin heisst es, dass man vor allem in den Agglomerationen den öffentlichen Verkehr ausbauen muss. Das ist einander nicht direkt gegenüberzustellen.

Dann möchte ich schon noch etwas zur Klimastrategie sagen. Wir sprechen heute nicht über die Strasse von übermorgen, sondern über die Strasse und das Strassenkonzept ab 2030 bzw. über die Strasse von morgen ab 2040, 2050, wenn wir über die weiteren Projekte sprechen. Weil die europäischen Hersteller allesamt daran festgehalten haben, dass sie ab 2035 und zum Teil sogar früher nur noch in Elektromobile investieren werden, dürfen wir mit Fug und Recht davon ausgehen, dass diese Strassen in dieser Zeit auch klimafreundlich betrieben werden können. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Es wurde gesagt: Die Strassen sind nicht die grössten CO₂-Emittenten. Hier haben wir Instrumente, beispielsweise das CO₂-Gesetz. Über das Klimagesetz wird abgestimmt; das CO₂-Gesetz ist im Rat. Ich glaube, wir dürfen diesen Projekten auch aus Sicht der CO₂-Reduktion mit gutem Gewissen zustimmen.

Ich möchte zum Eintreten vier Punkte nennen: die Wichtigkeit und die Notwendigkeit, die Nationalstrassen zu erhalten, die Ergebnisse der Vernehmlassung und dann ein Fazit.



Die Nationalstrassen sind das Rückgrat des Strassenverkehrs in der Schweiz. Auf einer Netzlänge von rund 2250 Kilometern sind das – bitte hören Sie doch schnell zu – gerade mal 3 Prozent. Es sind gerade mal 3 Prozent unseres gesamten Strassennetzes. Auf diesen 3 Prozent wickeln wir 40 Prozent des Strassenverkehrs ab. Noch eindrücklicher sind die Zahlen beim strassenseitigen Güterverkehr: Wir haben hier einen Anteil von 70 Prozent. 70 Prozent des Güterverkehrs finden auf 3 Prozent des Strassennetzes statt. Und jetzt soll man doch bitte nicht sagen, dass hier die Strasse als Mittel zum Zweck einfach erweitert wird.

Die Nationalstrasse verliert leider zunehmend eine wichtige Funktion, nämlich die Entlastung der Städte und Gemeinden. Der unerwünschte Ausweichverkehr ist die Folge davon. Der Verkehr wächst auf dem untergeordneten Strassennetz mittlerweile schneller als auf dem Nationalstrassennetz. Es muss Ihnen doch zu denken geben, dass wir ein stärkeres Wachstum in den Dörfern in der Nähe dieser Engpässe haben als auf den Nationalstrassen selbst. Mit den Ausbauten wollen wir genau dort eine Entlastung hinkriegen. Genau deshalb ist es nicht erstaunlich, dass die entsprechenden Gemeinden und vor allem die Kantone diese Projekte unterstützen – unabhängig von der politischen Richtung, von welcher ihre Vertreter kommen.

Diese Projekte werden von den zuständigen Kantonen unterstützt. Deshalb müssen die Nationalstrassen punktuell ausgebaut sowie robuster, mithin auch unterhaltsfähig gestaltet werden. Ich denke hier an die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels, den Rheintunnel, die dritte Röhre des Rosenbergtunnels, den Ausbau Grauholz und Schönbühl-Kirchberg sowie an die Erweiterung Le Vengeron-Coppet, wie sie die Kommission vorschlägt. Dabei bauen wir, ich wiederhole es nochmals, Strassen für die Zukunft mit der Mobilität der Zukunft. Ich wiederhole mich: Wir bauen Strassen für die Zukunft mit der Mobilität der Zukunft, nicht jener von heute, und die Mobilität der Zukunft ist natürlich verträglicher.

Die Losung heisst ganz klar: das eine tun und das andere nicht lassen. Ausbau alleine vermag die Probleme nicht zu lösen. Es braucht letztlich eben alle Massnahmen des Verkehrsmanagements und die Erschliessung der Potenziale, zum Beispiel automatisierten Fahrens. Dafür haben Sie, das Parlament, die Revision des Strassenverkehrsgesetzes mit den Automatisierungsstufen 3 bis 5 angepasst und damit eines der modernsten Gesetze verabschiedet.

Damit Nationalstrassen gut funktionieren können, braucht es unser Zutun. Bevölkerung und Wirtschaft wachsen. Bis 2050 wird der Verkehr auf den Nationalstrassen weiter anwachsen. Ohne Gegenmassnahmen wird das Nationalstrassennetz bis 2040 auf über 450 Kilometern regelmässig überlastet sein. Sie haben vielleicht die heutige Publikation gesehen: Wir kommen mittlerweile auf 40 000 Staustunden. 40 000 Staustunden, das ist schlichtweg nicht gratis zu haben. Hier braucht es jetzt eine Lösung, egal, unter welchem Szenario, denn die Kapazitätsüberlastung haben wir heute! Das ist besonders auch im städtischen Einzugsgebiet der Fall, wo es eben diesen Ausweichverkehr gibt.

Zur Notwendigkeit des Unterhaltes und der Weiterentwicklung: Es ist ganz wichtig, dass wir für den Unterhalt teilweise auch die besagten Kapazitätserweiterungen machen können. Ausbaumittel sind nicht das erste Mittel, aber dort, wo wir den Unterhalt nicht mehr sachgerecht machen können, weil ansonsten ein Verkehrschaos entsteht, braucht es den entsprechenden Ausbau.

Gestatten Sie mir noch, unsere Leute, die draussen arbeiten, etwas zu verteidigen. Es wurde gesagt: Weist das zurück, der Bundesrat ist beauftragt, Effizienzmassnahmen zu machen, ohne dass Ausbauten nötig werden. Heute – und alle, die auf der Strasse sind, kennen das – gehören grossflächige Installationen von automatischen Geschwindigkeitsharmonisierungsanlagen schon fast zur Tagesordnung. Temporäre Lastwagenüberholverbote auf 400 Kilometern, Rampendosierungen, Pannestreifenumnutzungen, verlängerte Ein- und Ausfahrten – das ist Intelligenz vor Beton. Es tut mir für die Leute, die draussen arbeiten, etwas weh, wenn man kommt und Intelligenz vor Beton fordert. Das wird heute bereits umgesetzt! Wo immer möglich, wird das umgesetzt. Da bin ich zu hundert Prozent mit Ihnen einverstanden, wir werden Intelligenz brauchen – neben diesen weiteren Ausführungen, neben diesem weiteren Ausbau.

Zur Vernehmlassung, in aller Kürze: Die Vernehmlassungsteilnehmer haben dieses Ausbauprojekt mehrheitlich begrüsst. Aber es gab natürlich auch die Meinung – insbesondere aus Umwelt- und Klimaschutzkreisen, hier durch die Minderheitsanträge vertreten –, es sei nicht auf dieses

AB 2023 N 931 / BO 2023 N 931

Projekt einzutreten bzw. es sei massiv abzuspecken. Aber nochmals, das hat auch Herr Fluri gesagt, Gemeinden und Städte stehen hinter diesem Projekt, und das scheint mir doch wichtig zu sein. Es ist nicht eine politische Frage, es ist letztlich die Frage, ob wir die Infrastruktur in der Schweiz so, wie es die Bevölkerung erwartet, erstellen.

Als Fazit die Anträge des Bundesrates: einen Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen im Umfang von 8,787 Milliarden Franken mit den Projekten, auf die wir noch zu sprechen kommen; einen



Verpflichtungskredit für die Projekte des Ausbaus 2023 von 4,354 Milliarden Franken und letztlich die Anpassung des Netzbeschlusses.

Ich bitte Sie, auf dieses Geschäft einzutreten und die Rückweisungsanträge der Minderheiten Töngi und Storni abzulehnen.

Imboden Natalie (G, BE): Herr Nationalratspräsident, ich habe eine Frage an Herrn Bundesrat Röstli.
Herr Bundesrat, Sie haben jetzt ausgeführt, dass die Städte dafür seien. Die betroffenen Gemeinden vor Ort in Bern Nord sind mehrheitlich dagegen. Aber meine Frage bezieht sich auf den Bodenverbrauch. Wir haben 13 Hektaren Kulturland, die verloren gehen. Es gibt vor Ort ganz konkret Bäuerinnen und Bauern, die sich dagegen wehren. Einer von ihnen ist Christian Salzmann. Er wehrt sich mit Händen und Füßen. (*Zwischenruf des Präsidenten: Die Frage!*) Die Frage ist: Was sagen Sie Christian Salzmann, der sein Kulturland verliert und in seiner Existenz bedroht ist?

Röstli Albert, Bundesrat: Sie wissen um meine Herkunft. Deshalb ist mir die grosse Betroffenheit in einem solchen Fall sehr bewusst. Man muss schauen, dass man für die Betroffenen irgendwo eine Möglichkeit mit einem Realersatz findet. Grundsätzlich ist im Projekt sowieso vorgesehen und sind die Kantone sowieso gezwungen, dafür zu sorgen, dass die Fruchtfolgefläche erhalten bleibt. Man muss die Fruchtfolgefläche also kompensieren. Im Einzelfall wird es herausfordernd sein, gute Lösungen betreffend Arrondierung des Betriebs zu finden. Aber ich versichere Ihnen, dass der Bauherr ASTRA alles dafür tun wird. Es ist ein Problem – ich verstehe diese Bauern, ich kenne einige persönlich, ich verstehe sie ausgesprochen gut. Aber es ist natürlich generell, wenn wir über öffentliche Interessen sprechen, ob Bahn oder Stromleitungen, überall eine Güterabwägung: Rechtfertigt das öffentliche Interesse einen Eingriff ins Privateigentum oder nicht? Das ist nicht nur bei der Strasse so. Gerade das Mittelland ist die Drehscheibe, der grösste Stau-Hotspot, die Verbindung in die Westschweiz. Nochmals, ich verstehe diese Bauern. Man wird hier sicher in Einzelgesprächen nach Lösungen suchen müssen. Aber wir können deshalb nicht diese Staus einfach so belassen.

Friedl Claudia (S, SG): Herr Bundesrat Röstli, Ihre Antwort hat mich nicht überzeugt. Kulturland lässt sich nicht vervielfältigen. Wenn Sie es zubauen, dann ist es weg. Was für eine Lösung wollen Sie jetzt einem Bauern anbieten?

Röstli Albert, Bundesrat: Wie gesagt: Die Kantone haben den Auftrag, die Fruchtfolgeflächen zu kompensieren. Fruchtfolgefläche ist nicht gleich Kulturland. Kulturland ist endlich, da gebe ich Ihnen recht, aber man muss sicherstellen, dass wir gerade in Fällen, in denen wertvolles Kulturland verschwindet, es an einem anderen Ort wieder schaffen.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Berichterstatter verzichten auf ein Votum.

1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

1. Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024–2027

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

2. Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen

2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales





et pour la planification de projets pas encore approuvés

Antrag der Mehrheit FK-N/KVF-N
Eintreten

Antrag der Minderheit FK-N
(Schneider Schüttel, Andrey, Badertscher, Fehlmann Rielle, Fischer Roland, Friedl Claudia, Matter Michel, Trede, Wettstein)
Nichteintreten

Proposition de la majorité CdF-N/CTT-N
Entrer en matière

Proposition de la minorité CdF-N
(Schneider Schüttel, Andrey, Badertscher, Fehlmann Rielle, Fischer Roland, Friedl Claudia, Matter Michel, Trede, Wettstein)
Ne pas entrer en matière

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Wir stimmen über den Antrag der Minderheit der FK-N auf Nichteintreten ab. Die Mehrheit der FK-N und die KVF-N beantragen Eintreten.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 23.032/26845)
Für Eintreten ... 108 Stimmen
Dagegen ... 83 Stimmen
(2 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen
2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

Antrag der Minderheit
(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)
Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat
mit dem Auftrag, diese unter Berücksichtigung der umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes zu überarbeiten.

Antrag der Minderheit
(Storni, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Pult, Schlatter, Töngi)
Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat
mit dem Auftrag, ein alternatives Konzept auszuarbeiten, welches ohne wesentliche Kapazitätserweiterung auskommt und die Ziele in erster Linie durch eine intelligente und effizientere Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten erreicht (Digitalisierung, effizienteres Verkehrsmanagement usw.).

AB 2023 N 932 / BO 2023 N 932

Proposition de la minorité
(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)
Renvoyer le projet au Conseil fédéral
avec mandat de le remanier en tenant compte des objectifs de la Confédération en matière de politique environnementale, climatique et énergétique.





Proposition de la minorité

(Storni, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Pult, Schlatter, Töngi)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat d'élaborer un concept alternatif qui ne nécessite pas d'augmentation importante des capacités et qui permette d'atteindre les objectifs en premier lieu par une utilisation intelligente et plus efficace des capacités existantes (numérisation, gestion plus efficace du trafic, etc.).

3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés

Antrag der Minderheit KVF-N

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, diese unter Berücksichtigung der umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes zu überarbeiten.

Antrag der Minderheit KVF-N

(Storni, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Pult, Schlatter, Töngi)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, ein alternatives Konzept auszuarbeiten, welches ohne wesentliche Kapazitätserweiterung auskommt und die Ziele in erster Linie durch eine intelligente und effizientere Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten erreicht (Digitalisierung, effizienteres Verkehrsmanagement usw.).

Proposition de la minorité CTT-N

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de le remanier en tenant compte des objectifs de la Confédération en matière de politique environnementale, climatique et énergétique.

Proposition de la minorité CTT-N

(Storni, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Pult, Schlatter, Töngi)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat d'élaborer un concept alternatif qui ne nécessite pas d'augmentation importante des capacités et qui permette d'atteindre les objectifs en premier lieu par une utilisation intelligente et plus efficace des capacités existantes (numérisation, gestion plus efficace du trafic, etc.).

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Wir stimmen über die Anträge der Minderheiten Töngi und Storni aus der KVF-N ab, mit denen die Vorlagen 2 und 3 an den Bundesrat zurückgewiesen werden sollen. Da sich die Anträge der beiden Minderheiten nicht ausschliessen, stimmen wir nacheinander darüber ab.

Wir stimmen zuerst über den Antrag der Minderheit Töngi ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26847)

Für den Antrag der Minderheit KVF-N ... 85 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Wir stimmen nun über den Antrag der Minderheit Storni ab.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 23.032/26846)

Für den Antrag der Minderheit KVF-N ... 85 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(2 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz**4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales***Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Detailberatung ist in zwei Blöcke aufgeteilt. Eine entsprechende Übersicht wurde Ihnen ausgeteilt.

Block 1 – Bloc 1*Zahlungsrahmen Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen Bern und Basel**Plafond des dépenses exploitation, entretien et aménagement au sens d'adaptations Berne et Bâle*

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Le Conseil fédéral rappelle dans son message que le trafic routier génère à lui seul 37 pour cent des émissions de CO₂ de la Suisse, et qu'il est urgent d'agir.

Agir comment? Dans le plan sectoriel des transports, il indique qu'il sera nécessaire de faire évoluer les comportements pour favoriser le transfert modal et éviter les déplacements. L'électrification de la voiture permet de réduire les émissions de CO₂ générées par les déplacements, mais seulement de moitié. C'est pourquoi il faut impérativement – et au plus vite – apprendre à utiliser plus rationnellement et plus intelligemment les véhicules, notamment en remplissant davantage les voitures. Rappelons que nos voitures pèsent en moyenne 1780 kilogrammes, mais qu'elles ne transportent en moyenne que 1,5 et même 1,2 personne sur l'autoroute. Il est donc absurde de proposer de répondre au problème des embouteillages dus aux pics d'affluence liés aux horaires et aux départs en vacances par une augmentation des capacités. C'est tout sauf efficace et rationnel. Les experts du Giec le disent d'ailleurs clairement: la transition vers une mobilité électrique est nécessaire, mais elle ne sera pas suffisante; il faut des arbitrages clairs dans la planification des infrastructures. C'est particulièrement vrai pour les routes nationales, utilisées avant tout pour le trafic individuel motorisé.

Le rapport de l'Office fédéral de la statistique résultant du microrecensement mobilité et transports réalisé auprès de 55 000 personnes montre d'ailleurs que la population est de cet avis. Il est écrit dans ce rapport: "L'extension du réseau des routes nationales n'est pas une priorité pour la population: cette mesure n'arrive qu'en dernière position parmi les cinq mesures présentées pour améliorer le trafic routier. Pas moins de 38 pour cent des répondants lui ont accordé la priorité la plus basse."

Pour la population, la priorité en matière de politique des transports, c'est que des mesures soient prises dans les agglomérations. Or les autoroutes agissent comme des aspirateurs à voitures et amènent toujours plus de trafic, toujours plus de voitures et de camions au coeur des villes.

C'est pourquoi je vous invite à suivre ma minorité: oui à l'entretien des autoroutes, parce qu'il faut améliorer la sécurité, mais sans prévoir d'augmentation des capacités.

Ma minorité vous propose de modifier l'article 1 de l'arrêté fédéral 1 concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024–2027. Je profite d'ajouter que le plafond des dépenses est autorisé au titre d'exploitation, d'entretien et d'aménagement, mais sans augmenter les capacités.

AB 2023 N 933 / BO 2023 N 933

Un mot encore sur la position de notre groupe à ce bloc: nous voterons les six propositions de minorité présentées dans le dépliant.

Töngi Michael (G, LU): Die beiden Projekte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg bringen einen Ausbau dieser Autobahnen auf acht bzw. sechs Spuren. Das hat einen enormen Landverbrauch zur Folge, und es braucht auch die Rodung eines Waldstücks. In dem Sinne ist dieses Vorhaben aus unserer Sicht





nicht mehr zeitgemäss, und es entspricht nicht den Klima- und Bodenschutzzielen, wie wir sie uns selber vorgegeben haben.

Die geplante Zerstörung von Landfläche ist dabei sehr gross. Der Ausbau Wankdorf-Schönbühl auf einer Strecke von 5,7 Kilometern würde 13,4 Hektaren zusätzliches Land zubetonieren. Davon sind 3,7 Hektaren landwirtschaftlich wertvolle Fruchtfolgeflächen. Zusätzliche 13 Hektaren Fruchtfolgeflächen würden während der Bauzeit wegfallen. Zudem müssten auf 3,5 Hektaren Wald alle Bäume gefällt werden. Es ist deshalb kein Wunder, dass dieses Projekt von bäuerlichen Kreisen abgelehnt wird. So hat sich z. B. der Berner Bauernverband sehr kritisch gegen das Projekt geäussert, und er hat auch Alternativen gefordert. Gemäss Bauernverband werden die Fruchtfolgeflächen auch nicht kompensiert, sondern es wird lediglich eine Parzelle aufgewertet, die bereits zur Fruchtfolgefläche zählt.

Ich möchte hier gerne kurz noch etwas genauer auf das Argument eingehen, dass wir bei einem Abbau des Staus vor allem das untergeordnete Strassennetz entlasten. Bundesrat Rösli hat vorhin gesagt, dass einfach alle in der Region, die betroffen sind, mit diesem Projekt einverstanden sind. Nun ist es aber so, dass die Stadt Bern und die Gemeinden Zollikofen und Bolligen grundsätzlich gegen dieses Projekt sind. Andere Gemeinden haben einige Vorbehalte, haben aber auch Einsprachen gemacht. Es ist doch einigermaßen merkwürdig, wenn man sagt, dass alle in dieser Region profitieren, weil das untergeordnete Strassennetz entlastet wird, wenn sich genau diese Gemeinden gegen das Projekt wehren.

Es ist vielleicht auch nicht so erstaunlich, dass sie sich dagegen wehren. Es ist klar, dass die Autos meistens irgendwie auf die Autobahn kommen und von der Autobahn auch wieder wegfahren müssen und dass so eben genau das untergeordnete Strassennetz wieder belastet wird. Wenn man Dörfer und Städte entlasten will, braucht es keine zusätzlichen Fahrstreifen auf den Autobahnen, sondern eben flankierende Massnahmen, damit es diesen Umweg- und Schleichverkehr nicht gibt. Auch genau auf diesem Abschnitt haben in den letzten fünf Jahren die Verkehrszahlen nicht mehr zugenommen. Es bestünde jetzt die Chance, hier auch den Modalsplit zu verändern, Zusatzverkehr mit dem öffentlichen Verkehr aufzufangen und vielleicht auch die eine oder andere Fahrt zu vermeiden. Wenn Sie mit einem Ausbau die Autofahrt wieder attraktivieren, so vergeben Sie sich die Chance, eben wirklich diesen Modalsplit zu verändern und am Schluss auch die Dörfer und Städte entlang dieser Autobahnen zu entlasten.

In dem Sinn bitte ich Sie, diese beiden Minderheiten zu unterstützen.

Brenzikofer Florence (G, BL): Dieses 2,36 Milliarden Franken schwere Projekt ist ein gutes Beispiel für die Verdoppelung der Kapazität. Der geplante Rheintunnel in Basel würde das Verkehrsaufkommen zwischen der deutschen Grenze und Muttenz verdoppeln. Geplant ist ein Ausbau von vier auf acht Spuren. Die über 2 Milliarden Franken würden primär in den Transitverkehr fliessen, vor allem in LKW im Nord-Süd-Verkehr. Gemäss Verfassungstext der Alpen-Initiative hat der Nord-Süd-Transitgüterverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen. Das besagt Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung. Der Ausbau von vier auf acht Spuren von Deutschland durch Basel in den Kanton Basel-Landschaft erhöht die Kapazität für den Transitschwerverkehr. Verwaltung und Verkehrsverbände sind sich einig, dass der lokale Verkehr von und nach Basel kaum auf den Neubau verlagert würde. Auch das ASTRA sieht es so. Der Bund rechtfertigt die neuen vier Spuren damit, dass der Transitverkehr, insbesondere der LKW-Verkehr, zusätzliche Kapazitäten braucht. Der neue Rheintunnel widerspricht damit der Schweizer Verkehrsverlagerungspolitik, Güter bis Basel auf der Bahn oder auf dem Rhein und durch die Alpen auf der Schiene zu transportieren. Das Güterverlagerungsziel des Güterverlagerungsgesetzes wird damit schwieriger erreichbar.

Dann komme ich zum Entlastungsversprechen, das nicht eingehalten werden kann: In der Botschaft wird auf Seite 62 versprochen, dass Siedlungen entlastet werden. Wenn die Maximalkapazität verdoppelt wird und die neue Autobahn nur für 20 bis 30 Prozent des Verkehrs die attraktivere Route ist, wird ohne bauliche und betriebliche Massnahmen auf der bestehenden Autobahn die versprochene Entlastung nicht eintreffen. Der Verkehr wird gemäss Prognosen des Bundes etwa gleich stark zunehmen, wie die bestehende Autobahn durch den neuen Tunnel entlastet werden kann.

Dann verlangen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft einen Rückbau der bestehenden Autobahn mitten durch die Stadt. Wir werden nachher bei den Minderheiten Aebischer Matthias und Christ und auch bei den Einzelanträgen Christ und Wyss hören, dass die bestehende Autobahn an der Osttangente baulich und betrieblich angepasst werden sollte. Je nach Abschnitt wird vom Kanton eine Tieferlegung, Temporeduktion oder Kapazitätsreduktion gefordert. Das kann nur mit einer anderen Nationalstrassenkategorie als der bisherigen Kategorie I sichergestellt werden. Kanton und Bund haben das Vorgehen offensichtlich nicht koordiniert. Der Bund lehnte bisher den Rückbau ab. Ich bin gespannt, was der neue Verkehrsminister dann dazu sagen wird.



Die Stellungnahme des Regierungsrates zu einer Motion Grossenbacher Thomas, eingereicht im Kantonsparlament von Basel-Stadt, besagt: "Der Regierungsrat beabsichtigt, dem Grossen Rat in Absprache mit dem Bund einen Planungskredit für einen partiellen Rückbau der Osttangente nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels vorzulegen." Das ist die versprochene Entlastung für den Raum Basel, und das ist der Kern, den die Baslerinnen und Basler auch wollen.

Zum Schluss noch etwas zum Alarmgrenzwert Lärm, der überschritten wird: Dass in der Botschaft keine flankierenden Massnahmen für die bestehende Autobahn erwähnt sind, ist besonders störend, weil auf der bestehenden Autobahn regelmässig die Alarmgrenzwerte des Lärmschutzes überschritten werden. Gemäss Umweltschutzgesetz müsste der Bund deshalb per sofort Lärmreduktionen für diesen Abschnitt beschliessen. Gemäss Botschaft tut er das aber nicht einmal bis zur Eröffnung des Rheintunnels 2040.

Sie hören: Es gibt verschiedene Gründe, das Projekt Rheintunnel Basel in seiner vollen Projektierung abzulehnen. Wir können nicht so tun, als wäre es möglich, auf Autolawinen im Raum Basel zu setzen und gleichzeitig den CO₂-Ausstoss im Verkehrsbereich zu senken.

Ich danke, dass Sie der Minderheit Brenzikofer folgen und auch die weiteren Minderheitsanträge unterstützen.

Christ Katja (GL, BS): Ich rede hier für meine Minderheit, aber gleichzeitig spreche ich für die Fraktion.

Infrastrukturausbauten beeinträchtigen nicht nur Natur und Landschaft, sondern führen auch dazu, dass auch andernorts zusätzlich Kapazitäten benötigt werden, um das Verkehrswachstum bewältigen zu können. Aus ökologischer sowie landwirtschaftlicher Sicht ist dies nicht erwünscht, und aus einer gesellschaftlichen sowie einer gesamtwirtschaftlichen Sicht ist es zumindest infrage zu stellen. Ziel ist: Verkehrsinfrastrukturen beanspruchen so wenig Flächen wie möglich und werden qualitativ geplant und gestaltet. Vor einem weiteren Infrastrukturausbau werden mögliche Massnahmen zur besseren Auslastung sowie zur Optimierung des Betriebes der bestehenden Verkehrsmittel und Infrastrukturen konsequent ausgeschöpft. Ziel ist ein intelligentes, vernetztes Verkehrssystem. Es stellt den Menschen ins Zentrum und ermöglicht eine umfassende multimodale Mobilität.

Was ganz passend nach grünliberaler DNA tönt, ist in Wirklichkeit wortwörtlich nachzulesen auf den Seiten 16 ff. und

AB 2023 N 934 / BO 2023 N 934

39 ff. im Sachplan Verkehr des Bundes. Zusammengefasst sagt der Bund eigentlich: Wer Strassen sät, wird Stau ernten. Es braucht, wenn immer möglich, andere Ansätze, um dem Mobilitätsbedürfnis zu begegnen. Ganz im Gegensatz dazu präsentiert uns der Bund nun Beton, Beton und nochmals Beton statt mehr Intelligenz und Weitsicht, Symptom- anstatt Ursachenbekämpfung. Statt der vorgelegten "Pflasterlipolitik" wäre ein gesamtschweizerisches, integral durchdachtes und finanziertes sowie zukunftsweisendes Mobilitätskonzept über alle Verkehrsträger hinweg dringend notwendig. Anstatt über ein solches zukunftsgerichtetes Gesamtkonzept debattieren wir heute über einzelne Milliarden-Ausbau-Projekte.

Unser Credo in dieser Debatte: nur so viel wie unbedingt nötig und so wenig wie möglich. Eine effektive und positive Gesamtbilanz haben grossmehrheitlich die Tunnelprojekte, durch welche der Durchgangsverkehr und mit ihm Lärm und Emissionen unter den Boden verlagert werden können und oberirdisch Fläche für alternative Nutzungen, Entsiegelungen oder städtische Mobilitätskonzepte frei wird. Rein oberirdische Kapazitätserweiterungen ohne ausgewiesenen verkehrstechnischen sowie volkswirtschaftlichen Nutzen und ohne langfristige Gesamtstrategie lehnen wir jedoch ab. Die beiden Projekte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg in Bern zum Beispiel gehören genau zu dieser Gruppe. Sie nehmen nicht nur den falschen Flaschenhals ins Visier, welcher ohne Anschluss Wankdorf sinnlos erscheint, sondern es gehen auch über 13 Hektar Land, davon 3,5 Hektar wertvolle Fruchtfolgeflächen, verloren. Hier handelt es sich um einen rein oberirdischen Kapazitätsausbau, dem ersten schweizweit auf acht Spuren, der diesbezüglich Signalwirkung haben würde. Die Forschung zeigt jedoch klar, dass spätestens sechs bis zehn Jahre nach der Kapazitätserweiterung der Verkehrsfluss wieder auf dem gleichen Stand ist wie vor dem Zubau. Der induzierte Verkehr wird den Kapazitätsausbau einmal mehr auffressen. Mit den gleichen Argumenten wie heute werden in der Folge wiederum Kapazitätsausbauten auf allen weiteren Achsen gefordert – ausser Spesen nichts gewesen.

Der Ausbau widerspricht zudem sowohl dem Sachplan Verkehr des Bundes als auch der Mobilitätsstrategie des Kantons Bern. Sogar bürgerlich geführte Gemeinden wie Zollikofen und Bolligen haben Einsprache erhoben und befürchten negative Auswirkungen auf Klima, Landwirtschaft und Bevölkerung. Die Grünliberalen lehnen deshalb diese Projekte klar ab.

Im Gegensatz dazu unterstützen wir das Projekt Rheintunnel, das die oberirdische, komplett überlastete Osttangente als Teil der schweizerischen Nord-Süd-Autobahnverbindung entlasten soll. Diese innerstädtische Au-



tobahn ist regelmässig komplett überlastet, mit täglichen Staus und häufigen Unfällen, sodass ein Teil des besonders lauten, emissionsreichen Lastwagenverkehrs auf das Stadtstrassennetz und in die Wohnquartiere ausweicht. Gleichzeitig ist der innerstädtische Verkehr damit teilweise vollständig blockiert. Das führt zu einer inakzeptablen Belastung der Bevölkerung. Deshalb soll die bestehende oberirdische Osttangente durch den Bau des unterirdischen Rheintunnels markant entlastet werden. Das unterstützen auch die Grünliberalen klar. Für die effektive Entlastung der Quartiere vom Ausweichverkehr braucht es aber für die Mobilität mit Start und Ziel in Basel weiterhin die Osttangente mit verschiedenen Anschlüssen an das Stadtstrassennetz. Infolge der Realisierung des Rheintunnels muss aber die künftige Rolle der Osttangente klar neu gedacht werden: Welche Geschwindigkeiten sollen gefahren werden, welche Anschlüsse braucht es noch, zu welchem Zweck und mit welchen Verkehrsmitteln? Lärmreduktion, Sicherheit, mehr Raum für den Langsamverkehr wie auch die Kompensation verlorener Grünflächen sind essenzielle Daueraufgaben. Es braucht Ideen, wie die oberirdischen Flächen optimal umgenutzt, abklassiert, für den Langsamverkehr angepasst und umgestaltet werden können, damit das Gesamtkonzept eines Ausbauprojekts auch tatsächlich als Gewinn und echte Entlastung verbucht werden kann.

Es leuchtet ein, dass es zum aktuellen Zeitpunkt verfrüht ist, konkrete Forderungen in den Beschluss aufzunehmen, welche Entlastungsmassnahmen genau umzusetzen sind, auch wenn das einem verständlichen Bedürfnis entspricht. Sprechen wir uns heute jedoch für ein neues Projekt aus, dann wollen wir heute auch die Sicherheit, dass die parallele Prüfung von Entlastungen und flankierenden Massnahmen nicht nur ein Versprechen bleibt. Ansonsten haben wir das Huhn-oder-Ei-Problem: Wir lehnen ein Strassenprojekt ab, weil parallel keine konkreten entlastenden flankierenden Massnahmen zugesichert sind, aber man kann keine konkreten flankierenden Massnahmen zusichern, wenn das entsprechende Strassenprojekt noch gar nicht beschlossen ist.

Wir empfehlen Ihnen deshalb, den Einzelantrag Christ zu Artikel 1 Buchstabe b in Entwurf 3 anzunehmen, der zusichert, dass die Planung der jeweiligen Umgestaltung mit Entlastungswirkung mit den gesprochenen Mitteln parallel zu den Ausbauprojekten gemacht wird. Da der Einzelantrag Christ meine Minderheit Christ inhaltlich einschliesst, aber einen ganzheitlicheren Lösungsansatz wählt, ziehe ich hiermit meine Minderheit zugunsten des Einzelantrages zurück.

Aebischer Matthias (S, BE): Ich würde, Kollege Hurter, als Berner zum Ausbauprogramm in Basel sprechen, aber nur, wenn es für Sie stimmt. – Gut, also die SP Basel unterstützt meinen Antrag, genauso übrigens wie die SP Schaffhausen; Sie haben vorhin suggeriert, sie würde meinen Antrag nicht unterstützen, aber es ist nur der Stadtpräsident, der meinen Antrag nicht unterstützt.

Zu Basel: Wer heute mit dem Auto von Zürich oder Bern nach Basel fährt, der fährt über die Osttangente, auf der Autobahn also mitten durch die Stadt, an Schrebergärten vorbei und durch Wohnquartiere. Der Plan des Bundesrates und der Mehrheit der KVF-N ist es nun, mehr oder weniger direkt unter dieser oberirdischen Autobahn eine unterirdische zu bauen. Für die SP ist klar, dass in diesem Fall die alte, also die oberirdische Autobahn zurückgebaut werden muss, sodass auch Velos und Fussgängerinnen darauf Platz haben und anstelle eines Teils des Betons und des Asphalts wieder Grünflächen entstehen können. Denn zwei Autobahnen, eine oberirdische und eine unterirdische, braucht Basel definitiv nicht. Dieser Meinung sind übrigens auch der Grosse Rat und der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt.

Ich bitte Sie deshalb, meiner Minderheit zuzustimmen.

Pult Jon (S, GR): In Block 1 wird die SP-Fraktion alle Minderheiten unterstützen. Wie wir schon in der Eintretensdebatte gesagt haben, ist für uns klar, dass die Verkehrspolitik, vor allem was die Strasse angeht, andere Prioritäten haben muss und dass es ein neues Paradigma braucht. Ich möchte Ihnen sagen, Herr Bundesrat: Wenn der Slogan "Mehr Intelligenz, weniger Beton" so verstanden würde, dass wir Ihren Leuten, auch den Mitarbeitenden im ASTRA nicht genügend Intelligenz zusprechen würden, dann würde die Aussage total missverstanden. Ich glaube, das Problem der Intelligenz liegt nicht bei den sicherlich ausschliesslich hochintelligenten Leuten in Ihrem Bundesamt und generell bei der Verwaltung. Es ist allenfalls eine Frage der Intelligenz der Verkehrspolitik, und das betrifft dann eher diesen Raum hier und nicht die Leute, die tagtäglich gute Arbeit für unseren Bundesstaat verrichten.

Die Empirie zeigt es überall auf der Welt: Wenn man der Logik folgt, einfach neue, breitere Strassen zu bauen, mehr Spuren zu machen, dann löst dies mittel- und langfristig die Probleme nicht, sondern verschärft sie eher oder verschiebt sie zumindest. Darum unterstützen wir den Minderheitsantrag Pasquier-Eichenberger zu Entwurf 1, nach dem es eben auch beim Unterhalt nicht einen Ausbau der Kapazität geben soll.

Weiter unterstützen wir als SP-Fraktion auch beide Streichungsanträge der Minderheiten Töngi zu den Entwür-



fen 2 und 3 zum Ausbau bei Bern, namentlich beim Spurausbau auf den Strecken Wankdorf-Schönbühl auf acht Spuren und Schönbühl-Kirchberg auf sechs Spuren. Diese Kapazitätserweiterungen würden den Stau nur nach Süden oder nach Norden verschieben. Der Ausbau der Strecke von Wankdorf nach Schönbühl von sechs auf acht Spuren führt zudem, das wurde schon erwähnt, zu einem Landverschleiss von 32 Hektar, davon 16 Hektar Fruchtfolgefläche. 13 Hektar davon

AB 2023 N 935 / BO 2023 N 935

würden dauerhaft betoniert, darum bekämpfen eben auch bäuerliche Kreise mit guten Gründen dieses Projekt. Ein wichtiges Argument der Befürworter bei diesen Projekten ist die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes, wir haben es vorhin gehört. Doch dieses Argument sticht für diese Projekte aus unserer Sicht überhaupt nicht. Denn alle Gemeinden entlang der Strecke Wankdorf-Schönbühl lehnen den Ausbau der Autobahn ab. Offenbar erkennen die Menschen vor Ort, dass es bei diesem Projekt mehr Nach- als Vorteile gibt. Sie haben verstanden, dass die Projekte nicht nur viel Landverlust, sondern wahrscheinlich eben mehr und nicht weniger Verkehr in ihre Gemeinden bringen. Warum? Weil die Kosten-Nutzen-Analyse aufzeigt, dass die Projekte eine Verlagerung vom öffentlichen Verkehr auf die Strasse bewirken. Das trägt natürlich nicht zu einer Entlastung des Kantons- und Gemeindestrassennetzes bei – im Gegenteil. Die SP-Fraktion unterstützt hier darum die Bauern und die betroffene Bevölkerung.

Beim Projekt Rheintunnel Basel unterstützt die SP-Fraktion beim Netzbeschluss, also bei Entwurf 4, den Antrag der Minderheit Aebischer Matthias, den dieser vorhin erklärt hat. Diese Minderheit beabsichtigt, dass der Rheintunnel nur gebaut wird, wenn auf der bestehenden, parallel verlaufenden Osttangente griffige Massnahmen wie Tempo- und Kapazitätsreduktionen und/oder bauliche Massnahmen zur Tieferlegung der Autobahn ergriffen werden, also ein Rückbau oder ein Teilrückbau der Osttangente erfolgt. Dies ist nur möglich, wenn die Kategorie gewechselt wird. Genau einen solchen teilweisen Rückbau der bestehenden Autobahn fordert auch der Kanton Basel-Stadt im Fall eines Baus des Rheintunnels.

Natürlich unterstützen wir als SP-Fraktion auch die beiden Einzelanträge Wyss, die auch in die Richtung gehen, diesen Umbau in Basel stadt- und menschenverträglich zu gestalten.

Klar ist: Weder der betroffene Kanton noch die Minderheit Ihrer Kommission wollen eine Kapazitätsverdopplung auf dieser wichtigen Transitstrecke haben, welche übrigens auch einen Zulauf zu unseren alpenquerenden Pässen darstellt. Insofern ist der Bau des Rheintunnels ohne gleichzeitige Kapazitätsreduktion der heute bestehenden Osttangente auch aus Sicht des Alpenschutzes und der Verlagerungspolitik falsch. Darum wird die SP-Fraktion auch dem Streichungsantrag Brenzikofer bei den Entwürfen 2 und 3 zustimmen, sofern der Minderheitsantrag Aebischer Matthias nicht angenommen wird.

Umbricht Pieren Nadja (V, BE): Die SVP-Fraktion wird die Anträge aller fünf Minderheiten in diesem Block ablehnen. Es erstaunt mich schon sehr, dass die rot-grünen Parteien immer noch gegen jeden Meter neuer Strasse beim motorisierten Individualverkehr kämpfen, jedoch Projekten des Agglomerationsverkehrs, bei welchen besonders der Langsamverkehr, die Velofahrer und Fussgänger, profitieren, und Projekten des öffentlichen Verkehrs zustimmen. Die Begründung, beim Ausbau von Nationalstrassen werde wertvolles Landwirtschaftsland verbaut, kann ich somit nicht ernst nehmen. Falls der rot-grünen Seite dieses Land so wichtig wäre, müsste sie konsequenterweise alle Projekte ablehnen, Projekte des motorisierten Individualverkehrs wie auch Agglo- und ÖV-Projekte, und sie müsste sich auch gegen das "Stromfresser"-Gesetz starkmachen, welches zur Folge haben wird, dass sehr viel Landwirtschaftsfläche für Stromprojekte verbaut werden muss.

Ziel der rot-grünen Minderheitsanträge hier bei Block 1 ist es, den Transitverkehr vermehrt in die Dörfer und Städte zu verlagern – zum Leidwesen aller, denn ohne Erweiterung der Nationalstrassen wird es gemäss ASTRA ab 2040 wegen fehlender Kapazitäten auf 453 Kilometern Nationalstrasse regelmässig Stau geben. Besonders betroffen sind die Städte und die Agglomerationen, die unter dem Ausweichverkehr immer mehr leiden. Die Zahl der Staustunden hat sich von 2010 bis 2019 verdoppelt. 2022, das haben wir aktuell gerade erfahren, haben wir einen traurigen neuen Rekord von um die 40 000 Staustunden. Es ist absolut logisch, dass eine 9-Millionen-Schweiz mehr Verkehr hat als eine 7-Millionen-Schweiz. Da wir die Zuwanderung nicht im Griff haben und sich besonders auch die rot-grünen Parteien hier im Rat immer gegen eine vernünftige Steuerung der Zuwanderung wehren, wird es auch immer mehr Verkehr geben, egal, ob auf der Strasse oder auf der Schiene.

Mit der Verhinderungspolitik jetzt einfach den Kopf in den Sand zu stecken, abzuwarten und die dringenden Ausbauprojekte zu verhindern, ist falsch. Die Verkehrssituation zwischen Wankdorf und Schönbühl-Kirchberg kenne ich persönlich. Diese Strecke fahre ich täglich. Die Situation auf diesem Autobahnabschnitt ist untragbar. Der volkswirtschaftliche Schaden durch die vielen Staustunden ist enorm, und auch die Sicherheit leidet, da es



auf dieser Strecke wegen des Staus und wegen Stop-and-go viele Unfälle gibt. Zudem ist Stau sehr umweltbelastend, denn wenn die Autos und LKW wegen des Staus doppelt so lange unterwegs sind, verbrauchen sie auch mehr Energie.

Ich bitte Sie also, alle Anträge in Block 1 abzulehnen und somit für mehr Sicherheit einzustehen. Die Menschen in den betroffenen Städten und Gemeinden, die Wirtschaft und alle Leute, die tagtäglich auf der Autobahn unterwegs sind, um zur Arbeit zu fahren, werden es Ihnen danken.

Pult Jon (S, GR): Sie, Frau Kollegin Umbricht Pieren, haben gesagt, dass es uns die Menschen der betroffenen Städte und Dörfer danken würden, wenn wir diesen Projekten zustimmten. Wie gehen Sie aber damit um, dass die Gemeinden Bolligen, Bern und Zollikofen gegen die Projekte sind, die sie betreffen?

Umbricht Pieren Nadja (V, BE): Herr Kollege, besten Dank, dass Sie die Frage nicht in Rätoromanisch gestellt haben, das hätte mich etwas überfordert. Es ist nicht so, dass die Gemeinden gegen den Ausbau sind. Es ist so, dass die Gemeinden noch Optimierungswünsche haben betreffend Lärmschutzmassnahmen und Weiteres. Sie können detaillierte Informationen gerne beim Direktor des ASTRA einholen, bei Herrn Röthlisberger. Er kann Ihnen erklären, welche Gemeinden welche Bedingungen gestellt haben. Aber sie sind grundsätzlich nicht gegen den Ausbau der Strasse.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Ich habe es beim Eintreten bereits gesagt; das Schema ist ein einfaches: zurückweisen an den Bundesrat; wenn dies nicht klappt, Projekte streichen; wenn es weiterhin nicht klappt, das Geld streichen. Ich werde zu Block 1 und zu Block 2 nur ein einziges Mal sprechen, denn alle drei Forderungen beinhalten das Gleiche: weniger Strasse, vor allem keinen Zubau, aber auch keine Erneuerungen.

Frau Kollegin Umbricht Pieren hat es gesagt: Für die Menschen in diesen Regionen bedeuten diese Projekte, dass die Mobilität in ihrer Region garantiert wird. Wir hatten noch nie so viele Staustunden wie heute, und trotzdem diskutiert das Parlament heute, die Projekte bei diesen Nadelöhren, die dem besseren Verkehr, der besseren Mobilität dienen, nicht auszuführen. Das ist schlicht der falsche Weg. Darum, ich habe es bereits gesagt, werden wir uns nicht nur, wie wir es bereits gemacht haben, gegen die Rückweisung wehren. Wir werden uns auch dagegen wehren, dass Projekte gestrichen werden, und wir werden uns dagegen wehren, dass das Geld für diese Projekte gekürzt wird. Denn schlussendlich sind die Erneuerung des Strassennetzes, der Ausbau des Strassennetzes, aber auch der Unterhalt des Strassennetzes wichtig, damit die Mobilität in diesem Land garantiert werden kann.

Anders verhält es sich einzig mit dem Projekt in der Romandie, welches von der Kommission neu aufgenommen wurde. Ja, und da haben wir uns überzeugen lassen, dass eben auch mit dem Projekt in der Romandie endlich ein dringendes und wichtiges Projekt umgesetzt wird, um den Strassenverkehr in dieser Region zu fördern, zu modernisieren und um den Leuten auch in dieser Region Verbesserungen zu bringen. Es ist unsere Aufgabe hier, in diesem Parlament, dass wir unideologisch an Dinge herangehen und ÖV-Projekte und Agglomerationsprojekte genauso unterstützen wie Strassenprojekte. Denn eines ist klar in diesem Land: Es gibt nicht viele Dinge, welche die Schweiz so stark zusammenhalten

AB 2023 N 936 / BO 2023 N 936

wie die Mobilität. Und die Mobilität ist eben nicht nur die eine Art von Mobilität. Es ist nicht nur ÖV, es ist nicht nur Langsamverkehr, es ist auch der Strassenverkehr – ja, es ist der gute Mix zwischen diesen Verkehrselementen.

Damit kann ich zusammenfassen, was eigentlich aus meinem Votum bereits klargeworden ist: Wir werden sämtliche Minderheitsanträge ablehnen und stets der Mehrheit folgen, damit diese richtigen, wichtigen und aus unserer Sicht auch zukunftssträchtigen Projekte zugunsten der Bevölkerung zeitnah umgesetzt werden können.

Wyss Sarah (S, BS): Geschätzter Herr Kollege, Sie haben von der Bevölkerung gesprochen. Sind Sie der Meinung, dass das Parlament von Basel-Stadt und die Regierung von Basel-Stadt nicht die Bevölkerung vertreten? Denn genau diese drei Anträge, der Minderheitsantrag Aebischer Matthias und meine zwei Einzelanträge, wurden vom Parlament und von der Regierung des Kantons Basel-Stadt so befürwortet.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Besten Dank, Frau Kollegin Wyss. Das Konzept eines Strassennetzes ist, dass es die Punkte A und B verbindet und damit für eine Mehrheit der Mobilitätsnutzenden eine positive Wirkung erzielt. Das ist auch beim Projekt der Fall, das Sie angesprochen haben. Es kann aber, das stelle ich nicht in Abrede, punktuell auch zu Einschränkungen kommen. Das gehört zu einem Netz typischerweise





dazu und ist übrigens auch in anderen Bereichen, etwa beim ÖV, nicht zu verhindern. Wenn Sie an einer Eisenbahnlinie wohnen, haben Sie weniger Freude daran, als wenn Sie nahe bei sich einen Bahnhof haben.

Fluri Kurt (RL, SO): Ich spreche im Namen der FDP-Liberalen Fraktion, und zwar ebenfalls bloss einmal zu beiden Blöcken, weil auch wir sämtliche Minderheitsanträge ablehnen.

Die Minderheit Pasquier-Eichenberger bei der Vorlage 1 verlangt einen Ausbau der Nationalstrassen ohne Kapazitätserweiterung. Nun sehen Sie, dass in der Vorlage 1 keine Kapazitätserweiterungen vorgesehen sind, sondern Anpassungen. Der Unterschied besteht darin, dass Kapazitätserweiterungen Flächenausweitungen darstellen, wie wir sie in der Vorlage 2 dann im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes sehen. Die Anpassungen im Sinne der Vorlage 1 sind hingegen bessere Ausnützungen derselben Fläche, zum Beispiel mittels Schnittstellenbereinigungen, mittels Pannestreifen und Ähnlichem. Der vorhandene Platz wird besser genutzt. Das unterstützen wir und lehnen deshalb den Minderheitsantrag Pasquier-Eichenberger ab.

Bei der Vorlage 2 unterstützen wir ebenfalls die Mehrheit. Hier können wir das Votum von Frau Christ aufnehmen, in welchem sie den Rheintunnel unterstützt, um den Ausweichverkehr zu unterbinden. Dasselbe Argument aber, Frau Christ, spricht auch für den Ausbau der Strecke von Wankdorf über Schönbühl bis Kirchberg. Dort ist heute ein grosser Umwegverkehr zu verzeichnen, durch die Dörfer vor der Ausfahrt Kriegstetten und vor der Abzweigung Luterbach; aus umgekehrter Richtung überlegt man sich vor Wankdorf, ob man diese Strecke auf der Autobahn zurücklegen will oder eben durch die Landschaft. Das ist klar erwiesen. Uns geht es – genauso wie in Basel – bei diesen Strecken darum, den Umwegverkehr zu vermeiden.

Bei der Vorlage 2 unterstützen wir, wie auch der Bundesrat, das neue Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon. Der Bundesrat sagt zwar, das Projekt sei noch nicht freigegeben. Laut Bundesrat kommt es aber ohnehin in den nächsten Ausbauschnitt. Wenn das Parlament diesem Projekt zustimmt, dann kann das Projekt noch in diesem Jahr freigegeben werden.

Wie bereits beim Eintreten und bei den Rückweisungsanträgen ausgeführt, sind wir für das Postulat 23.3497 der KVF-N, wonach eine Korridorstudie ausgearbeitet werden soll, damit die Autobahnverbindung nach Italien nicht nur über den Grenzübergang Chiasso-Brogeda gehen muss und damit der Schleichverkehr vermindert werden kann. Die beiden Petitionen nehmen wir zur Kenntnis, wie ich bereits gesagt habe, geben ihnen aber keine Folge.

Dann haben wir beim Bundesbeschluss 3 den Einzelantrag Christ zu Artikel 1 Buchstabe b. Der Minderheitsantrag Christ zu Artikel 1 Buchstabe abis wurde zurückgezogen. Frau Christ verlangt jetzt, dass die Planung der Umgestaltung von bestehenden Nationalstrassen, welche durch die Ausbauprojekte massiv entlastet würden, zusammen mit der Planung dieser Projekte an die Hand genommen wird. Für uns ist das an sich eine Selbstverständlichkeit. Der Antrag lag der Kommission noch nicht vor. Wir nehmen mit Befriedigung den Rückzug des Minderheitsantrags Christ zur Kenntnis, und ich kann mir vorstellen, dass ein grosser Teil unserer Fraktion, ohne das diskutiert zu haben, den Einzelantrag Christ unterstützen wird.

Dann haben wir noch den Antrag Wyss zur Höchstgeschwindigkeitsreduktion auf der Osttangente im Kanton Basel-Stadt. Wir sind der Meinung, dass dieser Antrag nicht stufengerecht ist. Das ist eine Verkehrsregeländerung und hat keinen Platz in dieser Vorlage.

Beim Entwurf 4 haben wir den Einzelantrag Haab zu den Einträgen N1 und N3. Wir haben in der Kommission die Auskunft erhalten, dass die zuständigen Behörden mit der Eliminierung dieses sogenannten Zürcher Ypsilon einverstanden sind. Der Einzelantrag ist uns noch nicht vorgelegen, aber unsere Fraktion wird ihn vermutlich grossmehrheitlich ablehnen.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Antrag der Minderheit Pasquier-Eichenberger betrifft den Zahlungsrahmen für den Betrieb und Unterhalt. Die Minderheit Pasquier-Eichenberger beantragt Ihnen bei Artikel 1 beim Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen die Ergänzung "ohne Kapazitätserweiterungen"; Kapazitätserweiterungen sollen also ausgeschlossen werden. Ich bitte Sie, das unbedingt abzulehnen. Es gibt dafür zwei Gründe:

1. Der Bundesrat plant die Kapazitätserweiterungen grundsätzlich im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms. Notwendige und baureife Projekte beantragt er Ihnen – wie die fünf Projekte hier – alle vier Jahre mit einem Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt, wie er Ihnen vorliegt. Im Zahlungsrahmen für den Unterhalt sind hingegen nur kleinere Kapazitätsanpassungen enthalten, die allenfalls aus Spurerweiterungen, aus der Nutzung des Pannestreifens oder sonstigen Entlastungen entstehen. Wir können einfach nicht garantieren, dass es im Rahmen dieser Arbeiten gar keine Kapazitätserweiterungen gibt.

2. Es würde unseren Handlungsspielraum massiv einschränken, wenn Sie diesen Antrag hier annehmen würden. Nachdem ich die Debatte vorhin gehört habe, glaube ich, dass es ja eigentlich allen bewusst ist, dass



wir eben gerade diese Massnahmen vor den Kapazitätsausbauten machen sollten. Uns jetzt genau hier wieder einzuschränken, würde ich nicht zielführend finden. Ich bitte Sie, das abzulehnen, weil solche Massnahmen auch die Verkehrssicherheit erhöhen können, zum Teil mit einer Trennung auch für den Veloverkehr. Auch das kann als Kapazitätserweiterung interpretiert werden.

Ich komme gerne zu den Anträgen der Minderheit Töngi zum Raum Bern: Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg. Ich bitte Sie, auch diese Anträge abzulehnen. Wir sprechen hier von über 100 000 Fahrzeugen täglich. Schon heute kommt es auf den Abschnitten Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg regelmässig zu Stau. Die Folge davon ist, dass die Verkehrsteilnehmenden dem Stau ausweichen wollen und dafür durch die angrenzenden Dörfer fahren. Für die Bewohnerinnen und Bewohner bedeutet das Abgas, Lärm und Stau direkt vor der Haustüre. Es wurden auch entsprechende Erhebungen gemacht. Ich kann Ihnen sagen: Fragen Sie in den Dörfern nach. Ich nehme zur Kenntnis und wollte das vorhin auch nicht bestreiten, dass einzelne Gemeinden das anders sehen. Aber es ist bei nationalen Projekten leider so – ich wurde vorhin auch nach dem betroffenen Bauern gefragt –, dass wir in einer Güterabwägung im nationalen Interesse manchmal zulasten direkt vor Ort Betroffener entscheiden müssen. Das machen wir alle ungern, das mache auch ich ungern. Ich habe mich vor allem auf die Kantone und auf den Gemeinde- und den Städteverband bezogen.

AB 2023 N 937 / BO 2023 N 937

Eines muss ich hier noch ergänzen: Wenn wir die Kapazität der Bahn anschauen, sehen wir, dass die Bahn der Strasse hier nicht helfen wird; das ist vielleicht auch noch ein wichtiger Aspekt. Es sind Verkehre, die nicht einfach auf die Bahn transferiert werden können, weil die Bahn genau zu diesen Stosszeiten auch schon an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Natürlich lässt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf nicht vermeiden – das will ich hier der Ehrlichkeit halber sagen. Die Projekte werden aber aus umweltschützerischer Sicht geprüft, und der Flächenbedarf wird natürlich so gering wie möglich gehalten. Er ist aber natürlich nicht null, und die unmittelbaren Anstösser sind davon betroffen. Wir sind aber gehalten, die Fruchtfolgeflächen zu kompensieren. Eine weitere Ergänzung, die Herrn Töngi bei diesem Projekt vielleicht noch gefällt, ist, dass wir etwas für den Gewässerschutz tun. Wir bauen dort zwei Strassenabwasser-Behandlungsanlagen. Auch der Lärmschutz kommt mit etwa 20 000 Quadratmetern zusätzlichen Lärmschutzwänden nicht zu kurz. Das zu den zwei Minderheitsanträgen Töngi. Ich bitte Sie, diese entsprechend abzulehnen.

Ich komme zum Rheintunnel in Basel: Die Minderheit Brenzikofer beantragt die Streichung. Im Grundsatz kann ich wiederholen, was ich vorhin zu den Berner Projekten gesagt habe, nur dass hier täglich noch etwas mehr Fahrzeuge fahren, nämlich 120 000. Was vor allem wichtig ist: Es gibt einen sehr hohen Anteil an schwerem Güterverkehr. Wir möchten eigentlich, dass der Güterverkehr in den Untergrund, also in den Tunnel, verlegt wird und dann die Nord-Süd-Achse nicht mehr mehrere Stunden pro Tag überlastet ist, sondern auch wieder etwas besser genutzt werden kann. Wir werden genau prüfen, wie wir die Nord-Süd-Achse umgestalten werden. Das tut das ASTRA in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Basel. Wenn Sie also diesem Projekt zustimmen, ist noch nicht klar, wie die genauen Resultate betreffend Geschwindigkeit, betreffend Ausgestaltung der Strasse sind. Ich komme dann nachher noch bei den Einzelanträgen darauf zurück.

Bitte lassen Sie uns hier diese Arbeit machen, insbesondere auch, was das Geschwindigkeitsregime angeht. Da möchten wir auch nicht über die Region hinweggehen. Wir möchten, dass die Osttangente massiv vom Transitverkehr befreit wird und dass wieder Kapazitäten für den innerstädtischen Verkehr frei werden. Davon profitieren alle: Die Strassen in Basel werden entlastet, es entsteht mehr Raum für Velofahrer und Fussgänger.

Zu den Einzelanträgen: Frau Wyss, lassen Sie uns hier noch einen Spielraum. Ich habe grosses Verständnis für diese Anträge, möchte eine Reduktion auf 60 Stundenkilometer auch nicht ablehnen, aber ich kann das einfach noch nicht versprechen, weil es von der Nutzung dieser Strasse abhängt.

Ich komme in diesem Zusammenhang zum Antrag der Minderheit Christ: Ich bin froh, dass auch aus einer vielleicht etwas grünen Perspektive diesem Rheintunnel etwas Gutes beigemessen wird. Ich verstehe auch Ihren Minderheitsantrag, Frau Christ, dass wir dem Lärmschutz mehr Beachtung beimessen sollen. Ich darf Ihnen sagen, dass der Lärmschutz seit Jahren ein grosses Thema ist und der Bund regelmässig hohe Beträge darin investiert. Neue Lärmschutzprojekte werden so konzipiert, dass alle Lärmschutzvorschriften eingehalten werden und Anwohnerinnen und Anwohner gut geschützt sind. Das gilt auch bei der Entwicklung dieses Projekts. Es gibt leider zum Teil auch Einsprachen gegen Lärmschutzbauten – Sie wissen es, eine ist vor dem Bundesverwaltungsgericht –, wodurch wir nicht immer im nötigen Tempo vorwärtskommen. Ich hätte jetzt gesagt, dass es diesen Zusatz nicht braucht, weil wir es sowieso tun. Das Anliegen an sich wollen wir erfüllen, es ist sinnvoll. Der Antrag kann aber abgelehnt werden; das empfiehlt der Bundesrat, wenn etwas sowieso erfüllt wird. In diesem Sinne sind wir aufgefordert, das Nötige so zu tun.



Zum Antrag der Minderheit Aebischer Matthias bezüglich Abklassierung: Der Bundesbeschluss zum Nationalstrassennetz regelt, welche Abschnitte zum Nationalstrassennetz gehören und über welchen Ausbaustandard sie verfügen. Nationalstrassen der ersten Klasse sind Autobahnen, diejenigen der zweiten Klasse sind Autostrassen, und diejenigen der dritten Klasse sind Strassen mit Mischverkehr. Der Minderheitsantrag Aebischer Matthias verlangt, dass der Abschnitt der heutigen Osttangente in Basel zwischen Wiese und Gellert in eine Nationalstrasse dritter Klasse zurückgestuft wird. Das heisst, dass dort zukünftig neben Autos und Lastwagen auch Velos und Fussgänger verkehren sollen. Das funktioniert nach unserer Planung leider nicht, es würde den Sicherheitsaspekten nicht gerecht. Das Autobahnnetz in Basel ist heute leider am Anschlag. Eine Abklassierung einer bestehenden Autobahn zu einer Strasse mit Mischverkehr reduziert die Kapazitäten massiv. Das Gesamtverkehrssystem würde kollabieren. Das wäre einfach ein Stillstand. Wir hätten dann den zusätzlichen Nutzen dieses Tunnels praktisch wieder zunichtegemacht.

Wie gesagt: Wir werden genau prüfen, wie die Nutzung dieser Strasse erfolgen soll. Aber das wollen wir mit den Behörden vor Ort machen.

Das war es zu diesen Anträgen, ich habe damit geschlossen.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: Il decreto 1 approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2024–2027. Esso contempla un limite di spesa di circa 8,8 miliardi di franchi – in media sono 2,2 miliardi all'anno – per la manutenzione, l'esercizio e la sistemazione della rete autostradale tra il 2024 e il 2027. L'obiettivo è incrementare ulteriormente la sicurezza e contribuire a migliorare la sostenibilità, in primis la fluidità e la gestione, tramite la tecnologia, del traffico stradale. Si pensi a gallerie, ponti e pavimentazioni e a tutti i lavori attorno al campo stradale.

La commissione è entrata in materia all'unanimità e approva senza voti contrari i crediti proposti dal Consiglio federale.

Una proposta della minoranza Pasquier-Eichenberger, che riguarda l'articolo 1 del decreto 1, in commissione è stata respinta con 14 voti contro 10. Essa limiterebbe enormemente il margine di manovra dell'USTRA per adattare gli attuali sedimi alle nuove necessità, ad esempio l'utilizzo dinamico di corsie, che si sta rilevando uno strumento molto efficace e efficiente nei vari test effettuati finora. La maggioranza della commissione è a favore di misure che decongestionano e creano fluidità; questa minoranza renderebbe impossibili numerose misure pragmatiche e necessarie.

Nel decreto 2 si trovano i progetti di ampliamento più urgenti e più avanzati, assegnati alla fase di potenziamento 2023; il consigliere federale Röstli ha già illustrato i dettagli.

Nel decreto 3 si trovano i relativi crediti d'impegno.

Questi progetti focalizzano soprattutto sulle grandi arterie dei cantoni di Berna, San Gallo, Sciaffusa e Basilea. Le strade nazionali forniscono un contributo essenziale per il collegamento tra le regioni, tra gli agglomerati e i centri. Non appena intasate – come detto più volte oggi –, il traffico si riversa sulle strade cantonali e comunali, con un impatto molto pesante sulla mobilità e la vivibilità locali.

Questi progetti mirano a tenere il traffico sull'autostrada e a ridurre il numero di ore di colonna, a tutto beneficio della popolazione. Presupporre che si possa farne a meno, utilizzando solo il trasporto pubblico, è privo di fondamenti fattuali e numerici; i due vettori sono complementari.

Le diverse minoranze all'articolo 1 del decreto 2 chiedono lo stralcio o la modifica dei cinque progetti. La maggioranza respinge queste proposte di carattere prettamente politico e fundamentalmente orientate a non realizzare questi potenziamenti pianificati per gestire i flussi di traffico presenti e futuri, soprattutto i congestionamenti nelle ore di punta.

I potenziamenti non sono in conflitto con il trasporto pubblico. La maggioranza della commissione li reputa complementari e auspica che si esca dalla dicotomia automobile versus trasporto pubblico. Tutti i vettori sono essenziali, e le infrastrutture vanno sviluppate alla luce della crescente mobilità collettiva e densificazione del nostro territorio. Occorre in aggiunta considerare la crescente elettrificazione del parco veicoli e le ampie misure di riduzione dell'impatto fonico, previste nei progetti. I dati presentati alla commissione, nonché le audizioni, hanno confermato la necessità di intervenire e

AB 2023 N 938 / BO 2023 N 938

di sostenere i progetti che godono del sostegno politico delle autorità cantonali e comunali.

Quanto richiesto dalla minoranza Aebischer Matthias nel decreto 4 è stato sottoposto anche alla commissione ma la relativa proposta è stata respinta con 14 voti contro 10 e 1 astensione, a dimostrazione di come non



sia assolutamente richiesto dal cantone coinvolto. Vi sono poi delle proposte individuali che non sono state discusse dalla commissione.

Wasserfallen Christian (RL, BE), für die Kommission: Ich äussere mich nur noch global zu diesen Minderheiten. Ich möchte noch einmal festhalten: Beim Ausbauschnitt 2023 – es wurde viel über die einzelnen Projekte gesagt – ist das sogenannte Kosten-Nutzen-Verhältnis klar positiv. Es ist in der Botschaft von einem Faktor 2,24 die Rede. Das heisst: Wenn man einen Franken investiert, kommen Fr. 2.24 an volkswirtschaftlichem Effekt wieder zurück. Das können Sie in der Botschaft nachlesen. Die Kosten-Nutzen-Analysen über alle Projekte werden detailliert gemacht, diese Projekte werden in Bezug auf Umwelt, in Bezug auf volkswirtschaftliche und in Bezug auf sozial verträgliche Massnahmen geröntgt. Deshalb ist eben auch genau dieses Kosten-Nutzen-Verhältnis wichtig, damit all diese Projekte am Ende des Tages effektiv nachhaltig sind.

Es ist so, es wird zu Landverbrauch kommen. Es haben all jene recht, die sagen, es werde zu Landverbrauch kommen. Ja! Wenn Sie Verkehrsfläche zubauen wollen, können Sie das nicht machen, ohne dass Land verbraucht wird. Aber an all diejenigen, die das nun hier moniert haben: Passen Sie auf mit diesem Totschlagargument! Irgendwann einmal diskutieren wir dann zum Beispiel über die bahnseitige Begradigung oder den dringend notwendigen Ausbau der Strecke Freiburg-Lausanne, die Vollendung der Bahnausbau Schritte für die Umfahrung Olten oder die Begradigung Richtung Zürich oder über den Ausbau der Bahn Zürich-Winterthur-St. Gallen. Das wird dann ebenfalls Land brauchen. Wir haben das beispielsweise bei der Bahn 2000 gesehen. Es war das Ergebnis eines minutiös geführten Geschäftes, einer minutiös vertieften politischen Arbeit in diesem Land, dass man den Korridor der Schnellstrecke Bahn 2000 zwischen Härkingen und Rothrist so hingekriegt hat. Dies gelang, weil man mit den Gemeinden Kompromisse gesucht hat, weil man mit den Anrainern, mit den Grundeigentümern Kompromisse gesucht hat. Genau die Thematik, die jetzt bei der Strasse besteht, wird immer auch bei der Bahn existieren.

Deshalb auch hier: Hören Sie bitte damit auf, Schiene und Strasse gegeneinander auszuspielen oder sie nicht mit gleichen Ellen zu messen! Das ist brandgefährlich. Da wecken Sie plötzlich Gelüste, oder Sie fällen Entscheidungen, die Sie dann in Zukunft daran hindern werden, die Bahninfrastruktur flächenmässig ausbauen zu können.

Zur Elektromobilität: Viele haben gesagt, diese Projekte seien insbesondere wegen des CO₂-Ausstosses nicht nachhaltig. Ich habe kurz beim Verband Swiss E-Mobility nachgeschaut. Dort wird von einem starken Durchdringungsgrad in wenigen Jahren gesprochen, von deutlich über 50 Prozent, ja sogar von bis zu 70 oder 80 Prozent an Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen. Wo bleibt da das konkrete Argument des CO₂-Ausstosses? Diese Frage muss man sich auch stellen.

Wenn man diese Ausbauten macht, kommen sie – sie sind ja nutzerfinanziert, vor allem durch die Mineralölsteuer – in einer erhöhten Masse der Elektromobilität zugute. Das heisst, die Strassenausbauten, die wir heute nationalstrassenseitig beschliessen, bezahlen diejenigen, welche die Umwelt belasten, nämlich diejenigen, die Benzin und Diesel brauchen. Sie tun das für die künftigen Fahrzeuge, die elektrisch, mit Wasserstoff usw. fahren.

Eigentlich ist das genau das, was Sie von der links-grünen Seite wollen. Sie wollen, dass die heutigen Verkehrsträger – Autos – bezahlen, damit in Zukunft die Elektromobilität profitieren kann. Das entspricht genau diesem Projekt. Durch das Benzin – die Mineralölsteuer, den Mineralölsteuerzuschlag –, durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds werden diese Projekte finanziert und können dann in der Zukunft von Elektromobilen genutzt werden. Schon nur aus diesem Grund müssen Sie sich einige Argumente nochmals überlegen.

Dann ist noch das Argument des Tunnels gekommen – das haben wir gehört, liebe Grünliberale. Die Frage ist dann aber immer auch: Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis hat ein Tunnel? Wenn ich Ihre Argumentation nehme, dann würde die grünliberale Fraktion einem Tunnel unter dem Grauholz zustimmen, weil das kein Land braucht. Aber gehen Sie dann zu Herrn Röthlisberger und fragen Sie ihn, was ein Tunnel unter dem Grauholz kosten würde. Da stellt sich eben die Frage des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Letztlich muss man auch festhalten: Sie waren auch nicht flammende Befürworter, sondern aktive Gegner des neuen Gotthard-Strassentunnels. Auch dort gibt es keinen "free lunch", dort müssen Sie sich in Bezug auf diese Infrastruktur ebenfalls entscheiden.

Summa summarum: Ich bitte Sie, diese Minderheiten allesamt abzulehnen. Sie führen wirklich dazu, dass wir gar nichts machen, auch für die Zukunft gar nichts machen. Das ist sicher nicht verantwortungsvoll. Deshalb



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2023 • Erste Sitzung • 30.05.23 • 14h30 • 23.032
Conseil national • Session d'été 2023 • Première séance • 30.05.23 • 14h30 • 23.032



noch einmal das Fazit: Wer Strassen zweckmässig baut, steht weniger im Stau.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*



23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024–2027, Ausbauschnitt 2023
für die Nationalstrassen,
Verpflichtungskredit und Änderung
des Bundesbeschlusses
über das Nationalstrassennetz**

**Plafond des dépenses pour les routes
nationales sur la période 2024–2027,
étape d'aménagement 2023 des routes
nationales, crédit d'engagement
et modification de l'arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales**

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Block 1 (Fortsetzung) – Bloc 1 (suite)

1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

1. Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024–2027

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Antrag der Minderheit KVF-N

(Pasquier-Eichenberger, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

... Ausbau der Nationalstrassen – ohne Kapazitätserweiterungen – im Sinne von ...

Art. 1

Proposition CdF-N/majorité CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité CTT-N

(Pasquier-Eichenberger, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

... de l'entretiens et de l'aménagement, sans augmenter les capacités, au sens ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26848)

Für den Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit KVF-N ... 68 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26849)

Für Annahme der Ausgabe ... 190 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(3 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2, 3

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/26850)

Für Annahme des Entwurfes ... 134 Stimmen

Dagegen ... 53 Stimmen

(0 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1 Abs. 1, 2 Bst. a, b, d

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Abs. 2 Bst. a, b

Streichen

Antrag der Minderheit

(Brenzikofer, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Abs. 2 Bst. d

Streichen

Art. 1 al. 1, 2 let. a, b, d

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Al. 2 let. a, b

Biffer

Proposition de la minorité

(Brenzikofer, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Al. 2 let. d

Biffer

AB 2023 N 940 / BO 2023 N 940

Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung über den Antrag der Minderheit Töngi gilt auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26851)

Für den Antrag der Mehrheit ... 105 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 86 Stimmen

(1 Enthaltung)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Herr Matthias Aebischer wünscht das Wort.

Aebischer Matthias (S, BE): Es ging ein bisschen schnell. Wir müssen sehr viel denken, (*Teilweise Heiterkeit*) und wir haben falsch gestimmt bzw. die Hälfte von uns hat falsch gestimmt. Wir würden gerne noch einmal über den Bundesbeschluss 1 abstimmen.





Präsident (Candinas Martin, Präsident): Herr Aebischer beantragt, dass die Gesamtabstimmung über Vorlage 1 wiederholt wird. Wir stimmen über den Ordnungsantrag ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26705)

Für den Ordnungsantrag Aebischer Matthias ... 192 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Wir wiederholen also die Gesamtabstimmung über Vorlage 1.

1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

1. Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024–2027

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/26874)

Für Annahme des Entwurfes ... 162 Stimmen

Dagegen ... 29 Stimmen

(2 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

Art. 1 Abs. 2 Bst. b – Art. 1 al. 2 let. b

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung über den Antrag der Minderheit Töngi gilt auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26852)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 87 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 1 Abs. 2 Bst. d – Art. 1 al. 2 let. d

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung über den Antrag der Minderheit Brenzikofer gilt auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26853)

Für den Antrag der Mehrheit ... 122 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 70 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales



et pour la planification de projets pas encore approuvés

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1 Bst. abis

Antrag der Minderheit KVF-N

(Christ, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

abis. für Studien zur weiteren Lärmreduktion beispielsweise durch Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zusammenhang mit dem Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen auf heute besonders belasteten Strassenabschnitten, insbesondere der Osttangente Basel;

Art. 1 let. abis

Proposition de la minorité CTT-N

(Christ, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

abis. pour des études visant d'autres réductions du bruit, par exemple par des limitations de vitesse, en lien avec l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales sur des tronçons routiers particulièrement chargés aujourd'hui, en particulier la tangente est de Bâle;

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Der Antrag der Minderheit Christ wurde zurückgezogen.

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Eintrag N2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2023 N 941 / BO 2023 N 941



*Antrag der Minderheit*

(Aebischer Matthias, Brenzikofer, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Im Eintrag N2 wird der Streckenabschnitt "Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert), 1" durch "Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Hagnau" ersetzt und der Streckenabschnitt "Wiese – Basel (Gellert), 3" neu eingefügt.

Entrée N2*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Aebischer Matthias, Brenzikofer, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Sous l'entrée N2, le tronçon "Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert), 1" est remplacé par "Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Hagnau" et le tronçon "Wiese – Basel (Gellert), 3" est ajouté.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26856)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 85 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Block 2 – Bloc 2*St. Gallen, Schaffhausen, Zürich, Tessin und Westschweiz**Saint-Gall, Schaffhouse, Zurich, Tessin et Suisse romande*

Aebischer Matthias (S, BE): Meine Minderheit bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c betrifft die dritte Röhre des Rosenberg隧NELS, inklusive Spange Güterbahnhof, in St. Gallen. Wie Sie schon der Projektbeschreibung entnehmen können, sind es eben zwei verschiedene Projekte. Es ist zum einen die dritte Röhre des Rosenberg隧NELS, Kostenpunkt gut 400 Millionen Franken, und es ist zum andern – später hinzugekommen, so nach dem Motto "Das packen wir auch noch rein" – eine zusätzliche Autobahnausfahrt mit zwei Tunnels und einem unterirdischen Kreisel mitten in der Stadt, Kostenpunkt: mehr als 700 Millionen Franken. Mein Antrag ist, die teure Autobahnausfahrt zu streichen, gibt es doch 500 Meter weiter die Ausfahrt Kreuzbleiche, wo das Verkehrsmanagementsystem seit Jahren erfolgreich seine Dienste leistet.

Dass die Projekte nichts miteinander zu tun haben und man also problemlos eines der beiden streichen kann, ist auch in der Botschaft, auf Seite 38, nachzulesen. Dort steht: "Das Projekt dritte Röhre Rosenberg隧NELS ist am 30. März 2022 genehmigt worden. Das Projekt für das Vorhaben Spange Güterbahnhof ist in Bearbeitung und soll Mitte 2025 bewilligt werden." Es ist also noch nicht bewilligt. Sie können also mit gutem Gewissen meinem Antrag zustimmen, ohne den Rosenberg隧NELS zu gefährden.

Erwähnenswert ist meiner Ansicht nach auch der Schlussbericht einer Testplanung für das innerstädtische Gebiet rund um den Güterbahnhof, bei der nebst der Stadt und dem Kanton auch das ASTRA mitgewirkt hat. Wer den Schlussbericht dieser Testplanung liest, weiss, dass die Fachgremien diesen Autobahnanschluss mitten in der Stadt als nicht verantwortbar taxieren; zu stark sei der Eingriff in den Stadtkörper. Zudem würde die neue Autobahnausfahrt zulasten des Fuss- und Veloverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs gehen. Das hat das St. Galler Stadtparlament bewogen, bei der Regierung mit einem Postulat einen Planungsstopp zu beantragen. Genau das empfehle ich Ihnen mit meiner Minderheit auch.

Paganini Nicolò (M-E, SG): Geschätzter Herr Kollege Aebischer, Sie haben das St. Galler Stadtparlament angesprochen. Ist Ihnen bekannt, dass 63 Prozent der Stimmbevölkerung der Stadt St. Gallen im Januar 2017 die Initiative Güterbahnhof abgelehnt und sich damit für die Variante mit dem Anschluss Güterbahnhof inklusive Liebegg ausgesprochen haben?

Aebischer Matthias (S, BE): Möglicherweise, Herr Kollege, bin ich in der sankt-gallischen Lokalpolitik nicht so bewandert wie Sie, das gebe ich zu. Aber es ist so, dass das Projekt, das jetzt auf dem Tisch liegt, evaluiert wurde, und die Bevölkerung hat zu diesem Projekt eben nicht Ja gesagt, und es hat auch die Details dieses Berichtes nicht gekannt. Das Parlament hat der Regierung nun im Wissen um diesen Schlussbericht den Antrag gestellt, den Plan zu stoppen.



Schlatter Marionna (G, ZH): Ich spreche zu drei Minderheiten in diesem Block, möchte aber mit einer allgemeinen Bemerkung einsteigen. Wir sprechen heute über Infrastrukturen, die wir bauen und die für Jahrzehnte die Landschaft und den Verkehr der Schweiz prägen werden. Wissen Sie, wie der Verkehr der Zukunft aussehen wird? Sie wissen es nicht? Ich weiss es auch nicht, aber lassen Sie mich kurz rekapitulieren, was wir wissen:

1. Die Klimaerhitzung und die Biodiversitätskrise spitzen sich zu, und wer sie ernsthaft bekämpfen will, muss umdenken. Das hat der Bundesrat erkannt, aber die Klimaziele des Bundesrates sind genauso wenig vereinbar mit diesem Autobahnausbau wie die Energiewende mit Kohlekraftwerken.
 2. Kapazitätserweiterungen bringen mehr Verkehr. Wer weniger im Stau steht, fährt weiter und produziert Stau an einem anderen Ort.
 3. Nein, die Elektrifizierung des Verkehrs wird es nicht richten. Elektroautos mögen umweltfreundlichere Autos sein, aber was den Platz und den Ressourcenverbrauch angeht, bleiben sie ineffizient.
- Dieser Autobahnausbau torpediert das Ziel der Verlagerung auf effiziente Verkehrsmittel, den ÖV und den Velo- und Fussverkehr.

Nun zu meinen Minderheiten: Die Minderheit II (Schlatter) möchte Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c in Entwurf 2, die dritte Röhre des Rosenberg隧nels, streichen. In St. Gallen wird mit dem Ausbau des Rosenberg隧nels inklusive der Spange Güterbahnhof eine massive Ausweitung der Strassenkapazitäten geplant. Diese Ausweitung ist klima- und umweltpolitisch nicht vertretbar. Das gilt umso mehr, als die neue Strassenverbindung den öffentlichen Verkehr, den Ruckhaldetunnel, direkt konkurrenziert und damit die Verlagerungsbemühungen indirekt torpediert. Das St. Galler Stadtparlament lehnt das Projekt auch deswegen ab. In einem von Kanton und Stadt St. Gallen in Auftrag gegebenen Bericht spricht man von grossen städtebaulichen Herausforderungen und Nachteilen für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Langsamverkehr.

Mein zweiter Minderheitsantrag betrifft Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e, die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels in Schaffhausen. Die Engpassbeseitigung mittels des Baus einer zweiten Röhre beim Fäsenstaubtunnel im Raum Stadt Schaffhausen ist eine Kapazitätserweiterung, die ebenfalls auf Szenarien ungebremsten Verkehrswachstums basiert. Bis im Jahr 2040, in dem die zweite Röhre eröffnet werden soll, wird der Verkehr durch die Digitalisierung und nötige Verlagerung völlig verändert sein. 50 Prozent des Verkehrs im Fäsenstaubtunnel sind hausgemacht, ein Teil dieser Fahrten wird in Zukunft verlagert werden können.

Zudem sind die Folgen der Aufhebung des Anschlusses Schaffhausen Nord völlig unklar. So unbestritten, wie es bei Herrn Hurter getönt hat, ist das Projekt nicht. Vor wenigen Wochen wurde im Grossen Stadtrat Schaffhausen ein Postulat angenommen, das verlangt, dass sich der Stadtrat beim ASTRA nochmals dafür einsetzen soll, weitere Varianten zu prüfen. Das Postulat wurde auch von den Mitteparteien unterstützt, dies, weil die begründete Sorge besteht, dass das Projekt die Stadt keineswegs vom Verkehr entlasten kann und im Gegenteil mehr Verkehr in die Quartiere bringt.

Noch kurz zu meinem dritten Minderheitsantrag: Er betrifft den Netzbeschluss, Eintrag N1, und will den kompletten Streckenabschnitt "Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz" aus dem Nationalstrassennetz entlassen. Die Nord- und Westumfahrung bilden leistungsfähige Bestandteile des Nationalstrassennetzes zur Abwicklung des überregionalen Verkehrs in der Agglomeration Zürich. Ihre Zubringer führen bis zum Sihlhölzli, zum Letten und zum Hardturm. Die

AB 2023 N 942 / BO 2023 N 942

Abnahme des Nationalstrassennetzes durch das Stadtstrassensystem erfolgt eben an diesen Punkten. Die Streichung auch der Pfingstweidstrasse als Teil des Ypsilon aus dem Nationalstrassennetz, wir haben es gehört, stellt die logische Anpassung an diese Gegebenheit dar. Die Klassierung der Pfingstweidstrasse als Nationalstrasse dritter Klasse mit Fussgängerquerungen, A-Niveau-Knoten und Tramstrecken machte so lange Sinn, als die Fortsetzung Richtung Platzspitz im Rahmen des Nationalstrassennetzes vorgesehen war.

Die Pfingstweidstrasse ist ebenso Teil des Westastes des Ypsilon wie der nun zur Streichung beantragte innere Teil Pfingstweidstrasse-Platzspitz. Darum sollte man sie konsequenterweise ebenfalls aus dem Nationalstrassennetz entlassen.

Besten Dank für die Unterstützung meines Minderheitsantrages.

Paganini Nicolò (M-E, SG): Geschätzte Frau Kollegin Schlatter, Sie wollen ja nicht nur den Zubringer, wie das Herr Aebischer möchte, sondern auch die dritte Röhre des Rosenberg隧nels in St. Gallen verhindern. Sind Sie sich bewusst, dass damit der verkehrspolitische Kollaps in St. Gallen droht und dass insbesondere auch das ÖV-System, das Sie beschwören und das in St. Gallen in erster Linie über ein Bussystem funktioniert und nicht über eine S-Bahn, zu kollabieren droht?



Schlatter Marionna (G, ZH): Sehr geehrter Kollege, ich mache mir mehr Sorgen darum, dass unsere Umwelt- und Klimakrise unsere gesamten Lebensgrundlagen zum Kollabieren bringt, und weniger um den Autoverkehr in der Stadt St. Gallen.

Hurter Thomas (V, SH): Kollegin Schlatter, Sie haben sich so spannend über unsere Region geäussert, und Sie haben gesagt, dass der Tunnelbau vor allem wegen Verkehrswachstums notwendig sei. Das ist aber de facto nicht so. Es geht darum, dass dieser Tunnel aus Sicherheitsgründen saniert werden muss. Was sagen Sie der Schaffhauser Bevölkerung, wenn es keinen zweiten Tunnel gibt und der gesamte Verkehr während drei bis vier Jahren durch die Stadt gehen muss? Was sagen Sie der Schaffhauser Bevölkerung?

Schlatter Marionna (G, ZH): Nun gut, also um die Sanierung des Tunnels geht es ja hier nicht, sondern um die Kapazitätserweiterung durch den Ausbau eines weiteren Strassentunnels.

Rechsteiner Thomas (M-E, AI): Geschätzte Frau Kollegin Schlatter, Sie haben die Spange im Güterbahnhof als Konkurrenz zum Ruckhaldetunnel erwähnt. Ist Ihnen bewusst, dass bereits bei der Planung des Ruckhaldetunnels durch die Appenzeller Bahnen ein unterirdischer Kreisel geplant wurde und dass dieser bestens passt, einerseits ins Verkehrskonzept und andererseits ins Erschliessungskonzept? Ist Ihnen das bewusst?

Schlatter Marionna (G, ZH): Ich lasse mich hier gerne belehren. Mir geht es im Grundsatz um die Kapazitätserweiterung. Diese Information habe ich von Vertreterinnen und Vertretern unserer Partei vor Ort erhalten.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): La métropole lémanique est extrêmement dynamique, tant du point de vue économique que démographique, avec des enjeux majeurs non seulement en termes de mobilité, mais aussi et surtout en termes d'utilisation du territoire. Entre Genève et Lausanne, le transport ferroviaire est la solution la plus efficace, et cela pour les personnes et les marchandises.

D'ailleurs, les gouvernements du canton de Genève et du canton de Vaud se battent pour améliorer les liaisons ferroviaires et développer leurs infrastructures. C'est notre grande préoccupation – et notre grande inquiétude. Parce que sur le front du rail, des investissements importants sont en cours, mais les perspectives d'amélioration s'éloignent. Ceci alors que la population est extrêmement encline à prendre le train, quand cela est possible, comme en témoigne le succès du Léman Express, qui, à peine quatre ans après sa mise en service, avec près de 70 000 voyageurs par jour, voit sa capacité déjà presque saturée. C'est pourquoi l'annonce de l'ajout de ce projet autoroutier dans l'étape 2023 a été accueillie avec un certain étonnement dans les chancelleries des deux cantons.

Le contexte posé, revenons sur ce projet: le message du Conseil fédéral comprenait initialement cinq projets: deux élargissements à Berne et trois tunnels à Bâle, Saint-Gall et Schaffhouse. Alors pourquoi ajouter un projet romand? Et surtout, à la demande de qui? Premier élément de réponse: M. le conseiller fédéral a publiquement annoncé, dans son discours des cent jours à la tête du DETEC, qu'il trouverait tout à fait compréhensible du point de vue national qu'un projet soit ajouté en Suisse romande. Second élément: ce vœu est exaucé par son collègue, un autre bernois, qui, en Commission des transports et des télécommunications, a fait cette proposition qui a été votée après quelques minutes de débat par une majorité de membres de la commission. Oui, en quelques minutes, sans interroger les responsables cantonaux sur l'avancement du projet, sans s'inquiéter des moyens à disposition, alors que le message avertit clairement que la réserve du fonds Forta accusera prochainement une baisse significative et, enfin, sans questionner l'opportunité de ces deux projets et leur impact sur le territoire. Pourtant, dans le message, le Conseil fédéral précisait bien que le projet Le Vengeron-Coppet ne présentait pas encore "une planification suffisamment contraignante pour permettre une validation définitive."

Alors on peut se demander à ce stade pourquoi ce projet a été tout à coup priorisé. Est-ce à la demande des cantons? Eh bien non. Le canton de Genève m'a confirmé qu'il n'avait pas été contacté pour savoir si le projet avait justement gagné en maturité et que rien n'avait été mis en oeuvre dans ce sens, puisque l'échéance de 2030, annoncée dans le message, lui convenait très bien.

On le comprend donc: la motivation première n'est pas tellement d'améliorer la mobilité et de contenter les deux cantons concernés. La motivation est politique: comme le référendum est annoncé, il s'agit de donner un sucre aux Romandes et aux Romands.

Je vous appelle donc à voter contre ce projet. L'élargissement des autoroutes se fait toujours aux dépens de terres arables, de la biodiversité ainsi que de la qualité de vie des populations riveraines et de celles qui vivent au coeur des agglomérations. Accroître les autoroutes n'est pas la solution pour gérer le trafic et réduire les bouchons. Augmenter la capacité routière ne fait qu'encourager la population à prendre sa voiture, une



personne par véhicule la plupart du temps, et à générer plus de trafic en amont de l'autoroute et à destination des villes, qui, elles, ont justement pour objectif de réduire le trafic individuel motorisé afin d'améliorer la qualité de vie et la santé de celles et ceux qui y habitent.

Et lorsque la liaison ferroviaire existe, comme c'est le cas entre Nyon, Coppet et Genève, c'est celle-ci qu'il faut favoriser. Nous n'avons pas besoin d'un élargissement de l'autoroute.

Je vous remercie de suivre ma minorité.

Töngi Michael (G, LU): Eine Minderheit der Kommission wehrt sich gegen die Annahme des Postulates für eine Korridorstudie zwischen Mendrisio und Gaggiolo an der Grenze zu Italien. Es ist schon so, die Begründung dieses Vorstosses kommt relativ sanft daher: Es gehe nur um Optionen für zukünftige Generationen, um eine Evaluation möglicher Szenarien. Einerseits wird aber argumentiert, es sei beunruhigend, wenn man in den nächsten sieben Jahren nur eine einzige Autobahnverbindung vom Tessin aus nach Italien habe, andererseits steht im Text geschrieben, man werde im Tessin in zehn bis zwanzig Jahren eine vollständige Blockade haben, wenn man jetzt nicht handle. Für diesen Zeitraum, glaube ich, würde eine Korridorstudie keine Lösung bringen und käme auch viel zu spät.

Es ist unbestritten, dass das Tessin unter sehr viel Pendlerverkehr leidet und die Situation unbefriedigend ist. Und es

AB 2023 N 943 / BO 2023 N 943

ist so, dass im Tessin sehr viele Pendlerinnen und Pendler mit dem Auto unterwegs sind. Ich glaube, der Autoanteil ist nirgendwo so hoch wie im Tessin.

Nun kann man aus dieser Situation ableiten, dass es noch mehr Strassen brauche. Man kann aber auch versuchen, einen Effort zu leisten, damit mehr Leute auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Gerade auf der Strecke, die hier betroffen ist, wurde vor Kurzem eine neue Bahnlinie eröffnet. Sie wurde zwischen Mendrisio und Varese ausgebaut. Auch nördlich davon – im Sottoceneri, im Tessin – gab es mit dem Ceneritunnel massive Verbesserungen für die ÖV-Pendlerinnen und -Pendler. Das Schweizer Teilstück von Mendrisio bis zur Grenze hat immerhin 130 Millionen Franken gekostet, der Ceneritunnel einiges mehr.

Der Brief der "Cittadini per il territorio" zeigt zudem, dass es auch vor Ort Widerstand gibt und dass es eben auch in diesem Fall nicht so ist, dass alle Leute begeistert sind, wenn man ein neues Projekt macht. Es werden sensible Räume zerschnitten. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Belastung auf der A2, wo heute schon Engpässe bestehen, je nachdem noch mehr zunehmen würde.

Es gibt aber auch einen formalen Grund, gegen dieses Postulat zu sein. Das Postulat will zwar nur eine Prüfung, eben eine Korridorplanung, aber letztlich geht es darum, ein einzelnes Projekt zu beschleunigen und hervorzuheben. Es ist ein bisschen anders als bei der Grimselbahn, zeitlich gesehen, aber das Vorgehen ist etwas ähnlich. Es heisst dann, es gehe nur um die Prüfung, aber nach der Annahme kann man dann sagen, man habe einen grossen Schritt für das Projekt geleistet, es komme seiner Realisierung näher. Bei der Behandlung, wenn es dann tatsächlich um ein Projekt geht, kann man dann sagen, es wurde ja ein Postulat angenommen, der Rat habe schon einmal Ja gesagt. Die Minderheit findet, wir sollten sehr vorsichtig sein mit dieser Art von Einzelbeurteilung und Bevorzungen. Machen wir die Schritte doch so, wie sie vorgesehen sind. Dies zu diesem Vorstoss.

Ich kann auch noch schnell für die grüne Fraktion sprechen. Denn da viele der Minderheitsanträge von uns stammen, haben wir nicht noch extra eine Fraktionssprecherin oder einen Fraktionssprecher. Wir unterstützen selbstverständlich die meisten Minderheiten, d. h. jene, die entweder diese Projekte nicht realisieren oder sie abmindern wollen. Wir sind aber gegen die Minderheit Hurter Thomas; wir hören nachher, worum es geht. So, wie ihr Antrag formuliert ist, könnte man formal davon ausgehen, dass es nachher eigentlich eine vierspurige Autobahn von der deutschen Grenze bis zum Flughafen Kloten gibt, und das ist sicher nicht im Sinne unserer Verkehrspolitik.

Hurter Thomas (V, SH): Ich bitte Sie, beim Bundesbeschluss 4 die Minderheit Hurter Thomas zu unterstützen. Es geht nicht, wie mein Kollege Töngi vorhin gesagt hat, um eine vierspurige Autobahn. Wenn Sie den Text genau lesen, stellen Sie fest, dass es darum geht, die Umfahrung von Eglisau in den Netzbeschluss aufzunehmen.

Schauen Sie einmal die Entwicklung an: Wir haben ein Nationalstrassennetz aus den Sechzigerjahren. Ich möchte hier eines noch einmal erwähnen: Es geht bei diesem Netz auch darum, die Gemeinden und Städte zu entlasten, also den Verkehr auf diesen Netzen zu behalten.

Schauen Sie die Region nördlich von Zürich an: In dieser Region gibt es ein massives Bevölkerungswachstum aufgrund der industriellen Entwicklung, zum Beispiel im Rafzerfeld, es gibt aber auch eine wachsende Bevöl-



kerungszahl in Süddeutschland und in Schaffhausen – wir wollen die Immigration in die Schweiz ja auch –, und es gibt einen wachsenden Schwerverkehr durch das Städtchen Eglisau. Das hat damit zu tun, dass die grössten Kiesreserven in dieser Region liegen.

Ich habe es bereits beim Eintreten erwähnt: Die Flughafenautobahn wurde für 40 Millionen Franken ausgebaut. Der Hardwald, das Anschlussstück, wird jetzt ebenfalls verbessert. Nur beim Städtchen Eglisau wird nichts gemacht. Hier haben wir eine Problematik, die sich verschärft, nämlich die Notwendigkeit einer Sanierung der Brücke. Wir haben heute schon Stau: etwa zwei bis drei Stunden am Morgen und am Abend ebenfalls. Damit haben wir ein Verkehrsaufkommen, das etwa demjenigen am Gotthard entspricht.

Es geht jetzt darum, dass man diese Umfahrung in den Netzbeschluss aufnimmt, damit man dieses Projekt angehen und die Sanierung der Brücke später entsprechend auch machen kann. Es gibt bereits verschiedene Projektstudien. Im Zürcher Kantonsparlament hat man sich dafür ausgesprochen, und auch die Zürcher Regierung hat sich dafür ausgesprochen. Nur fehlt ein bisschen der Wille, hier etwas zu tun. Deshalb ist es wichtig, dass wir das hier jetzt aufnehmen. Ich möchte noch einmal daran erinnern: 2014 hat ein Mitglied dieses Rates, nämlich Nationalrat Hans Fehr, den Bundesrat gefragt, ob man das aufgrund der Verkehrsentwicklung nicht in den Netzbeschluss aufnehmen sollte. Ich glaube, es ist jetzt, zehn Jahre später, an der Zeit, dass das endlich umgesetzt wird. Wir sollten endlich Nägel mit Köpfen machen.

Dann noch eine Bemerkung: Man spricht immer wieder vom Schutz des Landschaftsbildes und darüber, dass man diesem den Vorzug geben möchte. Trotzdem lässt man täglich stundenlange Staus in diesem kleinen Städtchen zu, ohne dass etwas passiert. Insofern ist diese Strecke von nationalem Interesse und sollte deshalb auch aufgenommen werden.

Ich bitte Sie daher, auch im Namen der SVP-Fraktion, diese Minderheit Hurter Thomas zu unterstützen.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Ich spreche für meine Minderheit zum Fäsenstaubtunnel und ziehe gleich noch einen Teil des Fraktionsvotums vor. Thomas Brunner wird als Einheimischer im Fraktionsvotum zur Situation in St. Gallen ergänzen, und ich bin dann gespannt, ob Kollege Hurter entsprechend seinem Eintretensvotum der lokalen Stimme folgen wird.

Uns Grünliberalen ist es wichtig, dass wir unsere Mobilitätsbedürfnisse möglichst umweltschonend, aber auch schonend für Mensch und Landschaft befriedigen können. Dafür braucht es einerseits die Elektromobilität und andererseits eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs aus den Städten hinaus – möglichst unter den Boden.

Im Fall des Fäsenstaubtunnels bei Schaffhausen besteht die Möglichkeit, die Stadt Schaffhausen von einem Teil des Verkehrs zu entlasten und diesen um die Stadt herumzuführen. Damit dies gelingt, braucht es zwei Dinge, die komplementär wirken, sozusagen als Push- und als Pull-Massnahmen.

Erstens braucht es flankierende Massnahmen auf den bisherigen Durchgangsstrassen, damit der Weg durch die Stadt nicht zu attraktiv, das heisst nicht zu schnell, wird. Das wäre das Push-Element. Für diese flankierenden Massnahmen empfehle ich Ihnen den Einzelantrag Christ, der generell für alle Fälle zutrifft.

Zweitens braucht es eine Möglichkeit, schneller auf die Autobahn zu gelangen, auf der ein schnelleres Fortkommen möglich ist. Mit dem Ausbau des Fäsenstaubtunnels, mit einer zweiten Röhre, könnte der Verkehr in und aus der Stadt rasch über den heutigen Anschluss Schaffhausen Nord bei Schönenberg abgewickelt werden. Das wäre das Pull-Element. "Könnte", habe ich gesagt, denn mit der Planung des ASTRA wird der heutige Vollanschluss Schaffhausen Nord zu einem Viertelanschluss verstümmelt. Neu müsste der Verkehr aus der Stadt Richtung Zürich einen Umweg über den neuen Anschluss Mutzentäli nehmen. Dass das nicht funktionieren wird, kann sich auch ein Laie vorstellen. Es ist uns deshalb schleierhaft, wieso das ASTRA am Projekt mit Viertelanschluss und einem Ausbau der Strecke zwischen Fäsenstaubtunnel und Herblingen auf vier Spuren festhält. Der Grund für den weiterführenden Ausbau war die Idee eines Durchgangskorridors mit Vierspurausbau bis nach Thayngen, doch diese Idee wurde im Januar 2022 schon fallengelassen. Wir haben hier also ein Projekt, das weder dem Ziel einer effizienten Verkehrsentlastung der Stadt noch demjenigen der Promotoren eines ausgebauten Durchgangskorridors nach Deutschland gerecht wird – eine Lose-lose-Situation.

Mit meinem Minderheitsantrag fordere ich deshalb einen Verzicht auf den Vierspurausbau zwischen dem Fäsenstaubtunnel und Herblingen. Damit wird dieses Projekt, das aktuell sowieso eines der schlechtesten Kosten-Nutzen-Verhältnisse

AB 2023 N 944 / BO 2023 N 944

aufweist, kostengünstiger. Gleichzeitig steigt der Nutzen im Sinne einer Entlastung der Stadt Schaffhausen, da es für den Verkehr attraktiver wird, via Fäsenstaubtunnel und nicht durch die Stadt Richtung Zürich zu





fahren. Wenn Sie meinem Antrag folgen, schaffen Sie eine Win-win-Situation, das heisst tiefere Kosten bei gleichzeitiger Entlastung der Stadt.

Ein paar Worte zu den anderen Minderheiten in diesem Block: Die Aufnahme der Strecke Le Vengeron-Coppet-Nyon in den Bundesbeschluss kam als Nacht-und-Nebel-Aktion in der Kommission zustande. Der Bundesrat hatte diese Strecke erst in einem weiteren Ausbauschnitt geplant. In der Botschaft schreibt er, dass neben dem schon beschlossenen Teilstück Genf Flughafen-Le Vengeron "keine weiteren Vorhaben eine ausreichende planerische Verbindlichkeit" aufweisen würden, "die eine definitive Freigabe erlauben würde", also auch nicht das jetzt zur Diskussion stehende Stück. Die Mehrheit der Kommission will den Kredit trotzdem sprechen und packt locker fast 1 Milliarde Franken auf das 4-Milliarden-Paket, über das wir hier sprechen.

Es versteht sich von selbst, dass die Grünliberalen bei diesem Schildbürgerstreich nicht mitmachen, das heisst, dass sie die Minderheit Pasquier-Eichenberger unterstützen. Allenfalls gibt es lokale Abweichungen.

Die Verkehrssituation im Mendrisiotto mit dem Grenzübergang Chiasso ist unbefriedigend. Mit diesem Befund sind wir einverstanden. Mit dem Auftrag zu einer Korridorstudie soll aber nicht ein konkretes Projekt vorangetrieben werden, sondern es sollen in einer breiten Lageanalyse mögliche Verkehrswege evaluiert und dem aktuellen Stand respektive den aktuellen Prognosen angepasst werden. Die Grünliberalen erwarten, dass in diesem Rahmen über den Tellerrand respektive über das Silo strassengebundener motorisierter Individualverkehr hinausgeschaut wird. Unter diesen Voraussetzungen können wir das Postulat der KVF-N unterstützen.

Schliesslich geht es im Netzbeschluss noch um eine Restanz aus der Autoeuphorie aus den Sechzigerjahren in Zürich. Wir unterstützen genauso wie die direkt betroffene Stadt Zürich die Minderheit Schlatter, die den Abschnitt ab Hardturm komplett streichen will. Damit ist auch klar, dass wir den Einzelantrag Haab ablehnen. Ebenfalls ablehnen werden wir die Minderheit Hurter Thomas, die immer noch dem alten Denken des Autobahnausbaus, dieser Autobahneuphorie, verhaftet ist und dieses weiterführen will.

Hurter Thomas (V, SH): Kollegin Schaffner, Sie haben wunderbar erklärt, dass es im Norden von Schaffhausen einen besseren Anschluss, einen Vollanschluss, geben müsste. Ist Ihnen bewusst, dass man mit den heutigen Sicherheitsvorkehrungen für diesen Ausbau, den Vollanschluss, ganze Häuser wegbauen und die Bahn verlegen müsste, obschon jetzt die Alternative ein paar hundert Meter weiter weg geplant ist?

Schaffner Barbara (GL, ZH): Die Frage ist, ob es da nicht noch bessere Lösungen gibt. Ich meine, Sie können immer sagen, die bisher geplante Lösung ist nicht befriedigend, okay, aber dass ein bestehender Anschluss – es ist ja ein bestehender Anschluss – nicht mit den Zubringern des neuen Tunnels ausgebaut werden kann, das müsste sicher noch einmal überprüft werden. Das wurde gar nie untersucht, man hat von Anfang an die Fortführung der Vierspurstrecke bis Mutzentali so vorgesehen.

Brunner Thomas (GL, SG): Mein Fraktionsvotum fokussiert auf die St. Galler Situation, sprich die Teilprojekte Rosenbergertunnel und Spange Güterbahnhof. Den Rest hat Kollegin Schaffner ja bereits erläutert.

Wenn Ihnen jemand zu einer fangfrischen Forelle auch noch Gammelfisch dazupacken will, dann werden Sie vermutlich genau hinsehen und fragen, was das soll. Das sollten wir auch in diesem Fall tun. St. Gallen ist eine etwas andere Stadt, als es die meisten von uns gewohnt sind. Sie können nicht z. B. eine Ringautobahn um die Altstadt machen, das macht da keinen Sinn, denn St. Gallen liegt in einem Hochtal. Der ganze Verkehr kanalisiert sich ostwestlich, und der innerstädtische Verkehr wird im Wesentlichen über die zahlreichen Autobahnanschlüsse abgewickelt. Das führt dazu, dass es beim Rosenbergertunnel ein Nadelöhr gibt. Dieses Nadelöhr will man nun durch einen Ausbau auf je drei Spuren beheben. Das kostet 650 Millionen Franken, das ist nicht wenig.

Und nun kommt die Schlaumeierei: Machen wir doch gleich noch einen Halbanchluss vom und zum Güterbahnhof – nur einen Halbanchluss –, mit einem unterirdischen Kreisel, mit Ausfahrten in unmittelbarer Nähe zum bereits bestehenden Vollanschluss Kreuzbleiche, und der Möglichkeit zu einer Verlängerung, wie sie der Kanton andenkt, die sich Liebeggtunnel nennt. Das kostet eine weitere Viertelmilliarde. Insgesamt kommt dieses Zückerchen also auf 850 Millionen Franken zu stehen – nicht schlecht. Besteht ein Zusammenhang zwischen diesen beiden Projekten? Nun, das hängt davon ab, wie man das sieht. Tatsächlich macht der zusätzliche Halbanchluss ohne Engpassbeseitigung gar keinen Sinn. Es wäre widersinnig. Aber die Engpassbeseitigung beim Rosenbergertunnel macht auch ohne diesen Halbanchluss sehr viel Sinn; sie ist zweckmässig. So gesehen, ist die Verknüpfung nicht notwendig und wahrscheinlich auch nicht sinnvoll.

Ich habe gesagt, man müsse genau hinschauen. Das bedeutet, dass man die Teilprojekte anschauen muss. Das Teilprojekt Engpassbeseitigung, also die dritte Röhre des Rosenbergertunnels, ist kaum bestritten. Widerstand gibt es jedoch gegen die Teilsperre, die unter anderem auch vom aktuellen Stadtparlament abgelehnt wurde. Hier muss ich Kollege Paganini korrigieren: Die Bevölkerung hat nie Ja zu einem Projekt gesagt; sie hat



gesagt, dass es keinen Sinn macht, in die Gemeindeordnung hineinzuschreiben, dass an einem bestimmten Ort etwas Bestimmtes nicht entstehen soll. Das ist legislativer Wildwuchs, und dazu hat die Bevölkerung zu Recht Nein gesagt. Der Nutzen dieser Teilsperre ist fraglich; sie ist völlig unverhältnismässig. Was wollen wir also: zum Ganzen Nein sagen, wie das die Minderheit II (Schlatter) verlangt, oder unterscheiden? Wir Grünliberalen möchten das, was Sinn macht, ermöglichen und Verhältnisblödsinn stoppen. Stimmen Sie also mit der Minderheit I (Aebischer Matthias), und ersparen Sie uns Hunderte von Millionen Franken, die anderswo besser investiert sind.

Paganini Nicolò (M-E, SG): Herr Kollege Brunner, Sie haben gesagt, man habe in der Stadt St. Gallen darüber abgestimmt, ob man legislativen Wildwuchs einführen will. Können Sie bestätigen, dass es in der ganzen Kommunikation, im ganzen Abstimmungskampf um die Frage gegangen ist, ob man die dritte Röhre des Rosenberg隧nels und die Spange mit dem Anschluss Liebegg will oder ob man sie nicht will, und dass diejenigen, die das wollen, diese Abstimmung mit 63 Prozent gewonnen haben?

Brunner Thomas (GL, SG): Vielen Dank für die Frage, denn sie gibt mir die Möglichkeit, Ihnen etwas zu erläutern: Ja, die Extremen, d. h. die fundamentalen Gegner und die fundamentalen Befürworter, haben so argumentiert. Aber nehmen Sie z. B. meine Partei. Die Grünliberale Partei war immer schon gegen diesen Anschluss, aber sie war auch gegen diese Schlaumeierei. Wir haben damals die Nein-Parole erlassen, und wir sagen jetzt Nein zu einem Projekt, das unverhältnismässig ist. Man muss da unterscheiden. Es geht darum, auf der richtigen Ebene zu legiferieren und nicht irgendwelchen Wildwuchs zu machen.

Egger Mike (V, SG): Geschätzter Kollege Brunner, was ist die Lösung der grünliberalen Fraktion, um das Verkehrschaos, das sich in der Stadt St. Gallen anbahnt, zu verhindern? Wenn wir jetzt zu diesem Projekt nicht Ja sagen, dann wird die Stadt St. Gallen im Verkehrschaos versinken.

Brunner Thomas (GL, SG): Genau deshalb sagen wir Ja zu dem, was es braucht, nämlich zum Rosenberg-tunnel, denn dort haben wir ein Problem. Dort aber, wo wir nur neue Probleme schaffen, sagen wir Nein. Man muss differenzieren.

AB 2023 N 945 / BO 2023 N 945

Pult Jon (S, GR): Wir haben jetzt sehr viel zu St. Gallen gehört. Ich teile Ihnen mit, dass die SP-Fraktion die Minderheit I (Aebischer Matthias) unterstützt, die eben den Rosenberg-tunnel ausbauen will, dafür aber auf die Spange Güterbahnhof verzichten will. Wir sind der Überzeugung, dass diese 700 Millionen Franken für die Spange nicht gut investiertes Geld sind, das zeigt auch das zweifelhafte Resultat der Kosten-Nutzen-Analyse. Ich glaube, Kollege Brunner hat das vorhin sehr plausibel und genau erklärt. Zudem, auch das wurde schon gesagt, hat auch das Parlament der Stadt St. Gallen genau diese Position vertreten. Es möchte das letzte grosse zentrumsnahe Entwicklungsgebiet für die innere Verdichtung der Stadt nutzen und nicht für diese Spange Güterbahnhof. Auch hier, wie übrigens bei den Projekten in Bern, würden also Hunderte von Bundesmillionen gegen die Bedürfnisse der Leute vor Ort ausgegeben. Sollte sich der Rat nicht für den Minderheitsantrag I (Aebischer Matthias) aussprechen, werden wir halt nolens volens das ganze Projekt ablehnen. Beim Projekt für die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels in Schaffhausen unterstützt unsere Fraktion den Streichungsantrag der Minderheit II (Schlatter), denn auch hier handelt es sich um eine Strecke auf der Nord-Süd-Achse, deren Kapazität nach dem Willen von Bundesrat und Kommissionsmehrheit verdoppelt werden soll. Das ist nur schon aus Gründen der Alpentransitpolitik abzulehnen und entspricht auch nicht dem Geist des Alpenschutzartikels in der Bundesverfassung, der, wie Sie wissen, 1994 von Volk und Ständen angenommen wurde. Wir dürfen die Erfolge der Verlagerungspolitik doch nicht gefährden, indem wir die Zubringer zu den Alpenpässen attraktiver für die Lastwagen machen. Die SP-Fraktion wird auch die Minderheit I (Schaffner) bei diesem Projekt unterstützen, weil sie zwar den Tunnel bauen, jedoch den Autobahnanschluss Schaffhausen Nord erhalten will, was mehr Verkehr in Wohnquartieren und im Stadtzentrum vermeidet. Zudem soll mit dem Konzept eben dieser Minderheit I auf die erste zweistöckige Autobahn verzichtet werden, womit die Kapazität eben nicht verdoppelt würde. Die SP-Fraktion unterstützt natürlich auch den Minderheitsantrag Pasquier-Eichenberger zur Streichung des neuen Projekts am Genfersee. Dieser Ausbau auf sechs Spuren entspricht nicht einmal dem Entwurf des Bundesrates, Sie haben es schon gehört, weil das Projekt gemäss Botschaft noch nicht finanzierungsreif ist. Die Mehrheit will es aus abstimmungstaktischen Überlegungen schon in diesen Ausbau aufnehmen, weil man sich davon in der Romandie mehr Unterstützung in einer allfälligen Referendumsabstimmung verspricht.



Ob dies auch so ist, sei dahingestellt. Denn auch bei diesem Projekt wäre der Verlust an Fruchtfolgefleichen erheblich und Widerstand der örtlichen Bauernschaft sehr wahrscheinlich. Zudem, das wurde auch schon gesagt, handelt es sich um den stolzen Betrag von knapp einer Milliarde Franken, der da fast in einer Nacht-und-Nebel-Aktion in das Projekt integriert wurde.

Weiter wird unsere Fraktion gegen das Postulat für eine Korridorstudie für die A2 stimmen, die Gründe wurden auch schon genannt. Wir werden uns auch gegen den Minderheitsantrag Hurter Thomas positionieren sowie auch gegen den Einzelantrag Haab und für die Minderheit Schlatter.

Ich bitte Sie, unseren Anträgen zuzustimmen.

Rechsteiner Thomas (M-E, AI): Sehr geehrter Herr Kollege Pult, Sie haben das Güterbahnhofsareal in St. Gallen als eine grosse Entwicklungsreserve bezeichnet. Ist Ihnen bewusst, dass die Appenzeller Bahnen dort extra eine Haltestelle gemacht haben? Ist Ihnen auch bewusst, dass die Teilsperre unterirdisch ist und dass sie das Entwicklungsgebiet damit gar nicht durchtrennt, sondern erst richtig erschliesst?

Pult Jon (S, GR): Eines Teils Ihrer Aussagen bin ich mir bewusst, anderes ist für mich neu. Für mich und meine Fraktion ist relevant, dass das St. Galler Stadtparlament gesagt hat, dass die hier vorgeschlagene Lösung mit dem Tunnel und der Sperre für St. Gallen nicht das Richtige ist. Herr Brunner hat vorhin auch inhaltlich erklärt, warum das aus Sicht der Stadt St. Gallen so ist. Deshalb bitten wir Sie wirklich, hier zwei Dinge, die nicht unbedingt zusammengehören, auch nicht zusammenzubringen, sondern eben dem Antrag der Minderheit I (Aebischer Matthias) zuzustimmen, damit für St. Gallen die bestmögliche Entwicklung möglich bleibt.

Egger Mike (V, SG): Geschätzter Herr Kollege Pult, Sie haben vom Entwicklungsgebiet gesprochen; Kollege Thomas Rechsteiner hat Ihnen alles dazu erläutert. Aber mit Entwicklung entsteht auch eine Entwicklung im Verkehr: Es gibt Mehrverkehr. Wie wollen Sie denn diesen abtransportieren, wenn Sie nicht auch in die Infrastruktur investieren?

Pult Jon (S, GR): Da Ihre Frage mehrheitlich rhetorisch ist, möchte ich auch rhetorisch antworten. Das, was Sie nicht verstehen, nicht verstehen wollen und bei dem Sie eine fundamental andere Sichtweise auf die Fragen haben als ich und meine Fraktion, ist eben genau das: Wir sind nicht der Meinung, dass man den Mehrverkehr einfach als gott- oder naturgegeben annehmen muss. Wir glauben, dass wir mit einem klugen Management, mit klugen Regeln und einem klugen Pricing-System, mit einer klugen Planung und den richtigen Investitionen dafür sorgen können, dass durch zusätzliche Entwicklung nicht auch automatisch mehr Verkehr stattfinden muss, zumindest nicht mehr Verkehr auf der Strasse. Das ist die Idee, wenn wir den Slogan "Mehr Intelligenz und weniger Beton" verwenden. Es muss nicht sein, dass mehr Entwicklung auch mehr Verkehr braucht. Diese zwei Dinge zu entkoppeln, ist zwar eine schwierige Herausforderung, aber es ist die entscheidende Herausforderung, wenn wir dafür sorgen wollen, dass wir eine nachhaltige Entwicklung haben, die zwar Wohlstand und Wirtschaftsentwicklung ermöglicht, aber nicht zugleich auch alle negativen Aspekte von Mehrverkehr mit sich bringt.

Page Pierre-André (V, FR): J'ai l'honneur de vous rapporter l'avis du groupe UDC quant au sujet dont nous débattons présentement.

Mais d'emblée, attention, mon feu est au rouge! Il ne s'agit pas de combattre le rail, ni d'attaquer sournoisement l'environnement et le climat.

Le soutien que mon groupe apporte aux quatre projets que nous propose le Conseil fédéral se base sur la réalité. Nos routes nationales desservent toutes les parties du pays et l'ensemble de nos régions. Elles délestent le réseau routier secondaire. Elles favorisent la mobilité et contribuent donc au développement économique de notre pays.

Mais attention: nos routes nationales sont aujourd'hui surchargées. Rappelez-vous seulement les images du week-end dernier au nord et au sud du Gothard. Et si nous ne prenons pas maintenant des mesures correctives, à l'horizon de 2040, quelque 450 kilomètres de routes nationales seront vraiment surchargés. C'est pourquoi il est indispensable d'anticiper. Nous sommes, d'ailleurs, déjà en retard.

Dans le détail, le plafond des dépenses de 8,787 milliards de francs pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement – au sens d'adaptation – des routes nationales sur la période 2024–2027 a été adopté à une large majorité par la Commission des transports et des télécommunications. Notre groupe le soutient.

Le projet 2 – arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, avec les projets suivants: Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, troisième tube du tunnel du Rosenberg, tunnel du Rhin à Bâle et



deuxième tube du tunnel de Fäsenstaub – a été adopté à une courte majorité de la Commission des transports et des télécommunications. Notre groupe le soutient.

Le projet 3 – le crédit d'engagement de 4,354 milliards de francs pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, la planification de projets et le préfinancement de l'autoroute du Glattal – a été, lui également, adopté à une courte majorité par cette même commission. Notre groupe le soutient.

Mon feu est maintenant à l'orange et il clignote, car il entend rappeler à notre Parlement l'existence de la Suisse romande et de ses routes nationales, elles aussi non seulement fréquentées par nos amis Alémaniques, mais surtout surchargées! C'est la raison pour laquelle la Commission des

AB 2023 N 946 / BO 2023 N 946

transports et des télécommunications vous propose, par 14 voix contre 11, d'avancer à l'étape 2023 de l'aménagement des routes nationales l'accroissement de la capacité du tronçon Le Vengeron-Coppet-Nyon pour un montant de 911 millions de francs. Le Conseil fédéral ne le prévoit qu'à l'horizon 2030. Notre groupe soutient ce projet.

Lorsque l'on va à Genève – qui est en Suisse – par l'A1, les obstacles routiers sont nombreux et récurrents, principalement entre Le Vengeron, Coppet et Nyon, et ce dans les deux sens. Le rapport de synthèse de l'étude préliminaire de l'Office fédéral des routes (OFROU) démontre, à l'envi, non seulement la nécessité mais la faisabilité d'un agrandissement à trois voies entre Le Vengeron et Nyon. Cet élargissement est nécessaire pour supprimer le goulet d'étranglement et délester le réseau des routes adjacentes. Par contre, une nouvelle jonction ne se justifie pas. Le rapport va plus loin encore et confirme la faisabilité environnementale de cet agrandissement. Je cite ledit rapport: "L'élargissement à 2x3 voies s'opère quasi intégralement à l'intérieur de l'emprise globale de la route existante, délimitée par la limite de parcelle. De ce fait, les impacts environnementaux sont limités." Et de préciser encore que cet agrandissement sera l'occasion d'améliorer la situation actuelle, en particulier pour les milieux naturels comme pour la mise en conformité de la gestion des eaux de chaussée.

Au nom de mon groupe, face à ces quatre projets, à l'instar de l'acceptation de la Commission des transports et des télécommunications, je vous invite dès lors, mais prière de ne pas mal interpréter mon message, à passer au vert et à les approuver, c'est-à-dire à soutenir toutes les majorités du bloc 2 et la minorité Hurter Thomas dans le projet 4.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die FDP-Liberale Fraktion verzichtet auf ein Votum. Sie lehnt die Anträge aller Minderheiten ab.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich versuche in Anbetracht der Zeit etwas abzukürzen. Ich bitte Sie auch namens des Bundesrates, die Minderheitsanträge abzulehnen.

Betreffend Minderheit I (Aebischer Matthias): Beim Rosenbergstunnel braucht es die Spange Güterbahnhof einfach, wenn man wirklich entlasten will. Sie haben recht, mit dem Rosenbergstunnel könnte man die Sanierung machen. Aber wenn die Spange Güterbahnhof nicht gebaut werden kann, dann wird der Stau einfach bleiben. Wir wollen ja eine Entlastung, wir wollen, dass die Situation nicht schlimmer wird. Mit dem Ausbau der Spange wollen wir zusätzlich eine Entlastung.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag II (Schlatter) ebenfalls abzulehnen. Hier sind es die gleichen Argumente, wie wir sie schon gehört haben. Auch die Stadtpräsidentin hat diesem Projekt zugesagt, die Kantonsregierung sowieso. Ich bitte Sie, dem Projekt Rosenbergstunnel inklusive Spange Güterbahnhof zuzustimmen.

Zur zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels: Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag I (Schaffner) abzulehnen, wonach auf den Vierspurausbau verzichtet werden soll. Zielsetzung dieser Erweiterung ist vor allem auch eine Verbesserung der Sicherheit. Wir möchten keine kurzen Teilstücke mehr mit nicht richtungsgetretem Verkehr auf der gleichen Strasse; Sie haben es in der Kommission gehört, Frau Schaffner. Deshalb bitte ich Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Im Weiteren bitte ich Sie, den Minderheitsantrag II (Schlatter), das ganze Projekt zu streichen, abzulehnen, weil das doch den notwendigen Ausbau verhindern würde und weil die grosse Stausituation in Schaffhausen so nicht behoben werden könnte. Ich bitte Sie, dem Bundesrat bzw. der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Par rapport à votre minorité, Madame Pasquier-Eichenberger, votre raisonnement est juste. Cela s'est effectivement passé comme ça. Un nouveau conseiller fédéral peut lancer des idées, mais, après, la commission décide.

Ich möchte Ihnen schon noch sagen:

Le projet entre Le Vengeron, Coppet et Nyon était en consultation auprès des cantons de Vaud et de Genève.



Ils ont adopté ces deux projets sans savoir qu'ils seraient si rapidement traités en commission. Nous n'avons pas pu les informer plus tôt.

Das noch zu Ihren Aussagen. Es war in den Verhandlungen aber klar, dass die Kantone diesen Projekten zustimmen.

Wie es so ist in einem Gesetzgebungsprojekt: Vor einem Jahr wurde die Botschaft lanciert. Da war dieses Projekt noch nicht enthalten. Es wurde aber bereits als Projekt für die Zukunft deklariert, das jetzt noch nicht reif ist. Wir können sagen, dass der Bundesrat Ihnen dieses Projekt nicht beantragt hat. Wenn Sie es gemäss Minderheitsantrag Pasquier-Eichenberger ablehnen, dann wird es im nächsten Ausbauschritt beantragt. Wenn Sie es annehmen, wird der Bundesrat das konkrete Projekt noch in diesem Herbst genehmigen können, damit es in diesem Gesamtschritt auch behandelt werden kann. Der Entscheid liegt hier bei Ihnen.

Ich bitte Sie zudem, den Minderheitsantrag Schlatter betreffend den Netzbeschluss abzulehnen. Es ist ein expliziter Wunsch des Kantons Zürich, die Pfingstweidstrasse mit ihrer Zubringerfunktion für die Autobahn von übergeordneter verkehrlicher Bedeutung zu belassen und nicht aus dem Netzbeschluss auszuschliessen. Es ist eine Strasse, die im Moment vom Bund bezahlt wird, und das soll aus Sicht des Kantons auch so bleiben. Wir möchten sie aufgrund der heutigen Nutzung auch nicht abqualifizieren.

Abschliessend zur Minderheit Hurter Thomas: Wir verstehen die Minderheit. Sie will die Streckenabschnitte "Kloten Süd – Eglisau – Rafz-Solgen (Grenze)" und "Jestetten-Hardt (Grenze) – Schaffhausen Süd (N4)" aufnehmen. Es ist letztlich einfach eine Kostenfrage. Der Bundesrat hat nicht vor, dies in den Netzbeschluss aufzunehmen. Sie erfüllen die Kriterien, wie sie für die Festlegung des neuen Netzbeschlusses im Sachplan Verkehr 2006 festgelegt wurden, nicht. Deshalb kann der Bundesrat dem nicht folgen.

Piller Carrard Valérie (S, FR): J'aimerais juste revenir sur le projet qui a été ajouté dans le projet 2, notamment l'extension autoroutière Coppet-Nyon. J'aimerais savoir si de votre côté, vous pouvez vous engager à nous dire aujourd'hui si cette extension n'entre pas en concurrence avec le doublement de l'infrastructure ferroviaire Lausanne-Genève.

Rösti Albert, conseiller fédéral: Je peux vous le confirmer.

Die Strasseninfrastruktur und die Bahninfrastruktur konkurrieren sich, wie gesagt, nie direkt, weil sie aus unterschiedlichen Fonds gespiesen werden. In beiden Fonds, das haben wir geprüft, haben wir für die entsprechenden Projekte ausreichende Mittel.

Friedl Claudia (S, SG): Herr Bundesrat, ich bin aus der Stadt St. Gallen, und es geht mir auch um diese Spange Güterbahnhof. Übergeht der Bundesrat durch sein vorschnelles Handeln nicht den politischen Willen der Behörden und der Bevölkerung, wenn er jetzt dieses Projekt Spange einfach durchdrückt? Denn das Projekt lag damals, 2016, als schon einmal darüber abgestimmt wurde, nicht in dieser Form vor.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich kann Ihnen einfach sagen, dass sowohl der Kanton wie auch der Stadtrat dieses Projekt unterstützen. Ich weiss, dass es im Stadtparlament andere Diskussionen gibt. Dieses hat bei Einsprachen letztlich auch ein Mitspracherecht. Der ganze Prozess liegt jetzt vor uns. Hier und heute bewilligen Sie den Rahmenkredit und nicht das konkret ausgestaltete Projekt.

Brunner Thomas (GL, SG): Geschätzter Herr Bundesrat, ich habe es sehr geschätzt, dass Sie heute gesagt haben, Sie wollen nicht die Strassen in die Zentren ausbauen. Ist Ihnen klar, dass mit diesem Liebeggtunnel genau das passieren wird? Sie landen da auf einem Halbanschluss, und alles, was nicht gegen Westen, sondern gegen Osten fahren muss, zwängt sich nachher durch die Stadt.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bin noch dankbar für die Frage. Es gibt eben zwei Strategien. Es gibt die Strategie im jetzigen Ausbauprogramm und die Strategie im Bahnausbau, die die nächsten Ausbauschritte betrifft. Da gehört eben noch

AB 2023 N 947 / BO 2023 N 947

diese Engpassbeseitigung dazu. Es ist aber keine neue Verbindung. Genau gleich habe ich bei der Bahn auch nie gesagt, man solle in der Fläche Olten-Zürich nicht mehr bauen – wenn ich das hier auch betonen kann. Olten-Aarau-Zürich: Da braucht es eine Kapazitätserweiterung. Es ist also eine komplexe Angelegenheit. Es gibt eine Strategie, die wir heute beschliessen, und dann gibt es eine Strategie 2050.

Schlatter Marionna (G, ZH): Sehr geehrter Herr Bundesrat, Sie haben über die Abklassierung der Pfingstweidstrasse gesprochen. Sie haben gesagt, der Kanton Zürich wolle das nicht. Können Sie mir sagen, ob es



dazu einen politischen Entscheid des Regierungsrates des Kantons Zürich gibt?

Rösti Albert, Bundesrat: Ich weiss nicht, auf welcher Ebene dieser Entscheid gefällt wurde. Ich kann das noch nachschauen. Aber vom Kanton Zürich, zumindest vom Verkehrsdepartement, haben wir entsprechende Signale.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Berichterstatter verzichten auf ein Votum.

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen **2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales**

Art. 1 Abs. 2 Bst. c, e, f

Antrag der Mehrheit

Bst. c, e

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Bst. f

f. Le Vengeron – Coppet – Nyon

Antrag der Minderheit I

(Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Bst. c

c. 3. Röhre Rosenbergunnel (SG);

Antrag der Minderheit II

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Pasquier-Eichenberger, Pult, Storni, Töngi)

Bst. c

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Schaffner, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Bst. e

e. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel (SH) ohne Vierspurausbau nach dem Anschluss Schaffhausen-Nord bis Herblingen

Antrag der Minderheit II

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi)

Bst. e

Streichen

Antrag der Minderheit

(Pasquier-Eichenberger, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Bst. f

Streichen

Art. 1 al. 2 let. c, e, f

Proposition de la majorité

Let. c, e

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Let. f

f. Le Vengeron – Coppet – Nyon



Proposition de la minorité I

(Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Let. c

c. 3e tube du tunnel du Rosenberg (SG);

Proposition de la minorité II

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Pasquier-Eichenberger, Pult, Storni, Töngi)

Let. c

Biffer

Proposition de la minorité I

(Schaffner, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Let. e

e. 2e tube du tunnel de Fäsenstaub (SH) sans extension à quatre voies entre la jonction de Schaffhouse-Nord et Herblingen.

Proposition de la minorité II

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi)

Let. e

Biffer

Proposition de la minorité

(Pasquier-Eichenberger, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Let. f

Biffer

Bst. c – Let. c

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmungen über die Anträge der Minderheit I (Aebischer Matthias) und der Minderheit II (Schlatter) gelten auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26857)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 84 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26858)

Für den Antrag der Mehrheit ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 68 Stimmen

(1 Enthaltung)

Bst. e – Let. e

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmungen über die Anträge der Minderheit I (Schaffner) und der Minderheit II (Schlatter) gelten auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26859)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 86 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26860)

Für den Antrag der Mehrheit ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 69 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2023 N 948 / BO 2023 N 948

Bst. f – Let. f

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung über den Antrag der Minderheit Pasquier-Eichenberger gilt auch für die Artikel 1 und 3 von Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26861)

Für den Antrag der Mehrheit ... 104 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 84 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/26863)

Für Annahme des Entwurfes ... 106 Stimmen

Dagegen ... 84 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu



23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024–2027, Ausbauschnitt 2023
für die Nationalstrassen,
Verpflichtungskredit und Änderung
des Bundesbeschlusses
über das Nationalstrassennetz**

**Plafond des dépenses pour les routes
nationales sur la période 2024–2027,
étape d'aménagement 2023 des routes
nationales, crédit d'engagement
et modification de l'arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales**

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Block 2 (Fortsetzung) – Bloc 2 (suite)

3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés

Art. 1 Einleitung, Bst. a-e

Antrag FK-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Mehrheit KVF-N

Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 5,265 Milliarden Franken ...

Bst. a-c

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit KVF-N

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 4,101 Milliarden Franken ...





Antrag der Minderheit KVF-N

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 4,115 Milliarden Franken ...

Antrag der Minderheit I KVF-N

(Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 3,510 Milliarden Franken ...

Antrag der Minderheit II KVF-N

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Pasquier-Eichenberger, Pult, Storni, Töngi)

Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 3,110 Milliarden Franken ...

AB 2023 N 949 / BO 2023 N 949

Antrag der Minderheit KVF-N

(Brenzikofer, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 2,481 Milliarden Franken ...

Antrag der Minderheit I KVF-N

(Schaffner, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 4,181 Milliarden Franken ...

Antrag der Minderheit II KVF-N

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi)

Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 3,961 Milliarden Franken ...

Antrag der Minderheit KVF-N

(Pasquier-Eichenberger, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Einleitung

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Christ

Bst. b

b. für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten, den damit zusammenhängenden Landerwerb und die Planung der Umgestaltung von bestehenden Nationalstrassen, welche durch die beschlossenen Ausbauprojekte massiv entlastet werden;

Antrag Wyss

Bst. d

d. für, falls die äusserst beliebte und von der Quartierbevölkerung stark genutzte städtische Grünfläche Dreirosenanlage während dem Bau des Rheintunnels als Baustellenplatz genutzt werden muss, die Sicherstellung einer in Umfang und Qualität mindestens gleichwertigen Alternative in unmittelbarer Nähe und die vollumfängliche Übernahme der entsprechenden Kosten;



Schriftliche Begründung

Ein Jahrzehnt lang würde die Dreirosenanlage als Installationsplatz genutzt und mit Baustellengeräten vollgestellt sein. Die Dreirosenanlage ist eine der wenigen grünen Oasen im unteren Kleinbasel und darf unter keinen Umständen zehn Jahre lang ohne adäquate Kompensation wegfallen. Das Quartier gehört zu den am dichtesten besiedelten Stadtteilen der Schweiz und ist zwingend auf Grünraum angewiesen.

Antrag Wyss

Bst. e

e. für eine gemeinsam mit dem Standortkanton Basel-Stadt vorzunehmende Prüfung, ob eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Osttangente von 80 km/h auf 60 km/h schon heute, spätestens aber im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Rheintunnels realisierbar ist;

Schriftliche Begründung

Eine Temporeduktion verringert die gesundheitsschädlichen Immissionen. Tempo 60 schützt die Gesundheit der Bevölkerung in den dicht besiedelten Quartieren entlang der Osttangente und erhöht die Lebensqualität. Tempo 60 wird seit Langem von der betroffenen Quartierbevölkerung vehement gefordert. Sowohl der Grosse Rat wie auch der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt setzen sich ebenfalls für Tempo 60 ein.

Art. 1 introduction, let. a-e

Proposition CdF-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la majorité CTT-N

Introduction

Un crédit d'engagement de 5,265 milliards de francs ...

Let. a-c

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité CTT-N

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Introduction

Un crédit d'engagement de 4,101 milliards de francs ...

Proposition de la minorité CTT-N

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Introduction

Un crédit d'engagement de 4,115 milliards de francs ...

Proposition de la minorité I CTT-N

(Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Introduction

Un crédit d'engagement de 3,510 milliards de francs ...

Proposition de la minorité II CTT-N

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Pasquier-Eichenberger, Pult, Storni, Töngi)

Introduction

Un crédit d'engagement de 3,110 milliards de francs ...

Proposition de la minorité CTT-N

(Brenzikofer, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Introduction

Un crédit d'engagement de 2,481 milliards de francs ...



Proposition de la minorité I CTT-N

(Schaffner, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Introduction

Un crédit d'engagement de 4,181 milliards de francs ...

Proposition de la minorité II CTT-N

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi)

Introduction

Un crédit d'engagement de 3,961 milliards de francs ...

Proposition de la minorité CTT-N

(Pasquier-Eichenberger, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Introduction

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Christ

Let. b

b. pour la planification de projets pas encore approuvés, l'acquisition des terrains correspondants, ainsi que pour la planification du réaménagement des routes nationales sur lesquelles le trafic routier pourra être allégé grâce aux projets d'aménagement prévus.

Proposition Wyss

Let. d

d. pour garantir la mise à disposition d'un espace de remplacement d'étendue et de qualité au moins équivalentes à proximité immédiate et la prise en charge intégrale des coûts correspondants si l'espace vert urbain Dreirosenanlage, très prisé notamment par la population du quartier, devait servir de place de chantier pendant la construction du tunnel sous le Rhin.

Proposition Wyss

Let. e

e. pour un examen à effectuer en collaboration avec le canton de Bâle-Ville visant à déterminer si une réduction de la vitesse maximale de 80 km/h à 60 km/h sur la tangente est

AB 2023 N 950 / BO 2023 N 950

réalisable aujourd'hui déjà ou au plus tard au moment de la mise en service du tunnel du Rhin.

Einleitung – Introduction

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Über die Anträge der verschiedenen Minderheiten wurde bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a bis f von Vorlage 2 abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit KVF-N

Adopté selon la proposition de la majorité CTT-N

Bst. b – Let. b

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26864)

Für den Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N ... 132 Stimmen

Für den Antrag Christ ... 20 Stimmen

(40 Enthaltungen)



Bst. d – Let. d

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26865)

Für den Antrag Wyss ... 68 Stimmen

Dagegen ... 115 Stimmen

(4 Enthaltungen)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Herr Matthias Aebischer wünscht das Wort.

Aebischer Matthias (S, BE): Wir haben erneut falsch abgestimmt. Bei einem Einzelantrag glaubten wir oder glaubte ich, dass es ein Ja zum Einzelantrag ist und nicht zum Antrag der Kommission. Wir hätten dem Einzelantrag Christ zugestimmt. Ich glaubte, dass man zu einem Einzelantrag Ja oder Nein stimmt und nicht noch eine Kommissionsmeinung hat. Daher wäre ich für ein Rückkommen.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Herr Aebischer beantragt, die Abstimmung über den Antrag Christ zu Buchstabe b zu wiederholen. Wir stimmen über den Ordnungsantrag ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26875)

Für den Ordnungsantrag Aebischer Matthias ... 173 Stimmen

Dagegen ... 11 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Wir wiederholen also die Abstimmungen über Artikel 1 Buchstabe b.

Bst. b – Let. b

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26876)

Für den Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N ... 105 Stimmen

Für den Antrag Christ ... 56 Stimmen

(31 Enthaltungen)

Bst. e – Let. e

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26866)

Für den Antrag Wyss ... 67 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(18 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26867)

Für Annahme der Ausgabe ... 146 Stimmen

Dagegen ... 33 Stimmen

(11 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag FK-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Mehrheit KVF-N

... Buchstaben a-f ...

Antrag der Minderheit KVF-N

(Pasquier-Eichenberger, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 3

Proposition CdF-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la majorité CTT-N

... lettre a-f ...

Proposition de la minorité CTT-N

(Pasquier-Eichenberger, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Schlatter, Storni, Töngi)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Über den Antrag der Minderheit Pasquier-Eichenberger wurde bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe f von Vorlage 2 abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N

Adopté selon la proposition CdF-N/majorité CTT-N

Art. 4, 5

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/26868)

Für Annahme des Entwurfes ... 105 Stimmen

Dagegen ... 82 Stimmen

(2 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Eintrag N1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



**Antrag der Minderheit**

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Storni, Töngi)

Im Eintrag N1 wird der Streckenabschnitt "Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz" gestrichen.

Antrag Haab

Streichen

AB 2023 N 951 / BO 2023 N 951

Schriftliche Begründung

Der Bundesrat wird beauftragt, im Entwurf 4 Ziffer I des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) das sogenannte Zürcher Ypsilon, Eintrag N3 Streckenabschnitt Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon) und Eintrag N1 Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz, beizubehalten. Die Beibehaltung des Zürcher Ypsilon im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz hat keine unmittelbaren Kostenfolgen und bietet gleichzeitig eine strategische Reserve für die Verkehrsplanung in und um die Stadt Zürich. Trotz des Ausbaus der A1-Nordumfahrung Zürich wird das Nationalstrassennetz im Kanton Zürich in den kommenden Jahren weiter überlastet sein. Der motorisierte Individualverkehr wird gemäss Prognosen des Bundes auch in den nächsten Jahren laufend zunehmen. Der Wirtschaftsstandort Zürich ist auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen, neue Lösungen werden deshalb erforderlich sein. Da der Bund den bestehenden Stadttunnel unter dem Zürcher Hauptbahnhof im Baurecht bis 2041 zur Nutzung als Velotunnel an die Stadt Zürich abgegeben hat, soll eine spätere Nutzung als Tunnel für den motorisierten Individualverkehr weiterhin möglich bleiben.

Entrée N1**Proposition de la majorité**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Schlatter, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Christ, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schaffner, Storni, Töngi)

Sous l'entrée N1, le tronçon "Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz" est supprimé.

Proposition Haab

Biffer

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26869)

Für den Antrag der Mehrheit ... 96 Stimmen

Für den Antrag Haab ... 85 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26870)

Für den Antrag der Mehrheit ... 107 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 82 Stimmen

(1 Enthaltung)

Eintrag N3**Antrag der Mehrheit**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Haab

Streichen

Schriftliche Begründung

Der Bundesrat wird beauftragt, im Entwurf 4 Ziffer I des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) das sogenannte Zürcher Ypsilon, Eintrag N3 Streckenabschnitt Zürich (Platzspitz) – Zürich



(Wiedikon) und Eintrag N1 Zürich (Hardturmssportplatz) – Platzspitz, beizubehalten. Die Beibehaltung des Zürcher Ypsilon im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz hat keine unmittelbaren Kostenfolgen und bietet gleichzeitig eine strategische Reserve für die Verkehrsplanung in und um die Stadt Zürich. Trotz des Ausbaus der A1-Nordumfahrung Zürich wird das Nationalstrassennetz im Kanton Zürich in den kommenden Jahren weiter überlastet sein. Der motorisierte Individualverkehr wird gemäss Prognosen des Bundes auch in den nächsten Jahren laufend zunehmen. Der Wirtschaftsstandort Zürich ist auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen, neue Lösungen werden deshalb erforderlich sein. Da der Bund den bestehenden Stadttunnel unter dem Zürcher Hauptbahnhof im Baurecht bis 2041 zur Nutzung als Velotunnel an die Stadt Zürich abgegeben hat, soll eine spätere Nutzung als Tunnel für den motorisierten Individualverkehr weiterhin möglich bleiben.

Entrée N3*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Haab

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26871)

Für den Antrag der Mehrheit ... 115 Stimmen

Für den Antrag Haab ... 74 Stimmen

(1 Enthaltung)

Eintrag N11*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas, Giezendanner, Imark, Quadri, Romano, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Im Eintrag N11 werden die Streckenabschnitte "Kloten-Süd – Eglisau – Rafz-Solgen (Grenze)" und "Jestetten-Hardt (Grenze) – Schaffhausen-Süd (N4)" eingefügt.

Entrée N11*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas, Giezendanner, Imark, Quadri, Romano, Sollberger, Umbricht Pieren, Wobmann)

Sous l'entrée N11, les tronçons "Kloten-Süd – Eglisau – Rafz-Solgen (frontière)" et "Jestetten-Hardt (frontière) – Schaffhausen-Süd (N4)" sont ajoutés.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26872)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ziff. II*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2023 • Erste Sitzung • 30.05.23 • 14h30 • 23.032
Conseil national • Session d'été 2023 • Première séance • 30.05.23 • 14h30 • 23.032



Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 23.032/26873)
Für Annahme des Entwurfes ... 122 Stimmen
Dagegen ... 67 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Das Geschäft geht an den Ständerat.

Schluss der Sitzung um 19.15 Uhr
La séance est levée à 19 h 15

AB 2023 N 952 / BO 2023 N 952





23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024–2027, Ausbauschnitt 2023
für die Nationalstrassen,
Verpflichtungskredit und Änderung
des Bundesbeschlusses
über das Nationalstrassennetz****Plafond des dépenses pour les routes
nationales sur la période 2024–2027,
étape d'aménagement 2023 des routes
nationales, crédit d'engagement
et modification de l'arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Wir führen eine gemeinsame Debatte über Eintreten auf die vier Bundesbeschlüsse durch.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: C'est avec beaucoup de philosophie que je vous présente ce rapport, le dernier en lien avec des dépenses qui sont relativement conséquentes et qui ont été traitées le 30 juin dernier par votre commission. Préalablement, elle a reçu des membres d'Economiesuisse, qui nous ont fait part des besoins de l'économie en matière d'infrastructures au sens global, et plus particulièrement de routes nationales, rappelant que si les routes nationales représentent 3 pour cent du réseau des routes, ce sont 50 pour cent des transports individuels motorisés, ce qui montre le besoin nécessaire tant dans l'entretien que de l'amélioration de ce réseau.

A la suite de cette audition, dont a fait partie l'entretien avec un entrepreneur, nous avons parlé des quatre arrêtés fédéraux de manière globale. Le débat d'entrée en matière a permis de clarifier de nombreux points concernant les projets routiers nationaux et les critères de sélection pour les étapes d'aménagement futures. Nous avons également exprimé des préoccupations concernant certains projets spécifiques, et plusieurs informations ont été demandées sur différents aspects tant de la planification des infrastructures routières que des projets en cours d'exécution.

Un point particulier a été soulevé et revient régulièrement. Je me permets de faire une lecture des explications qui nous ont été données sur l'évolution des liquidités au sein du fonds.

Rappelons que ce fonds est alimenté entre autres par la surtaxe sur les huiles minérales, qui se monte actuellement à 31,5 centimes par litre. Le Conseil fédéral pourrait légèrement l'augmenter de 4 centimes si le besoin était avéré. Il ne l'est pas aujourd'hui, même si on s'attend à ce que, vers 2026, il y ait des besoins, compte tenu de la diminution non pas du parc automobile, mais de l'utilisation de l'essence, puisque les voitures à essence sont substituées par les voitures électriques aujourd'hui. On y reviendra.





L'impôt sur les huiles minérales se monte en général à 10 pour cent; ses recettes ont subi également une baisse conséquente. On peut s'attendre aussi à une évolution de cet impôt. C'est le Conseil fédéral qui décidera et cela dépendra

AB 2023 S 824 / BO 2023 E 824

bien sûr du fait que l'on taxe ou non demain les véhicules électriques, qui sont aujourd'hui exemptés de toute taxe. Il en va de même de l'impôt sur les véhicules. Nous avons reçu l'état de la situation.

Aujourd'hui, le fonds compte 2,623 milliards de francs, dont 2,287 milliards sont destinés aux routes nationales, 152 millions à l'achèvement du réseau et 184 millions au projet des agglomérations. On s'attend à une augmentation des dépenses dans les années à venir, notamment en raison du renchérissement et aussi parce que plusieurs projets de construction doivent être exécutés ou sont en cours d'exécution, comme le deuxième tube du tunnel du Gothard ou l'élimination des goulets d'étranglement entre Luterbach et Härkingen et à bien d'autres endroits.

Toutefois, il s'avère que, en raison de recours, il y a plusieurs retards dans ces projets. Donc, toutes les planifications financières qui nous ont été données ces quatre dernières années, en particulier, sont fausses, parce qu'elles sont trop pessimistes quant au fait qu'il risque de manquer d'argent dans le fonds. On est très prudent concernant les besoins réels qu'il y aura à partir de 2026. Donc, il y a un très gros point d'interrogation sur l'avenir du fonds. Sera-t-il déficitaire ou non? Aujourd'hui, il y a suffisamment d'argent pour financer tous les projets jusqu'en 2026.

Le Conseil fédéral nous présentera ses propositions lors de la prochaine législature, en particulier celle sur la taxation des véhicules électriques et la conséquence du financement qu'il pourrait y avoir par rapport à cette taxation. C'est un grand projet politique qui sera discuté dans le futur. Voilà pour l'état global du fonds.

Plusieurs questions ont été posées sur les investissements et sur l'impact du travail à domicile sur la mobilité. Il y a un projet de discussion de politique générale. Il y a aussi une demande d'analyse de l'évolution du trafic. On sait que la population augmente, tout comme le trafic, il faut le garder à l'esprit: même si des moyens relativement importants sont attribués au réseau ferroviaire, on voit que l'augmentation est malgré tout importante. C'est aussi parce que les politiques des villes consistent en la restriction du trafic à l'intérieur des villes, ce qui reporte le trafic sur les routes nationales. Je répète ce que j'ai dit au début de mes propos: les routes nationales, ce sont 3 pour cent du réseau, mais 50 pour cent du transport individuel motorisé. Ce qui pose beaucoup de problèmes, d'ailleurs, à l'Office fédéral des routes, parce que les sorties autoroutières sont de plus en plus des zones de parcage pour les pendulaires, générant de très grands problèmes de sécurité. On voit d'ailleurs dans les projets qui nous sont présentés qu'un grand nombre d'entre eux visent à assurer la sécurité des usagers sur le réseau des routes nationales.

La répartition des investissements par zones a également fait l'objet de discussions. D'ailleurs, la Commission des finances, qui a également fait l'analyse de ce projet, constate – en tout cas quand on regarde la carte – qu'il y a peut-être plus d'investissements de-ci et de-là, mais, globalement, nous avons la certitude, en tout cas en matière d'entretien et de sécurité, que personne n'est lésé, bien au contraire, et que les projets présentés dépendent vraiment de leur état d'avancement.

Des précisions ont été demandées sur les bases adoptées par le Parlement et les critères pour les prochaines étapes d'extension. Les réponses ont été données à chaque intervenant. Il y a aussi eu des interrogations sur la suppression du tronçon Thayngen-Herblingen; des interrogations également sur le calendrier de l'étude du corridor de la Bodensee-Thurtal-Strasse et des demandes d'informations sur le projet "Ypsilon" zurichois et sur les modifications apportées. Je crois que toutes les réponses ont été données à la satisfaction des membres de notre commission.

Nous reviendrons sur la question du réseau, puisqu'il y a une discussion d'ordre général sur les projets qui étaient prêts ou presque prêts, en particulier le projet Le Vengeron-Nyon.

Le vote d'entrée en matière a été assez clair, puisque la commission a décidé d'entrer en matière par 9 voix contre 0 et 3 abstentions.

Salzmann Werner (V, BE): Ich spreche zum Eintreten und zu den Minderheitsanträgen in einem Aufwisch.

Ich bitte Sie, auf die Bundesbeschlüsse 1 bis 4 einzutreten und der Vorlage gemäss den Mehrheitsanträgen zuzustimmen. Weshalb?

Heute kommt es auf stark befahrenen Abschnitten des Nationalstrassennetzes regelmässig zu Staus und stockendem Verkehr. Mit gezielten Kapazitätserweiterungen soll der Verkehr verflüssigt werden. Im Strategischen Entwicklungsprogramm (Step) Nationalstrassen werden die notwendigen Projekte definiert und in Ausbausritten priorisiert. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Ausbausritt 2023 enthält fünf baureife Projekte,



darunter zwei im Kanton Bern, die rund 12 Prozent der vorgesehenen Ausgaben ausmachen. Für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes im Bereich Bern Nord soll die N1 zwischen Wankdorf und Schönbühl um einen zusätzlichen Fahrstreifen in beide Fahrrichtungen auf neu acht Fahrstreifen ergänzt werden. Im Ausbauschnitt 2023 sind dafür 253 Millionen Franken eingestellt. Das generelle Projekt hat der Bundesrat bereits Ende 2018 genehmigt. Das Ausführungsprojekt ist im Herbst 2022 aufgelegt. Dagegen sind etliche Einsprachen eingegangen, die derzeit behandelt werden. Zusätzlich soll die N1 zwischen Schönbühl und Kirchberg von heute vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut werden. Im Ausbauschnitt 2023 sind dafür 239 Millionen Franken eingestellt. Das generelle Projekt hat der Bundesrat im Juli 2020 genehmigt. Aktuell bereitet das ASTRA das Ausführungsprojekt und die Planaufgabe vor. Im Abschnitt Schönbühl-Kirchberg könnten die Arbeiten nach Beendigung des Projekts Wankdorf-Schönbühl starten, aus heutiger Sicht etwa ab 2033. Ausserdem enthält die Botschaft den Zahlungsrahmen von rund 8,8 Milliarden Franken für Unterhalt, Betrieb und Anpassungen auf den Nationalstrassen für die Zeit von 2024 bis 2027. Die Massnahmen sollen die Sicherheit der Nationalstrassen verbessern. Zudem soll in den Werterhalt der Tunnels, Brücken und Beläge investiert werden.

Der Nationalrat hat dem Entwurf des Bundesrates zugestimmt und sich dafür ausgesprochen, den Ausbau der Achse Le Vengeron-Coppet-Nyon ebenfalls in den Ausbauschnitt 2023 zu integrieren. Dies führt zu einer Erhöhung des Kredites um 911 Millionen Franken auf nunmehr 5,3 Milliarden Franken.

Ich bitte Sie, explizit den Berner Projekten im Ausbauschnitt zuzustimmen und die Anträge der Minderheit Zopfi abzulehnen. Der Handlungsbedarf auf diesen neuralgischen Abschnitten der N1 ist ausgewiesen. Jeder, der sich dort bewegt, weiss das. Auf diesen Streckenabschnitten sind Staus an der Tagesordnung, was stets mit viel Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz der angrenzenden Gemeinden verbunden ist. In der Folge bleiben öffentliche Busse im Verkehr stehen, und für den Velo- und Fussverkehr herrschen teils prekäre Verhältnisse. Zwar verbessert das vom Kanton installierte Verkehrsmanagementsystem im Norden von Bern die Situation in den Gemeinden an der Autobahn ein wenig. Es braucht aus meiner Sicht aber unbedingt den Ausbau der Autobahn sowie ihrer Funktionsfähigkeit, um den Verkehrsfluss nachhaltig zu gewährleisten. Sie sehen, die beiden Projekte dienen der Entlastung des untergeordneten Strassennetzes, sie sind somit Voraussetzung für stabilere Fahrzeiten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie für sichere Verhältnisse für Velofahrerinnen und Fussgänger.

Mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen können die Planungen weiterer wichtiger Projekte des Bundes fortgeführt werden, im Raum Bern insbesondere die Planung des Bypass Bern Ost. Mit dem Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 wird auch der Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes im Kanton Bern gesichert.

Ich danke Ihnen, wenn Sie den Bundesbeschlüssen zustimmen und die Minderheitsanträge ablehnen.

Zopfi Mathias (G, GL): Kollege Salzmann hat jetzt schon zu meiner Minderheit gesprochen. Ich werde das noch nicht jetzt tun, sondern zuerst zum Eintreten und einem konkreten

AB 2023 S 825 / BO 2023 E 825

Projekt etwas sagen. Erst wenn wir bei den Minderheitsanträgen sind, werde ich dazu sprechen.

Zuerst ganz generell zum Eintreten auf diese Vorlage: Meiner Ansicht nach ist grundsätzlich eine gewisse Kritik an der Vorlage durchaus berechtigt. Das Ausmass der Strassenbauprojekte, mit denen wir es hier zu tun haben, steht eigentlich quer in der Landschaft, wenn wir sehen, dass der Bund gleichzeitig z. B. die Mittel beim regionalen Personenverkehr kürzen will. Natürlich geht es nicht um ein Gegeneinander von Strasse und Schiene, aber in Zeiten von beschränkten Mitteln fällt schon auf, dass wir nicht nur mit dieser Vorlage, sondern beispielsweise auch mit einer Motion, die der Nationalrat gutgeheissen hat und die enorme Kosten verursachen wird, sehr viel Geld für Strassen ausgeben.

Bei gewissen Projekten kann ich das nachvollziehen; ich komme nachher noch auf eines zu sprechen, das meinen Kanton betrifft. Ich muss aber auch sagen, dass es dort, wo reiner Kapazitätsausbau betrieben wird und wo es nicht darum geht, Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten, schon fraglich ist, ob die Strategie zeitgemäss ist. In Zeiten des Klimawandels und anderer Herausforderungen sollten wir eigentlich dazu angehalten sein, reine Kapazitätsausbauten kritisch zu hinterfragen. Deshalb habe ich – ich werde dann noch im Detail darauf zu sprechen kommen – bei den beiden Projekten Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg einen entsprechenden Minderheitsantrag eingereicht.

Jetzt aber noch zu einem Projekt, das ich mit anderen zusammen als Strassenbauprojekt beurteile, das durchaus Sinn macht, vorausgesetzt, es ist gut geplant: Ich spreche über ein Projekt meines Kantons, das ich gut kenne. Das ist das Projekt Netstal, das der Bundesrat in das Strategische Entwicklungsprogramm National-



strassen aufnimmt. Es ist erst ein Projekt mit Realisierungshorizont 2040, und ich spreche jetzt dazu, obwohl wir darüber ja nicht abstimmen; es wird in der Botschaft aber mehrfach erwähnt.

Gerade dieses Projekt zeigt, wie wichtig die Koordination des Bundes mit den Kantonen ist. Das Projekt muss kombiniert mit einem Umfahrungsprojekt für Glarus geplant werden. Im Unterschied zu den Projekten in der Vorlage, die ich kritisiere – das sind nicht alle –, geht es auf dieser Achse nicht um Kapazitätsausbauten. Glarus und Netstal sind vom Durchgangsverkehr belastet, und ein gemeinsames Projekt wäre deutlich geeigneter, eine Entlastung für Glarus und Netstal zu bringen, als ein isoliertes Netstaler Projekt. Insofern habe ich zur Kenntnis genommen und freue mich, dass der Bundesrat z. B. auf Seite 90 der Botschaft aufzeigt, dass er das Projekt Netstal, das jetzt in das strategische Entwicklungsprogramm kommt, mit einer Umfahrung von Glarus koordinieren und kombinieren möchte. Das ist zentral, damit wir mit diesem Projekt eine Entlastungswirkung erreichen, den Verkehr aus den Dörfern bringen und auf dieser Achse auch zurückbauen und eine Verlagerung des Staus vermeiden können. Ich habe mich gefreut, dass der Bundesrat das so aufgeführt hat, auch wenn es nur wenige Sätze sind.

Ich darf dem Bundesrat vermutlich keine Frage stellen. Ich möchte aber mindestens die Anmerkung machen bzw. vielleicht doch die Frage stellen, ob die Bereitschaft nach wie vor besteht, die Projekte Netstal und Glarus zu koordinieren und hier mit dem Kanton Glarus gemeinsam ein Projekt zu planen, das etwas bringt, damit nicht einfach nur eine Strasse gebaut wird.

Mazzone Lisa (G, GE): On compare souvent le trafic routier à du liquide, mais, en réalité, ce serait plus correct de le comparer à du gaz.

Alors, bien que, contrairement à mes grands-parents, je ne sois pas du tout physicienne, j'ai compris le principe et la propriété du gaz. Le gaz a la propriété d'être expansible et compressible. Il peut donc s'étendre jusqu'à remplir le volume de son contenant. Il a une forme d'élasticité: plus on augmente la taille du tuyau et plus le gaz s'étend.

Le principe du trafic induit a été théorisé, analysé et a fait l'objet de recherches par la science depuis de nombreuses années. Il est très clair que, à proximité d'un environnement urbain ou d'une agglomération, sur des routes qui sont déjà congestionnées, augmenter la capacité routière conduit aussi à augmenter le trafic. On pense souvent apporter la solution pour rouler de façon fluide, parce que c'est l'objectif, mais on se retrouve, quelque temps après, à la case départ: on induit un nouveau trafic, et ce trafic se déverse par ailleurs dans les agglomérations. C'est le mirage de la fluidité automobile. On court derrière cette idée, mais c'est une course sans fin avec également des dépenses sans fin; on le voit ici.

Je suis consciente que, dans notre conseil, ce discours heurte les réflexions habituellement menées, qui consistent avant tout à se partager le gâteau. On ne se demande pas si ce gâteau vaut la peine d'être mangé ou si on peut en réserver une part à des fins plus efficaces. Je pense néanmoins qu'il est essentiel de mener cette réflexion.

Essentiel, car il s'agit d'enjeux directs et quotidiens, d'enjeux en lien avec la qualité de vie dans les agglomérations: la lutte contre le bruit, dont souffrent des centaines de milliers de personnes en Suisse, la sécurité de toutes les usagères et tous les usagers, la lutte contre les îlots de chaleur, mais aussi la possibilité de se déplacer de manière active, à pied et à vélo, confortablement.

Le vrai enjeu est de savoir comment on gère le trafic automobile: si l'on met en place des mesures qui le font augmenter ou tendent à le faire diminuer et à le contenir. Je rappelle que 80 pour cent des gens dans notre pays vivent dans une agglomération. C'est aussi l'orientation de notre aménagement du territoire: on densifie vers l'intérieur, on veut préserver les terres agricoles à l'extérieur. Je trouve que c'est juste d'aller dans cette direction. Mais pour que cette orientation se réalise, on doit aussi préserver la santé de la population et veiller à protéger les gens dans les zones urbanisées, et non à déverser des flux dans ces zones, y compris autour de l'agglomération. Ces extensions autoroutières drainent encore plus de voitures dans les agglomérations.

La seconde raison pour laquelle je pense qu'il est important de mener une réflexion de fond concerne le respect de nos objectifs climatiques. La mobilité reste clairement la lanterne rouge. Tous les plans sont clairs: il ne suffit pas d'électrifier la mobilité – même si c'est très important de le faire –, il faut aussi réduire la mobilité automobile. L'urgence climatique s'est illustrée encore une fois avec virulence. Dans cette perspective, on ne peut pas penser en silo et se dire que la question climatique est absente de nos réflexions quand on traite d'extensions autoroutières.

Les perspectives énergétiques 2050 plus de la Confédération prévoient ainsi, pour assurer la viabilité de l'équation énergétique avec zéro émission, qu'il y ait une diminution du parc automobile d'environ un quart.

Dans le plan climat genevois, par exemple, on se réfère à une étude qui considère que l'électrification du parc automobile permettra au mieux de réduire de 50 pour cent les émissions liées au trafic motorisé. La



construction et l'élimination des voitures restent des charges pour le climat, même si l'on arrive à décarboner notre production d'électricité.

Pour ce qui est du besoin, entre 2017 et 2022, pour les quatre projets prévus dans le paquet à l'origine, la circulation est restée la même. Elle est stable. C'est une stagnation. Les gens prennent davantage le train et se déplacent un peu moins. Le problème est que l'on va, avec ces projets, apporter – qu'on le veuille ou non – une concurrence au train. C'est exactement ce que l'on fait depuis une dizaine d'années. On a investi massivement, et à raison, à coups de milliards, dans le rail – on peut toujours discuter de la qualité du réseau, qui est grande, bien que le réseau doive encore être développé en Suisse –, mais on a parallèlement investi aussi massivement dans la route. Le résultat est que, au lieu d'atteindre le transfert modal tant espéré et la réduction nécessaire, on ne fait qu'augmenter le trafic, et sur la route et sur le rail. L'opération est nulle.

Je trouve important de prendre l'exemple du projet Nyon-Le Vengeron, qui a été ajouté lors du débat au Conseil national, et pas par les cantons concernés. Cela concerne, je le rappelle, juste un petit tronçon de la troisième voie autoroutière genevoise. Ce tronçon est exactement parallèle à la voie de chemin de fer. Si vous prenez le train, vous le savez, vous croisez régulièrement l'autoroute.

AB 2023 S 826 / BO 2023 E 826

J'ai bien lu l'intervention du rapporteur du Conseil national à ce sujet. Je vous la résume. En substance, il dit qu'il est tout à fait logique de prendre le projet genevois, car Genève a déjà réalisé un projet de transports publics, à savoir le nouveau train régional Léman Express. Ce projet concerne le rail et les transports publics. En revanche, il manque une extension des routes nationales. Il ajoute même qu'il veut précisément rétablir cet équilibre. La question est de savoir s'il est pertinent de rétablir cet équilibre, surtout dans un canton qui a un retard conséquent s'agissant du rail. C'est exactement la logique qui sabote les investissements pour le rail dans l'objectif d'un report modal.

J'aimerais quand même dire deux mots sur ce projet. Je trouve que cette réflexion est aussi en partie manipulatrice. Le gouvernement cantonal genevois nous a clairement dit que les travaux ne pourraient pas débiter avant 2030. Inscire ce projet dans cette tranche de financement est donc inutile. Le projet ne pourra pas être réalisé plus rapidement. Il est prévu pour l'étape suivante 2028–2032. Je vous lis à ce titre une note qui nous avait été remise au sujet des tronçons entre Le Vengeron et Nyon. L'Office fédéral des routes annonce, pour le troisième trimestre 2023, l'approbation du dossier d'étude par le Conseil fédéral, puis un démarrage de la phase du projet définitif, dont les études se termineront en 2026. S'ensuivront une procédure d'approbation des plans, une mise à l'enquête, puis la phase d'étude de projet de détail avant le lancement de l'appel d'offres pour la réalisation des travaux. Le démarrage du chantier ne pourra donc avoir lieu qu'à partir de 2030. C'est d'ailleurs pour cela que le Conseil fédéral a classé ce projet dans l'horizon de réalisation ultérieur, et pas dans celui de 2024–2027.

Les raisons politiques qui ont poussé à inscrire ce projet dans la loi sont assez claires. Cela ne m'étonne pas du Conseil national; cela m'a un peu plus étonnée – je l'avoue – du Conseil des Etats. Mais ce qui est important, je pense, c'est de tendre l'oreille vers Genève, où on s'époumone, car on veut de meilleures liaisons ferroviaires. A Genève, après quelques mois de mise en service, le Léman Express était déjà en surcapacité, car pris d'assaut par les pendulaires. A Genève, il y a des interventions de tous les bords politiques pour demander un meilleur horaire ferroviaire et des liaisons plus directes sur Neuchâtel, Lausanne et Berne. Le résultat est que l'on obtient l'accélération de la réalisation de l'extension autoroutière.

J'aimerais le dire très clairement: j'espère que vous ferez preuve de tout autant de zèle lorsqu'il s'agira de garantir que Genève soit bien servie en infrastructures ferroviaires, car les projets ne manquent pas, tels que la nouvelle ligne de train régional ou la redondance entre Genève et Lausanne. Les autorités comme les habitantes et les habitants attendent ces projets avec extrêmement d'impatience. Il ne faudra surtout pas venir nous dire que nous avons déjà été bien servis dans le projet sur les routes, parce que non sur notre demande, mais sur celle d'un élu d'un autre canton, ce petit tronçon de l'extension autoroutière a été accepté.

Une majorité dépenserait moins d'argent pour l'extension des autoroutes, des grands axes et des places de stationnement ou pour l'application de nouvelles limitations de vitesse. C'était le résultat d'un sondage qui a été mené par les villes: une majorité des personnes interrogées dépenserait moins d'argent pour cela.

Il y a donc toutes ces raisons, que j'ai relevées en commission, et il faut aussi voir cet élément dans un système. Par exemple, on voit déjà ce qui est en train de se discuter à Genève par rapport à l'extension des places de stationnement disponibles à l'aéroport en raison de la création d'une troisième voie autoroutière. Par conséquent, sur un axe qui est clairement relié en train et sur lequel on devrait favoriser un transfert modal vers le train, il y aura encore un effet d'appel d'air.

Pour toutes ces raisons, comme en commission, et bien que cela soit un peu exotique dans cette chambre



– j'en suis consciente –, je refuserai les projets 2 et 3, qui, de mon point de vue, ne rempliront aucune des promesses, c'est-à-dire ni la décongestion du trafic, ni les objectifs climatiques, ni la qualité de vie dans les zones urbanisées.

J'accepterai le projet 1 sur l'entretien des routes nationales, qui représente une charge importante, et il ne faut pas l'oublier lorsque l'on crée une nouvelle route. Quand on crée une nouvelle route, on a de fait une charge importante pour l'entretenir. Effectivement, quand on a une infrastructure autoroutière, il s'agit de l'entretenir. Pour cela, j'accepterai le projet 1.

Engler Stefan (M-E, GR): Ich möchte vier Überlegungen in die Eintretensdebatte einbringen.

1. Kollege Zopfi hat gefragt: Macht Strassenbau in Zeiten der Klimakrise überhaupt Sinn? Von Frau Mazzone wurde angedeutet, wer Strassen baue, verhindere die Verlagerung auf die Schiene. Nun sind wir uns ja alle einig, dass die Zukunft des Strassenverkehrs dekarbonisiert ist. Wir gehen auf den Schweizer Strassen in Richtung elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Die Anzahl nimmt bereits jährlich zu. Aber das heisst nicht, dass wir dann keine Strassen mehr benötigen würden.

Wir werden aber ein Finanzierungsproblem bekommen, wenn wir das Finanzierungsfundament nicht entsprechend anpassen. Der Anteil des Strassenverkehrs am CO₂-Ausstoss in der Schweiz wird also zurückgehen, die Mobilität aber nicht. Auch Elektroautos oder automatisierte Fahrzeuge benötigen effiziente, leistungsfähige und sichere Strassen. Die Idee, mit der Elektrifizierung der Mobilität würden Strassen überflüssig, geht meiner Meinung nach an der Realität vorbei.

Die weitere Frage, die gestellt wurde: Könnte man mit weniger Strassenbau eine grössere Verlagerung auf die Eisenbahn, auf die Schiene erreichen? Auch hier gibt es eine Referenzgrösse, nämlich den Ausbauschritt 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur. Es wurde dort die Schlussfolgerung gezogen, dass beim motorisierten Individualverkehr maximal eine Entlastung zwischen 0,5 und 2 Prozent erreicht werden kann. Das genügt bei Weitem nicht, um die Gesamtmobilität aufzufangen. Auch hier lautet die Antwort: Selbst wenn man das wollte, geht es nicht, man benötigt auch in Zukunft eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur.

2. Es wurde von Kollege Zopfi kritisiert, Kapazitätsausbauten an Strassen seien – er hat es nicht gerade so dramatisch gesagt – des Teufels, bei Umfahrungen von Dörfern könne man das allerdings anders sehen. Die Verletzlichkeit unserer bestehenden Strasseninfrastruktur wurde uns ja jetzt wieder deutlich vor Augen geführt, als vor rund einer Woche der Gotthard-Strassentunnel geschlossen werden musste. Was war die Konsequenz dieser Schliessung, vor allem aber auch die Konsequenz des grossen Verkehrsaufkommens? Der Verkehr wird auf die Kantons- und Gemeindestrassen verlagert. Meine Urner Kollegin und mein Urner Kollege, aber auch wir Bündner machen bittere Erfahrungen, wenn die Stausituation dazu führt, dass der Verkehr dann in unsere Dörfer ausweicht. Dieser Ausweichverkehr schafft auch Nachteile für die Bevölkerung, für die Verkehrssicherheit, ja selbst für den öffentlichen Verkehr. Deshalb kann man sich nicht einfach auf den Standpunkt stellen, jeder Kapazitätsausbau sei von vornherein schlecht.

Man muss sich auch vor Augen führen, welche Nebeneffekte es hat, dass die Kapazitäten nicht ausreichen. Kollege François hat es deutlich gesagt – wenn ich ihn richtig verstanden habe –, mit welcher Verkehrszunahme in den nächsten 20, 25 Jahren zu rechnen ist. Er hat auch ausgeführt, wie hoch die Kosten sind, die der Volkswirtschaft infolge von Stautunden entstehen: Gemäss einer Aussage des Bundesamtes für Raumentwicklung hat 2022 die Gesamtsumme von 40 000 Stautunden 3 Milliarden Franken an volkswirtschaftlichen Kosten verursacht.

3. Ansprechen möchte ich noch einen Punkt, der auch auf eine Aktualität im Kanton von Kollege Zopfi zurückgeht, und das ist der Ausweichverkehr über den Kerenzerberg während der Unterhaltsarbeiten an der A3. Zum Glück hat das ASTRA sehr schnell reagiert. Es hat rasch gesehen, dass die chaotische Verkehrssituation im Zusammenhang mit dem Unterhalt der A3 und dem Verkehr über die Ortschaften nicht zumutbar ist, also vor allem für die Leute dort, aber auch für den

AB 2023 S 827 / BO 2023 E 827

Verkehr nicht zumutbar ist. Das hat auch damit zu tun, dass die Anforderungen an den Strassenunterhalt aufgrund der hohen Verkehrsmenge zunehmend anspruchsvoller geworden sind, will man nicht ein ganzes Verkehrssystem stören oder beeinträchtigen. Also auch hier sind volkswirtschaftliche Gründe dafür ins Feld zu führen, dass der Betrieb und der Unterhalt so organisiert und geregelt werden müssen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung daraus erfolgt.

4. Das, was ich mir zum letzten Stichwort aufgeschrieben habe, stört mich schon zehn Jahre lang, also seit wir mit diesem System der Programme und der Finanzierung des Strassenbaus arbeiten: Das ist die relativ be-





scheidene politische Legitimation der Programme, die sich aus dem Raumkonzept Schweiz, aus den Verkehrsperspektiven 2050 sowie aus dem Sachplan Verkehr ableiten. Wir haben als Parlament nie die Möglichkeit, eine politische Priorisierung vorzunehmen. Diese geschieht in der Verwaltung, zwar mit vielen Vernehmlassungen, die dazu eingeholt werden, aber nicht durch Beschlüsse des Parlamentes. Wir haben jetzt die Wahl, quasi eine Auswahl von Projekten so zu übernehmen, wie sie uns vorgeschlagen werden. Aber wir haben nie die Möglichkeit, selber mit verbindlichen Beschlüssen politische Prioritäten zu setzen. Ich betrachte das als ein Problem.

Man könnte in der politischen Priorisierung durchaus auch den Forderungen von Frau Mazzone mehr Rechnung tragen, wonach beispielsweise Autobahnen, die einmal im besiedelten Gebiet gebaut wurden und heute mehr stören als nützen, auch zurückgebaut oder entsprechend an die neuen Verhältnisse, die um sie herum entstanden sind, angepasst werden könnten. Ich spreche jetzt das Beispiel Splügen an, von dem Sie wahrscheinlich auch schon Kenntnis erhalten haben. Da, meine ich, müsste die politische Legitimation der Programme erhöht werden, indem diese Grundlagendokumente – Raumkonzept, Verkehrsperspektiven, Sachpläne usw. – dann auch einem politisch legitimierten Organ unterbreitet werden müssten. Ich bin selbstverständlich für Eintreten.

Hefti Thomas (RL, GL): In meiner letzten Session erlaube ich mir eine Wortmeldung zu einem Geschäft der KVF. Denn diese Vorlage ist ein wichtiges Geschäft, auch für den Zusammenhalt unseres Landes und für seine Wohlfahrt – um einen Terminus aus unserer Verfassung zu verwenden. Man kann es eigentlich nicht besser zusammenfassen, als dies die ersten beiden Sätze auf Seite 7 der Botschaft tun: Nationalstrassen "gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können".

Es freut mich sehr, dass auch mein Kanton in dieser Botschaft vorkommt. Es freut mich speziell, dass beim Glarner Projekt auf Seite 45 folgende Bemerkung erscheint: "Die Verträglichkeit mit der Umwelt (insbesondere in Bezug auf das Grundwasser) sowie die Kompatibilität mit einer allfälligen Umfahrung Glarus werden in den weiteren Projektierungsschritten sichergestellt." Das ist von zentraler Bedeutung, und eigentlich passt dazu am besten ein Hexameter, den wir im Lateinunterricht auswendig lernen mussten und den ich hier einmal in der Originalsprache und nicht in einer Landessprache zitieren möchte: "Quidquid agis, prudenter agas et respice finem." Auf Deutsch: "[...] beachte den Schluss, den Abschluss, das Ende." So gebe ich meiner Erwartung Ausdruck, dass der Bund mit dem Kanton hier das Weitere, den Anfang und den Abschluss, im Auge behalten wird.

Friedli Esther (V, SG): Mein Vorredner hat die Bedeutung dieses Strassenbauprogramms wunderschön zusammengefasst. Ich möchte gerne etwas zum Ostschweizer Projekt sagen. Weil das in diesem Raum eigentlich nicht umstritten ist und es keine Minderheit gibt, sage ich es gerne in der Debatte zum Eintreten.

Dieses Projekt, die dritte Röhre des Rosenberg隧nells inklusive der Spange Güterbahnhof, ist für die Region St. Gallen und für die Ostschweiz von zentraler Bedeutung. Wenn beim Rosenberg隧nell jeweils irgendetwas geschieht, dann kommt es mir immer ein bisschen vor wie beim Gotthard: Dann kollabiert nämlich das ganze Verkehrssystem in der Ostschweiz. Die dritte Röhre des Rosenberg隧nells ist auch für die Sicherheit zentral, und sie ist eben wirklich das Herzstück der ganzen West-Ost- oder Ost-West-Verbindung in der Ostschweiz. Dazu – ich denke, das ist auch im Interesse der beiden Appenzeller Halbkantone – ist die Spange Güterbahnhof von zentraler Bedeutung.

Hier ist es mir einfach ein Anliegen, darauf hinzuweisen, dass es in der Stadt St. Gallen dazu eine Volksabstimmung gab, bei der – bei einer Stimmbeteiligung von 63 Prozent – 63 Prozent der St. Gallerinnen und St. Galler diesem Projekt zugestimmt haben. Leider gibt es jetzt Bestrebungen der Mehrheit des Stadtparlamentes, dieses Volksmehr wieder zu umgehen.

Da ist einfach meine klare Botschaft: Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt St. Gallen – und, ich bin überzeugt, auch im Kanton St. Gallen – will unbedingt eine dritte Röhre des Rosenberg隧nells und insbesondere die Spange Güterbahnhof, damit es dort eine Entlastung gibt.

Im Sinne der Verkehrsentslastung in der Ostschweiz und im Kanton St. Gallen bitte ich Sie, auf all diese Beschlüsse einzutreten und ganz speziell auch diesem Ostschweizer Projekt zuzustimmen.

Germann Hannes (V, SH): Vorweg dies: Ich begrüsse das Programm, das uns hier zur Genehmigung vorliegt, vollumfänglich, auch mit der Ergänzung Le Vengeron-Coppet-Nyon. Vor allem sind auch die entsprechenden gesamtverkehrlichen Optimierungen, die vorgesehen sind, zu begrüssen. Stichworte sind Geschwindigkeitsharmonisierung oder Gefahrenwarnanlagen. Dann gibt es noch die Tropfenzählersysteme mit all ihren Vor- und Nachteilen – der Gotthard lässt grüssen – und auch die lokalen Pannestreifenumnutzungen. Wir können es



uns nicht leisten, Fläche zuzubetonieren, die dann weitestgehend unbenutzt bleibt. Auch sind die Massnahmen bei den Anpassungen der Verkehrsregeln zu begrüssen, wie zum Beispiel jene, dass an Kolonnen rechts vorbeigefahren werden kann und dass das Reissverschlussprinzip im Vorfeld eines Fahrstreifenabbaus gestärkt wird.

Nun zu einem Bereich, zu dem ich auch gerne Stellung nehme, nämlich zu jenem Bereich, der – das wird Sie nicht wundern – den Kanton Schaffhausen betrifft: Es geht um den Ausbau des Fäsenstaubtunnels. Dort gibt es eine zweite Röhre. Einfach dies zur Situation in Schaffhausen, damit Sie das sehen: Der Fäsenstaubtunnel nimmt auch sehr viel Quellverkehr auf und hat pro Tag eine Frequenz von rund 30 000 Fahrzeugen. Er ist also anderthalbmal bis doppelt so stark befahren wie der Gotthardtunnel, und das geht auch weitgehend ohne riesige Staus. Doch die Verkehrszunahme, die bis 2040 prognostiziert wird, legt uns eben nahe, dieses Projekt nun in Angriff zu nehmen.

Hinzu kommt, dass die anstehende Sanierung eine Katastrophe bewirken würde, wenn der Tunnel dann komplett geschlossen werden müsste und bis dann keine Ersatzlösung vorliegen würde. Dann hätten wir ein ähnliches Problem, wie es sich am Gotthard ergeben hat. Das will in Schaffhausen wirklich niemand, dass sich diese 30 000 Fahrzeuge dereinst irgendwo durch die Stadt quälen müssen. Wenn Sie die engen Verhältnisse kennen, dann können Sie sich ausmalen, was das bedeuten würde. Insofern stehe ich zu hundert Prozent hinter dem Projekt.

Nun habe ich aber zwei Fragen speziell an Bundesrat Röstli, und zwar betreffen sie die Möglichkeit, das wegfallende Regime noch einmal anzuschauen. Wir haben eine Ausfahrt Süd, die funktioniert. Es ist zwar auch dort alles sehr eng. Auch bei der Ausfahrt Nord ist es eng. Dort hat es auch Einfahrten in beide Richtungen, sowohl in Richtung Zürich als auch in Richtung Thayngen und Deutschland. Die fallen dann eben weg, und das führt logischerweise zu einem Umgehungsverkehr. Sie haben die Information des Grossen Stadtrates aus Schaffhausen zum geplanten Ausbauprojekt erhalten. Es ist ein Schreiben an das Büro ergangen. Darin hat eine Mehrheit des Grossen Stadtrates ihre Bedenken zum Ausdruck gebracht, die mit dem Ausbau Nord und der

AB 2023 S 828 / BO 2023 E 828

Reduktion der Aus- und Einfahrten im Zusammenhang stehen.

Sie stellen zugleich Fragen; ich zitiere aus dem Brief: Sie verlangen eine erneute Überprüfung des durchgehenden Ausbaus auf vier Fahrspuren bis Schaffhausen-Herblingen, und dies unter anderem wegen der geänderten Ausgangslage, die der vom Bundesrat beschlossene Verzicht des Ausbaus auf der Strecke Schaffhausen-Herblingen bis Thayngen mit sich bringt.

Das ist eine berechtigte Frage. Der Zoll Thayngen ist einer der grössten, einer der bedeutendsten der Schweiz, nach Basel und Chiasso. Diesem Umstand müsste man Rechnung tragen. Dort ist jetzt eigentlich das ganze Nationalstrassennetz unterbrochen. Es hat zwar eine grüne Tafel, aber es ist keine ebenbürtige Nationalstrasse, denn man kann am Ende dieser Nationalstrasse auch über die Gegenfahrbahn in die dort anliegenden Gemeinden links abbiegen, und das scheint mir doch nicht ganz zukunftssträchtig in Anbetracht des bis 2040 zu erwartenden Plus von 9000 Fahrzeugen. Darum habe ich konkrete Fragen an Herrn Bundesrat Röstli.

1. Wäre der Bundesrat bereit, im Rahmen der Ende Jahr oder dann Mitte nächsten Jahres anlaufenden Planaufgabe respektive des Plangenehmigungsverfahrens, in dem auch die flankierenden Massnahmen inbegriffen sind, eben mögliche Anpassungen vorzunehmen, die den Bedenken Rechnung tragen?
2. Würde es nicht doch Sinn machen, das Nationalstrassennetz zu schliessen und die vierspurige Fahrbahn eben bis Thayngen weiterzuziehen, im Wissen darum, dass das dann möglicherweise erst in einer späteren Phase möglich sein wird?

Ich bin Ihnen dankbar, Herr Bundesrat, wenn Sie hierzu noch ein, zwei Ausführungen machen könnten.

Im Übrigen bitte ich Sie wie gesagt, auf die Vorlage einzutreten und den Beschlüssen der Kommission zuzustimmen.

Stark Jakob (V, TG): Ich erlaube mir, einige Worte zum Bundesbeschluss 2 über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen zu sagen. Grundlage dieses Ausbaus ist das Strategische Entwicklungsprogramm (Step) Nationalstrassen – ein wirklich beeindruckendes Werk. Ich möchte dem ASTRA für diese Riesearbeit herzlich danken: Das ist gute Arbeit!

Im Programm sind 16 kantonale Erweiterungsprojekte auf den 400 Kilometern ehemaliger Kantonsstrassen enthalten, die der Bund per 1. Januar 2020 im Rahmen des Netzbeschlusses (NEB) übernommen hat. Zu diesen 16 kantonalen Erweiterungsprojekten zählt auch die N23 in der Osthälfte des Thurgaus von Arbon am Bodensee nach Bonau und Müllheim im Thurtal – das Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS). Es wurde jetzt in das Step aufgenommen und den weiteren Realisierungshorizonten zugeteilt. Eine vertiefte Überprüfung wird



im Hinblick auf 2026 vorgenommen. Da sind auch weitere sechs NEB-Strecken drin, die jetzt in den Kosten noch nicht enthalten sind. Das Step-Investitionsvolumen beläuft sich auf 34 Milliarden Franken.

Es sind 66 Projekte im Step, beispielsweise zwölf aus dem Kanton Zürich, zehn aus dem Kanton Waadt und am Schluss genau eines aus dem Kanton Thurgau. Selbstverständlich sind Zürich und die Waadt grösser als der Thurgau. Aber das Verhältnis der Zahl der Projekte – zwölf und zehn und am Schluss nur eines im Thurgau, zudem noch im weiteren Realisierungshorizont – spricht eine klare Sprache. Auch Regionen und Kantone am Rande der Schweiz gehören verkehrspolitisch zur Schweiz. Ich bin deshalb sehr froh, dass der Bundesrat vorsieht, den gesamten Korridor der N23 bzw. BTS von Arbon bis Bonau – das sind 33 Kilometer – einer umfassenden Prüfung zu unterziehen.

Selbstverständlich hätten wir ein forscheres Vorgehen begrüsst, aber es ist zu akzeptieren. Wichtig sind aber die Kriterien der Prüfung, die das ASTRA macht. Die Kriterien heissen: Die neue Strasse muss kreuzungsfrei sein, auf der neuen Strasse muss durchgehend 80 bis 100 Kilometer pro Stunde gefahren werden können, und auf der neuen Strasse darf es keinen Langsamverkehr geben. Es muss eine grüne Autostrasse sein. So wird diese Osthälfte des Kantons Thurgau endlich verkehrstechnisch auf eine Weise erschlossen, dass sich alle Sektoren dieser Region – auch das Wohnen, auch die Umwelt – richtig und plangemäss entwickeln können. Wenn auch der Verkehr in Zukunft elektrisch funktioniert, werden immer noch sehr viele Fahrzeuge auf den Strassen hin und her fahren. Die Petition 22.2007, "Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) umsetzen – jetzt", die dieser Rat heute zur Kenntnis nehmen wird und die von sehr vielen Personen aus dem Kanton Thurgau unterzeichnet worden ist, weist auf dieses Bedürfnis im Kanton Thurgau hin.

Wir Thurgauerinnen und Thurgauer sind bekanntermassen ein geduldiges Volk. Wir vertrauen in der Regel immer dem Bundesrat. Aber auch die Geduld kann ein Ende haben, auch das Vertrauen kann bröckeln. Wir erwarten deshalb vom Bund – konkret vom Bundesrat, vom Vorsteher des UVEK und vom Direktor des ASTRA –, dass er unsere Bedürfnisse sehr ernst nimmt und im Step 2026 die Lösung für eine neue Nationalstrasse N23 für die Osthälfte unseres Kantons Thurgau präsentiert, und zwar mit einem nahen Realisierungshorizont.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Der Berichterstatter möchte noch einmal das Wort ergreifen.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je n'ai pas très bien compris la procédure. On était dans le débat d'entrée en matière et là on a parlé de problèmes spécifiques. Mon intervention concerne encore le débat d'entrée en matière parce que certains propos, entre autres de Mme Mazzone, ont, comme le dit Johnny Hallyday, allumé le feu.

Chères et chers collègues, en 2015 et 2016, nous avons travaillé dans ce conseil avec une certaine sérénité pour faire la paix entre le rail et la route. C'est un concept de base qui permet tout simplement de résoudre les problèmes globaux de mobilité. Faire croire que c'est en continuant à avoir un trafic congestionné sur le réseau des routes nationales qu'on va résoudre la problématique de la mobilité des citoyens dans sa globalité, ce n'est pas possible. Il y a donc un bon équilibre à trouver sur les axes principaux, que ce soit ceux des routes nationales ou ceux du rail – le réseau grandes lignes; il faut trouver des solutions.

On vient d'entendre les représentants de quasiment toutes les régions de Suisse parler des problèmes dans leur région, et ils voudraient qu'on aille plus vite dans la construction de routes, de voies ferrées. Mais, chères et chers collègues, cela ne se fait pas en deux ou trois minutes. Il y a des critères de décision qui sont, pour les routes, codifiés avec l'Office fédéral des routes; il en va de même pour le rail.

Madame Mazzone, je vous regarde parce que vous avez tenu différents propos quant au transfert modal. D'ailleurs, je constate que Mme Vara, qui se plaint dans la presse du jour de l'absence de certains sénateurs lors des débats, n'a pas écouté le débat actuel sur nos infrastructures, qui est très intéressant. Je me permets donc de vous répondre, Madame, compte tenu des injonctions que vous avez faites.

Je reviens sur la notion de la guerre entre le rail et la route et sur les moyens financiers. Ce projet concerne une procédure fédérale; il s'agit de prendre des décisions relatives à la planification. Si l'on ne fait rien quant aux goulets d'étranglement, que ce soit dans votre région ou la région zurichoise ou la mienne, demain, on aura plus de pollution, et les familles seront tout simplement en retard, par exemple, pour aller récupérer leurs enfants. Il y a donc des projets à réaliser.

Nous traitons là essentiellement des goulets d'étranglement. C'est une politique stratégique qui a été développée au fil du temps et qui permet de résoudre avec attention les problèmes des régions.

D'autant que, les projets qui sont cités dans les messages, ce ne sont pas des projets qui se réaliseront tout de suite: la possibilité est donnée, démocratiquement, de mettre à l'enquête les projets, qui, ensuite, se mettront ou non en route.

Je prends ma région comme exemple: nous avons décidé, il y a huit ans, de faire le contournement de Lau-



sanne-Morges, au même titre qu'à Zurich il a été décidé de faire certains projets. Ceux-ci n'ont pas bougé d'un centimètre, parce que le canton, ou parfois les communes, s'y sont opposés.

AB 2023 S 829 / BO 2023 E 829

Aujourd'hui, s'agissant du noeud de Crissier, qui est un très vieux problème, une solution va enfin peut-être être trouvée, mais on est dans la phase de l'enquête. C'est une planification sur les moyen et long termes, mais il ne faut pas croire que tout ce qu'on voter aujourd'hui donnera lieu à une décision immédiate, il faut bien s'en rappeler. Et si l'on veut faire plus de report modal, alors mettez les moyens pour le rail lors de la prochaine législature. Vous entendez les réponses de la part des spécialistes, que ce soit ceux de l'OFT ou des CFF: on n'a pas assez de ressources.

La première chose que vous devriez faire tout à l'heure, c'est accepter ma motion, que le Conseil fédéral a recommandé de rejeter, pour garantir justement un projet cohérent, en ne réalisant pas seulement la première étape dans la région de Morges, mais la globalité jusqu'à Genève, pour répondre aux problèmes de mobilité au même titre qu'entre Winterthour et Saint-Gall, pour prendre quelques exemples.

Mais ces moyens, Madame, il faut les trouver. D'où viennent-ils? Ils viennent du paquet fédéral, c'est une juste redistribution des moyens qu'il faut assurer. Il n'y a pas seulement des problèmes d'infrastructures relatives à la mobilité, mais il y a encore plein d'autres problèmes, qui sont d'ordre social, sanitaire, etc.

Nous sommes ici dans la chambre "de réflexion" et dans laquelle nous devons être attentifs. C'est pour cela que j'ai commencé ma présentation en disant de ne pas allumer le feu, cela ne sert à rien. Parce qu'en fait, vous faites croire qu'en ne réalisant pas ce projet, il est possible de faire autre chose. Ce n'est pas vrai. D'ici à la fin de votre carrière politique, qui j'espère sera longue, je ne suis de loin pas sûr que l'on aura pu réaliser tous les projets décidés ici aujourd'hui. Parce que, justement, la démocratie permet, aux citoyens, aux communes et autres, de s'opposer.

Un projet est proposé ici, je l'aborderai d'ailleurs par la suite, et on entend qu'une commune et un canton ne sont pas entièrement d'accord avec celui-ci.

Or, l'Office fédéral des routes, qui est responsable de ce projet, a des critères de décision et dit: "On ne peut pas couvrir votre autoroute; on ne peut pas mettre des murs antibruit", parce que cela ne serait pas conforme au principe de l'égalité de traitement applicable à l'ensemble du réseau des routes nationales. Voilà comment cela fonctionne!

Quant à l'intérêt général: les routes nationales représentent 3 pour cent du réseau – 3 pour cent du réseau! – pour 50 pour cent des transports individuels motorisés. Il y a donc une plus-value confédérale énorme, et on doit répartir les moyens pour les mettre en oeuvre.

Voilà, chères et chers collègues. Je ne peux donc que vous recommander, comme la commission, d'entrer en matière de manière globale. Je reviendrai ensuite sur les différents arrêtés et je précise bien que, si l'arrêté 1 prévoit des mesures immédiates très claires, l'autre concerne des projets qui se mettent en place, et nous autorisons par ce biais l'administration à aller de l'avant dans ces projets qui se réaliseront – j'ose espérer – rapidement. Mais tout cela dépendra bien sûr des droits des tiers.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich danke dem Berichterstatter für die umfassende Einführung und Darlegung dieses für die Zukunft der Infrastrukturen in der Schweiz wichtigen Geschäfts. Nach dem Nationalrat sind Sie als Zweitrat eigentlich schon auf der Zielgeraden für dieses Geschäft, und ich hoffe, dass wir es in dieser Session abschliessen können, um dann die verschiedenen Projekte konkret an die Hand nehmen zu können.

Es geht heute um die Nationalstrasse, aber ich möchte klar betonen, was jetzt auch vom Kommissionsprecher, Herrn Français, mitgeteilt wurde: Diese Arbeiten sind Teil eines Gesamtverkehrskonzepts, und sie stehen auch mit dem Ausbau des Schienennetzes in Einklang. Es gibt einfach einen unterschiedlichen Rhythmus: Im Bereich Strasse kommen wir alle vier Jahre, im Bereich der Schiene alle acht Jahre mit einer Vorlage. Aber letztlich möchte ich Ihnen doch kurz die Zahlen im Vergleich darlegen.

Es ist schwierig, die Jahre genau voneinander abzugrenzen, weil es eben unterschiedliche Projekte sind, doch kann man es in etwa machen. Beim Strategischen Entwicklungsprogramm (Step) Eisenbahnstruktur haben wir für die Ausbauschritte 2025 und 2035 Kredite von 27 Milliarden Franken vorgesehen. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt den Stand dieser Ausbauprogramme mit einigen Zusatzkrediten, die dort eingerechnet sind, vorgelegt bekommen. Beim Ausbauschritt Step mit Realisierungshorizont 2030, also in etwa dem gleichen Horizont wie bei der Strasse, sprechen wir von 17 Milliarden Franken. Bei Unterhalt und Instandsetzung sprechen wir hier von einem Paket von 8,8 Milliarden Franken. Bei der Bahn haben wir aktuell eine Vorlage für Unterhalt und Instandsetzung in der Höhe von 15,1 Milliarden Franken in der Vernehmlassung. Es ist mir wichtig, das in den Vordergrund zu stellen.



Wir wollen eben nicht das eine gegen das andere ausspielen. Um die zukünftigen Verkehrsströme in diesem Land zu bewältigen, braucht es beide Projekte. Es ist nicht so, dass wir, wenn wir jetzt im Nationalstrassenbereich Einsparungen machen oder Projekte nicht realisieren, diese Kapazitäten dann einfach zur Bahn verschieben können. Sie können von der Bahn aus Platzgründen gar nicht aufgenommen werden. Es ist mir wichtig, das hier in den Vordergrund zu stellen.

Ich möchte deshalb zuerst die Wichtigkeit und Bedeutung der Nationalstrassen für das Land nochmals darlegen, dann die Notwendigkeit zum Unterhalt und zur Weiterentwicklung erläutern, kurz auf die Ergebnisse der Vernehmlassung eingehen und schliesslich das Fazit des Bundesrates und die Anträge zum Eintreten präsentieren.

Die Nationalstrassen sind das Rückgrat des Strassenverkehrs in der Schweiz. Auf einer Netzlänge von 2250 Kilometern werden 40 Prozent des Strassenverkehrs, des motorisierten Individualverkehrs, abgewickelt. Die Länge von 2250 Kilometern entspricht gerade einmal 3 Prozent des Strassennetzes. Auf 3 Prozent sind also 40 Prozent des Verkehrs unterwegs. Noch extremer ist es im Güterverkehr: Auf diesen 3 Prozent Strassenlänge sind 70 Prozent des Güterverkehrs unterwegs. Das zeigt, so glaube ich, relativ eindrücklich die Bedeutung unserer Nationalstrassen. Sie tragen in sehr erhöhtem Masse dazu bei, unsere Mobilität abzuwickeln, Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern zu versorgen und Städte und Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten; das ist ein ganz wichtiger Aspekt.

Damit Nationalstrassen gut funktionieren, braucht es unser Zutun. Ohne Gegenmassnahmen wird das Nationalstrassennetz bis 2040 auf über 450 Kilometern regelmässig überlastet sein. Das ist gut ein Fünftel des gesamten Nationalstrassennetzes. Wenn Arbeitnehmende im Stau stehen, kostet das dem Gewerbe sehr viel Geld. Wir beziffern diese Kosten heute auf jährlich etwa 3 Milliarden Franken. Im letzten Jahr wurde mit fast 40 000 Stautunden der höchste je erhobene Wert erreicht.

Besonders davon betroffen sind Nationalstrassen im städtischen Einzugsgebiet. In diesen dicht besiedelten Gebieten wirken sich überlastete Nationalstrassen besonders stark auf die Bevölkerung aus. Der Verkehr, den die Nationalstrassen nicht mehr bewältigen können, weicht auf das städtische Verkehrsnetz aus; verstopfte Strassen in den Städten sind letztlich die Folge davon. Sie behindern den öffentlichen Verkehr und die Velofahrer, wirken sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit aus und verursachen zusätzlich Lärm und Abgase. Ein Ausbau der Nationalstrassen ist also letztlich gerade aus ökologischer Sicht eine Notwendigkeit.

Zur Weiterentwicklung und zum Unterhalt: Damit die Nationalstrassen ihre wichtige Entlastungsfunktion auch in Zukunft erfüllen können, sind Massnahmen notwendig. Ich kann Ihnen versichern, dass Ausbaumassnahmen für den Bundesrat dabei nicht das erste Mittel sind. Bevor Ausbaumassnahmen in Betracht gezogen werden, wird alles dafür getan, dass zusätzliche Nachfragen möglichst nicht entstehen oder die bestehenden Infrastrukturen effizienter bzw. möglichst effizient genutzt werden. Dies geschieht beispielsweise durch eine bessere Abstimmung der räumlichen und der verkehrlichen Entwicklung durch Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel oder durch umfassende Verkehrsmanagementmassnahmen.

Nationalstrassenseitig wurde und wird viel getan, um die bestehenden Kapazitäten besser auszunutzen. Die

AB 2023 S 830 / BO 2023 E 830

Verkehrsmanagementmassnahmen, das sehen Sie bei vielen Baustellen, werden massiv ausgebaut und bringen eine Reduktion von Stautunden. Erst wenn diese Mittel ausgeschöpft sind, plant der Bundesrat Kapazitätserweiterungen. Diese durchlaufen eine langjährige und intensive Planungsphase, in der den unterschiedlichen und berechtigten Interessen des Umweltschutzes, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der betroffenen Regionen und Kantone Rechnung zu tragen ist. Daneben gewinnt die Unterhaltsfähigkeit des Nationalstrassennetzes auch zunehmend an Bedeutung. Auf dem hochausgelasteten Strassennetz sind länger andauernde Sperrungen von Fahrspuren für Instandsetzungsarbeiten längst nicht mehr möglich. Tunnels können nur noch umfassend saniert werden, wenn zuvor zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Die nötigen Ausbauten dienen also nicht nur der Kapazitätserweiterung, sondern immer öfters auch der Robustheit, der Resilienz und der Unterhaltsfähigkeit des Nationalstrassennetzes. Wir sehen in diesen Tagen gerade am Gotthard, wie wichtig eine gewisse Redundanz ist, damit das Strassennetz eben auch bei einem Ereignis, das wir nie ganz ausschliessen können – wir befinden uns in der Natur –, weiter funktioniert. Neben den Ausbauten ist es wichtig, dass das bestehende Nationalstrassennetz in Schuss gehalten wird. Deshalb ist hier ein umfassender Kredit für regelmässige Betriebs- und Unterhaltsarbeiten notwendig. Mit dieser Botschaft will der Bundesrat sicherstellen, dass genügend Geld für diese Betriebs- und Unterhaltsmassnahmen für das bestehende Netz vorhanden ist und die Finanzierung der nächsten Etappe der Kapazitätserweiterungen sichergestellt werden kann.

Beim Beschluss über die Kapazitätserweiterungen gibt es einen zentralen Unterschied zum Vorgehen bei der



Eisenbahn. Im Gegensatz zur Bahninfrastruktur – ich habe es einleitend schon angetönt – entscheiden Sie alle vier Jahre über die weiteren Projekte. Wir schlagen Ihnen diejenigen Projekte aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen vor, von denen wir die Kosten kennen und erwarten, dass sie in den nächsten vier Jahren baureif sind und dann effektiv realisiert werden können.

Zum Ergebnis der Vernehmlassung: In der Vernehmlassung stiessen die Überlegungen des Bundesrates mehrheitlich auf Zustimmung. Die Notwendigkeit, finanzielle Mittel für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen bereitzustellen, wird grundsätzlich bejaht. Unterschiedliche Auffassungen gibt es bei der generellen Ausrichtung der Vorlage. Während die Mehrheit die Erweiterung der Nationalstrassen begrüsst und teilweise eine raschere Realisierung fordert, lehnen andere jegliche Erweiterungsprojekte aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ab. Wir sehen diese Divergenz auch bei den heutigen Anträgen.

Der Umfang des Step Nationalstrassen wird von der Mehrheit begrüsst. Die Kantone unterstützen den vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbauschnitt. Einige Kantone forderten die höhere Priorisierung von Vorhaben auf ihrem Gebiet. Am meisten kontrovers diskutiert wurde der Umgang mit den sieben kantonalen Strassenprojekten, die vom Bund übernommen wurden. Hier haben wir zum Teil Vertiefungsbedarf ausgemacht. Der Bundesrat hält am Überprüfungsbedarf bei diesen Vorhaben fest. Er führt die nötigen Vertiefungen innerhalb des Step Nationalstrassen durch und hat die sieben Vorhaben dem weiteren Realisierungshorizont zugeordnet. Dem Anliegen des Kantons Glarus soll Rechnung getragen werden. Hier wurde das Anliegen auch von den Herren Ständeräte Zopfi und Hefti dargelegt. Die Umfahrung Netstal soll zusammen mit dem kantonalen Projekt geplant und umgesetzt werden. Das kantonale Projekt Umfahrung Glarus schliesst unmittelbar an die vom Bund vorgesehene Umfahrung Netstal an und ist deren logische Fortsetzung. Eine gemeinsame Planung ermöglicht hier Synergien. Der Nationalstrassenperimeter endet aber in Glarus Nord. Die Planung und Finanzierung der Umfahrung Glarus bleibt Aufgabe des Kantons Glarus. Wir hoffen hier auf eine enge Zusammenarbeit, dass diese Projekte gemeinsam mit der Nutzung von Synergien realisiert werden können. In engem Kontakt mit dem Kanton werden wir die nötigen Arbeiten absprechen. Das werde auch ich persönlich eng verfolgen.

Ich möchte noch auf die verschiedenen Fragen eingehen, die gestellt wurden:

Frau Mazzone, betreffend das vom Nationalrat eingebrachte Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon: Die beiden Kantone Genf und Waadt unterstützen dieses Projekt und ebenso die anliegenden, betroffenen Gemeinden. Für dieses Projekt liegt die Plangenehmigung vor, sie wird im Oktober vom Bundesrat besprochen, damit wir wieder gleich weit wie mit allen anderen Projekten sein werden. Wenn Sie also die Projekte hier in der Schlussabstimmung genehmigen, dann sind wir einen Monat später auch bei diesem Projekt in der Westschweiz gleich weit wie bei allen anderen fünf vom Bundesrat beantragten Projekten. Wir haben hier also eigentlich keinen Projektstandunterschied. Es passt also auch in diesen Vierjahresrhythmus.

Noch einmal: Auch wenn wir diese Ausbauten nicht machen – ich wiederhole es bewusst, ich habe es einleitend schon gesagt –, werden wir die Kapazitäten nicht einfach hin zur Bahn verschieben können. Sie haben vorhin gehört, welches die Mittel sind, die wir in die Bahn investieren: Dort gehen wir von einer Erhöhung des Modalsplits von 3 Prozent aus. Das ist eine Erhöhung, die aufgrund der Kapazitäten realisierbar und die dann auch dem Bevölkerungswachstum und den höheren Ansprüchen an die Mobilität gemäss Verkehrsperspektiven Rechnung tragen kann. Mehr liegt hier gemäss unseren Prognosen und Berechnungen nicht drin. Es braucht beide Ausbauschnitte.

Zu den Fragen von Herrn Germann: Das Anliegen der Weiterführung nach Thayngen kennen wir, wir sind uns seiner bewusst. Aufgrund der Verkehrsprognosen sind wir der Auffassung, dass es in einem späteren Schritt durchaus aufgenommen werden kann; wir werden das entsprechend prüfen und anschauen. Es ist jetzt noch nicht dringend nötig. Es ist aber letztlich auch eine Frage der Priorisierung der Mittel. Zu einem späteren Zeitpunkt ist für uns die Weiterführung durchaus denkbar, und wir werden das dann entsprechend wieder hier vorlegen. Sie haben noch nach Varianten gefragt. Hier ist es so, dass wir das mit dem Kanton Schaffhausen und mit der Stadtregierung abgesprochen haben. Stadtregierung und Kanton haben dieser Variante in dieser Ausführungsform zugestimmt. Wir möchten das entsprechend auch so umsetzen. Das zu Ihren Fragen.

Herr Ständerat Stark, ich kann Ihnen versichern, dass die Bodensee-Thurtal-Strasse in Ihrem Sinne angegangen wird und die Korridorstudie mit den Eckwerten, die Sie genannt haben, so erstellt werden soll. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie das auch in zeitlicher Hinsicht möglichst rasch haben wollen. Wir werden das entsprechend angehen. Wir konnten uns bereits persönlich darüber austauschen.

Herr Ständerat Salzmann und Frau Ständerätin Friedli haben die spezifischen Projekte in ihren Regionen genannt. Es ist so, sie sind notwendig. Wir sind überall gleich vorgegangen, und zwar nach dem Bedarf und dem jeweiligen Kosten-Nutzen-Verhältnis. Wenn man am Morgen im Radio jeweils die Verkehrsstaumeldungen hört, wird einem klar, dass die Standorte der Projekte, die Sie genannt haben, eigentlich mehr oder weniger



relativ regelmässig im Radio kommen. Es ist also kein Zufall, dass wir in Bern, in St. Gallen, Schaffhausen und Le Vengeron diese Bauten machen wollen.

In diesem Sinne danke ich für die Unterstützung.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Besten Dank, Herr Bundesrat.

Rösti Albert, Bundesrat: Darf ich noch zum Fazit kommen? (*Zwischenruf Präsidentin: Selbstverständlich!*) (*Heiterkeit*) Entschuldigung, Frau Ständeratspräsidentin! Ich will es kurz machen.

Der Bundesrat beantragt Ihnen einen Zahlungsrahmen von 8,878 Milliarden Franken für den Unterhalt der Nationalstrassen sowie den Ausbauschritt 2023 mit den Projekten Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, der dritten Röhre des Rosenberg隧nels in St. Gallen inklusive der Spange Güterbahnhof, dem Rheintunnel in Basel und der zweiten Röhre

AB 2023 S 831 / BO 2023 E 831

des Fäsenstaubtunnels in Schaffhausen. Wie gesagt, wenn Sie das Projekt Le Vengeron-Coppet aufnehmen, wird es der Bundesrat im Oktober auch behandeln. Dann kommt der nötige Verpflichtungskredit für diese Ausbauten im Umfang von 4,354 Milliarden Franken dazu.

Im Sinne meiner Ausführungen bitte ich Sie, auf diese Beschlüsse einzutreten.

1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

1. Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024–2027

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Cet arrêté fédéral 1 a fait l'objet d'un débat général, mais il y a lieu de préciser à quoi servent ces montants. Il faut bien le comprendre. D'abord, ils garantissent le bon état et l'entretien du réseau. Ils garantissent aussi l'amélioration du réseau, en particulier dans le cadre des sorties autoroutières, qui sont aujourd'hui insuffisantes, comme je l'ai dit dans mes propos initiaux. Ces sorties sont bien souvent des parkings d'attente avant de pouvoir rentrer sur le réseau cantonal, voire communal. Ces montants améliorent aussi sensiblement l'effet de la route sur notre environnement, en particulier sur le traitement des eaux. En effet, quand des travaux d'entretien conséquents sont régulièrement faits sur le réseau, il y a une séparation des eaux de surface, qui ne sont pas vraiment des eaux claires, puisqu'elles sont polluées par les polluants émanant de la voiture, comme l'usure des pneus ou différents métaux lourds.

Cet arrêté fédéral constitue donc une plus-value pour la sécurité et pour l'environnement et a été approuvé à l'unanimité de notre commission.

Angenommen – Adopté



Art. 1 – Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6001)

Für Annahme der Ausgabe ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/6002)

Für Annahme des Entwurfes ... 40 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

...

f. Le Vengeron – Coppet – Nyon (GE/VD), sofern der Bundesrat das generelle Projekt bis am 31. Dezember 2023 genehmigt hat.

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Mazzone)

Abs. 2 Bst. a, b

Streichen

Art. 1

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national





Al. 2

...

f. Le Vengeron – Coppet – Nyon (GE/VD) à condition que le Conseil fédéral ait approuvé le projet général au plus tard le 31 décembre 2023.

Proposition de la minorité

(Zopfi, Mazzone)

Al. 2 let. a, b

Biffer

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je crois que le débat a déjà eu lieu, en tout cas lors de l'entrée en matière. Chacun a pu s'exprimer. Je vous ferai un résumé rapide de cette discussion, puisque cet arrêté fédéral a été très longuement discuté au sein de notre commission.

A l'article 1 alinéa 2 lettres a et b, une minorité propose de biffer les lettres a et b de l'alinéa, soit de ne pas inclure un accroissement de la capacité pour les projets de Wankdorf-Schönbühl et Schönbühl-Kirchberg. Elle a argué que certaines adaptations et extensions de capacités des routes nationales ne sont pas nécessaires et que la politique "plus de trafic, plus d'aménagement" peut être contre-productive, notamment en invoquant des considérations climatiques et des résistances dans les régions.

La majorité a toutefois soutenu le projet, en soulignant les problèmes de circulation et l'importance des infrastructures de transports pour l'économie. Elle estime que cela permettra de réduire les embouteillages. Dès lors, la commission propose de conserver les lettres a et b, conformément à la décision du Conseil national, par 9 voix contre 2 et 1 abstention.

Est-ce que je peux continuer pour les autres articles, Madame la présidente?

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Nous traiterons les autres articles après.

AB 2023 S 832 / BO 2023 E 832

Zopfi Mathias (G, GL): Ich spreche gleich auch zu Buchstabe b, also zu beiden Strassenprojekten.

Ich habe es in meinem Eintretensvotum gesagt: Es gibt verschiedene Strassenprojekte in dieser Vorlage, und man kann und muss sie auch verschieden bewerten. Es ist ja nicht so, dass ich gegen alle Strassen ausser jenen in Glarus wäre. Man kann sie vielmehr auch differenzierter bewerten.

Die Projekte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg bringen einen reinen Kapazitätsausbau. Diese Autobahnen sollen auf acht bzw. sechs Spuren erweitert werden. Das scheint mir doch etwas aus der Zeit gefallen zu sein. Ich sage nicht, Kollege Engler, dass dieses Projekt des Teufels ist, ich habe es vorhin nicht gesagt, und ich sage es auch jetzt nicht. Es ist des Bundesrates, und das ist nicht gleich schlimm. (*Heiterkeit*) Ich sage auch – da haben Sie natürlich recht, Kollege Engler, ich habe den Kerenzberg als Beispiel genannt –, dass es Situationen und Projekte gibt, wo man Kapazitäten schaffen muss, auch ausserhalb von reinen Umfahrungen, so, wie ich es gesagt habe.

Aber auch wenn klar ist, dass die Elektromobilität einen Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels und der Klimakrise leisten wird, muss es doch erlaubt sein, über die Kapazitätsfrage, die Frage nach mehr Mobilität, zu sprechen. Ist es einfach ein Naturgesetz, dass wir immer mehr Mobilität haben? Mobilität bedeutet auch Ineffizienz, bedeutet Wege, bedeutet Landverbrauch usw.; ich komme nachher noch darauf. Es muss doch erlaubt sein, das zu hinterfragen, insbesondere auch bei einzelnen Projekten. Wenn wir das nicht machen und hier in diesem Saal diese Diskussionen nicht führen würden, dann sähe ich keine Berechtigung. Dann könnten wir heute Morgen auch jassen gehen und uns dort angiften, wie es einige getan haben.

Gut, jetzt zu diesen Projekten: Der Landverbrauch dieser Ausbauprojekte ist enorm. Es ist eine Rodung eines Waldstücks notwendig. Mit dem Ausbau Wankdorf-Schönbühl auf einer Länge von 5,7 Kilometern würden 13,4 Hektaren Land zubetoniert, 3,7 Hektaren davon sind wertvolle Fruchtfolgeflächen. Während der Bauzeit würden weitere 13 Hektaren benötigt, und 3,5 Hektaren Wald müssten gerodet werden. Das dürfte der Grund sein, weshalb auch Vertreter der Landwirtschaft das Projekt ablehnen und sich auch der Schweizer Bauernverband kritisch geäußert hat. Auch die Gemeinden stehen nicht alle hinter dem Projekt. Es stimmt nicht, dass die ganze Region einverstanden ist und sich dieses Projekt wünscht. Die Stadt Bern und die Gemeinden Zollikofen und Bolligen sind gegen das Projekt, andere Gemeinden haben deutliche Vorbehalte.

Statt des Ausbaus der Autobahn wäre hier doch ein Kapazitätsausbau viel sinnvoller, der dazu führen würde, dass das Nadelöhr kleiner wird und auf diesem Weg einfach wieder mehr Mobilität, ob elektrisch oder



fossil betrieben, fliessen könnte. Ich glaube, man sieht nirgendwo besser als bei diesem Projekt, dass Kapazitätsausbauten in dieser Art einfach wieder zu mehr Verkehr führen. Stattdessen müsste man doch mit Massnahmen den Umweg über die Dörfer und den Schleichverkehr angehen. Um die Dörfer echt zu entlasten anstatt sie mit mehr Landverbrauch zu belasten, müsste man den Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöhen. Es geht mir hier nicht um ein Gegeneinander-Ausspielen, sondern es geht um Alternativen und um ein Denken in Systemen.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Salzmann Werner (V, BE): Geschätzter Herr Ständerat Zopfi, geschätzter Kollege, ich will Ihnen nicht Sankt-Florians-Politik unterstellen. Aber wenn Sie sagen, Umfahrungs- und Entlastungsstrassen seien sinnvoll, Sie aber gleichzeitig die Autobahnabschnittserweiterungen hier verhindern wollen, müssten Sie doch auch sagen, dass es die Umfahrungsstrassen für die Nebendörfer brauche, obwohl deren Bau wiederum Landverbrauch bei weiterhin stockendem Verkehr zur Folge hätte. Ich sehe die Logik in Ihren Aussagen nicht: Einerseits loben Sie Glarus für seine Umfahrungsstrasse, andererseits zwingen Sie Bern gewissermassen dazu, Autobahnen nicht auszubauen. Gleichzeitig machen Sie eigentlich Umfahrungsstrassen möglich. Deswegen sehe ich keine Logik in Ihren Aussagen.

Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge abzulehnen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie, diese Minderheitsanträge bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a und b abzulehnen. Hier gibt es wirklich ein zentrales Nadelöhr. Wir befinden uns – ich muss Ihnen das nicht sagen – auf einem der Verkehrskreuzer der Schweiz. Wenn Sie mit dem Auto von Bern nach Zürich fahren oder umgekehrt, stehen Sie praktisch immer auf dieser Strecke, praktisch immer. Dann nehmen Sie eben nach GPS die Ausfahrt Schönbühl und fahren durch mehrere Dörfer, bis Sie irgendwo in Härkingen wieder auf die Autobahn kommen. Das ist wirklich kein Zustand.

Wir haben hier Kapazitäten aus den Sechzigerjahren, die zum Teil – ja, einiges wurde schon ausgebaut – nicht genügen. Es ist eben wirklich so: Diese Kapazität kann nicht von der Schiene übernommen werden, denn wir haben auch einen sehr engen Fahrplan rund um Bern. Deshalb brauchen wir hier diese Entlastungen.

Wichtig ist mir: Wir bauen die Infrastruktur für die Mobilität von morgen. Es wurde jetzt jeweils immer gesagt, die Elektrifizierung reiche nicht aus. Können wir dann die Bahn auch nicht ausbauen? Auch die Bahn verursacht letztlich graue Energie bei der Produktion der Infrastruktur. Wo ist dann hier jetzt noch der Unterschied zwischen Strasse und Bahn? Ich glaube vielmehr, dass wir mit diesen Infrastrukturen durch das autonome Fahren, wo Ihr Rat bei der Beratung des neuen Strassenverkehrsgesetzes ja sehr fortschrittlich war, dann noch eine grosse Mehrkapazität aufnehmen können. Aber im Moment müssen wir bei der Annahme eines relativ geringen Verkehrswachstums diese Kapazität einmal auffangen.

Deshalb bitte ich Sie dringend, hier der Mehrheit zuzustimmen.

Betreffend Landwirtschaft: Da ich selbst aus der Landwirtschaft komme, habe ich natürlich grosses Verständnis dafür, dass die angrenzenden Bauernbetriebe hier in einem Konflikt stehen und dieses Projekt nicht unterstützen können. Ich kann Ihnen einfach versichern: Wir haben gerade im letzten Rapport mit dem ASTRA nochmals intensiv über die mögliche Kompensation der Fruchtfolgefleichen diskutiert. Wir wollen alles daran setzen – es ist vielleicht nicht in allen Punkten möglich, aber wir wollen alles daran setzen – und haben auch den Auftrag, die Fruchtfolgefleichen dort, wo sie verloren gehen, zu kompensieren und möglichst auch Realersatz zu gewähren. Das ist wirklich unsere Absicht, um auch die Gesamtsituation letztlich zu verbessern oder die negativen Auswirkungen, die bei keinem Infrastrukturprojekt ausgeschlossen werden können, so weit wie möglich abzufedern. Von daher, meine ich, sollte am Schluss auch der Schweizer Bauernverband Interesse an diesem Projekt haben und wird es wohl auch haben, denn letztlich muss die Wirtschaft in unserem Land funktionieren. Diese hängt sehr stark davon ab, inwieweit wir die Infrastrukturen ausbauen können.

Ich möchte Ihnen auch sagen, dass mein Departement schon bemüht ist, nicht einfach alles auf mehr Verkehr zu setzen. Wir haben jetzt die Verkehrsperspektiven. Sie kennen sie, das sind 11 Prozent mehr Verkehr im motorisierten Individualverkehr und 30 Prozent im Güterverkehr. Zu den 11 Prozent: So wie ich das beurteile, sind wir wahrscheinlich eher am unteren als am oberen Rand der Prognose. Wir werden alles daran setzen müssen, dass die Leute nicht immer pendeln müssen, dass wir hier eher etwas zurückgehen, auch wenn wir diese Ausbauten machen. Sonst wird es insgesamt nicht reichen.

Da ich gerade bei den Verkehrsperspektiven bin, gebe ich noch eine weitere Antwort; das habe ich vorhin vergessen. Herr Ständerat Engler, ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie die nächsten Verkehrsperspektiven gerne auch im Rat oder zumindest in der Kommission besprechen möchten. Das werde ich gerne aufnehmen.



Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6003)

Für den Antrag der Mehrheit ... 34 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 5 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Abs. 2 Bst. b – Al. 2 let. b

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6004)

Für den Antrag der Mehrheit ... 33 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 5 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Entscheide zu Absatz 2 Buchstaben a und b gelten auch für Artikel 1 Absatz 1 von Vorlage 3.

Abs. 2 Bst. f – Al. 2 let. f

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Il y a déjà eu un grand débat sur ce sujet – d'ailleurs, en commission, cela a été un point important. Le Conseil national a fait un rajout au projet du Conseil fédéral qui a un impact financier non négligeable de plus de 900 millions de francs.

Il est bon de rappeler que les points traités constituent selon les normes SIA un avant-projet. Théoriquement, pour les avant-projets, on calcule les prix à plus ou moins 20 pour cent. Dans le cas présent, pour les projets, comme les appelle l'Office fédéral des routes – qui utilise cette terminologie pouvant apporter quelques confusions dans la profession, mais pas pour nous, car nous avons l'habitude de les traiter ainsi –, les prix sont donnés à plus ou moins 10 pour cent. Le fait que ce montant ait été discuté au sein de notre conseil et en particulier au Conseil national prouve l'avancée du projet.

Comme l'a très justement dit M. le conseiller fédéral dans ses propos introductifs, ce projet devrait être adopté par le Conseil fédéral tout prochainement – en octobre tel que l'on a pu l'entendre. La discussion a concerné l'entrée en matière sur la proposition faite par le Conseil national. Elle a été acceptée, par 9 voix contre 0 et 3 abstentions.

Pour avoir la certitude de bien respecter la procédure classique, il faut que ce projet soit préalablement adopté par le Conseil fédéral. Aussi, la proposition d'un de nos collègues de faire un rajout par rapport à la proposition du Conseil national est conditionnée à l'approbation par le Conseil fédéral du projet général au plus tard le 31 décembre 2023. On a entendu qu'il devrait être approuvé au mois d'octobre – on s'en réjouit. Cette proposition a été adoptée par 9 voix contre 0 et 3 abstentions.

Dès lors, votre commission vous propose de soutenir cette proposition avec le rajout tel qu'il a été formulé.

Rösti Albert, Bundesrat: Wir teilen die Absicht Ihrer Kommission, die mit dem Vorbehalt verbunden ist. In den Ausbauschrift sollen nur Projekte aufgenommen werden, die auch tatsächlich baureif sind. Ich kann Ihnen aber hier nochmals die Baureife bestätigen, nachdem ich es einführend schon etwas gemacht habe.

Zum aktuellen Stand der Planung lässt sich Folgendes sagen: Das Bundesamt für Strassen hat die Ämterkonsultation abgeschlossen und ist jetzt daran, die Unterlagen für das Mitberichtsverfahren und den Entscheid des Bundesrates aufzubereiten. Aus der Ämterkonsultation werden keine Differenzen verbleiben. Somit wird der Bundesrat im Oktober über dieses Geschäft entscheiden. Wie gesagt, ist nicht zu erwarten, dass hier noch Differenzen auftauchen werden, da wir bis heute keine Kenntnis von solchen haben. Sie sehen also, dass wir seitens UVEK alles dafür tun werden, Ihre Bedingung zu erfüllen. Ich gehe stark davon aus, dass auch der Bundesrat Ihre Bedingung erfüllen wird.

Ich glaube, es liegt an Ihnen, zu entscheiden, ob Sie diese Differenz aufrechterhalten wollen oder nicht. Vorangetrieben wird das Projekt so oder so. Wenn Sie, nach dieser Erklärung, dem Nationalrat folgen, hätten wir einfach eine Stufe weniger im Nationalrat und könnten das Projekt direkt bereinigen. Aber das will ich selbstverständlich Ihnen überlassen.

Angenommen – Adopté





Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Der Entscheid gilt auch für Artikel 1 Absatz 2 von Vorlage 3.

*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 2

*Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national*

Angenommen – Adopté

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 23.032/6005)
Für Annahme des Entwurfes ... 34 Stimmen
Dagegen ... 4 Stimmen
(4 Enthaltungen)*

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Das Wort zu den Petitionen 22.2007 und 22.2032 hat der Berichterstatter.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Les pétitions n'ont pas vraiment été débattues, puisque c'est le résultat des discussions générales que nous avons eues. Il est bon de préciser, toutefois – et c'est pour cela que je prends la parole –, que l'Office fédéral des routes a la responsabilité de l'entretien et de la surveillance de plus de 400 tunnels et de près de 10 000 ouvrages d'art, ce qui vous montre la complexité du réseau et les besoins d'engagement pour tout simplement garantir l'efficacité du réseau.
Comme l'arrêté 1, l'arrêté fédéral 4 sur le réseau des routes nationales a été accepté à l'unanimité.
Je profite d'avoir la parole pour dire que, lors du vote sur l'ensemble, l'arrêté 3 a été accepté par 10 voix contre 1 et 1 abstention.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Kommission hat im Rahmen ihrer Beratung auch von den Petitionen 22.2007 und 22.2032 Kenntnis genommen und sie gemäss Artikel 126 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes behandelt.

3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten
3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

*Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates*

Titre et préambule

*Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national*

Angenommen – Adopté





Art. 1

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Der Kreditteil für die Kapazitätserweiterung Le Vengeron – Coppet – Nyon (GE/VD) beträgt 911 Millionen Franken (Art. 1 Abs. 2 Bst. f des Bundesbeschlusses vom ... über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen).

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Mazzone)

Abs. 1 Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 4,101 Milliarden Franken ...

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Mazzone)

Abs. 1 Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 4,115 Milliarden Franken ...

Art. 1

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

La partie du crédit relative à l'accroissement de capacité Le Vengeron – Coppet – Nyon (GE/VD) s'élève à 911 millions (art. 1 al. 2 let. f, de l'arrêté fédéral du ... sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales).

Proposition de la minorité

(Zopfi, Mazzone)

Al. 1 introduction

Un crédit d'engagement de 4,101 milliards de francs ...

Proposition de la minorité

(Zopfi, Mazzone)

Al. 1 introduction

Un crédit d'engagement de 4,115 milliards de francs ...

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6006)

Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(3 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2–5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates



Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/6007)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(2 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I, II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I, II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/6008)

Für Annahme des Entwurfes ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(4 Enthaltungen)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Das Geschäft geht zurück an den Nationalrat.



23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024–2027, Ausbauschnitt 2023
für die Nationalstrassen,
Verpflichtungskredit und Änderung
des Bundesbeschlusses
über das Nationalstrassennetz****Plafond des dépenses pour les routes
nationales sur la période 2024–2027,
étape d'aménagement 2023 des routes
nationales, crédit d'engagement
et modification de l'arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales***Differenzen – Divergences*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Wir befinden uns in der ersten Runde der Differenzbereinigung. Die Differenzen beraten wir in einer einzigen Debatte.

Wasserfallen Christian (RL, BE), für die Kommission: Wirklich in aller Kürze: Es geht nur noch um Buchstabe f, das Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon. Dort hat der Ständerat eingefügt, dass der Bundesrat das generelle Projekt bis am 31. Dezember 2023 zu genehmigen hat. Die Kommission hat sich diesem Vorgehen und diesem Antrag heute einstimmig angeschlossen, im Wissen darum, dass der Bundesrat dieses Projekt ungefähr im Oktober effektiv beschliessen möchte.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen, sich dem Ständerat anzuschliessen. Damit wäre das Geschäft dann bereit für die Schlussabstimmung.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni si è riunita questa mattina. Ha preso atto delle decisioni del Consiglio degli Stati che quasi in tutti i punti aperti si è allineato alla versione approvata dal Consiglio nazionale.

L'unica divergenza rimanente si trova nel decreto 2, all'articolo 1 capoverso 2 lettera f. Non è contestata l'aggiunta nel pacchetto del progetto Le Vengeron-Coppet-Nyon. Quello che ha aggiunto il Consiglio degli Stati è una clausola, la quale nello specifico prevede che entro fine dicembre sia approvato dal Consiglio federale il progetto di massima. In commissione è stato confermato che questo avverrà probabilmente tra i mesi di ottobre e novembre. Si tratta quindi di un'aggiunta materialmente logica e utile.

Ricordo che il progetto in questione è stato aggiunto dal Consiglio nazionale per avere un pacchetto di interventi equilibrato in tutte le regioni del paese, con lavori di ammodernamento e aggiornamento delle strade nazionali che siano sostenibili finanziariamente e che impattino su tutto il territorio nazionale.

Per questo, all'unanimità, la commissione vi raccomanda di allinearsi alla versione del Consiglio degli Stati.





Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie, diese Differenz zum Ständerat zu bereinigen.

Das Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon wird demnächst im Bundesrat behandelt werden; schon im Oktober werden wir diesbezüglich bereit sein. Dann wird das Projekt gleich weit sein wie alle anderen Projekte, die wir Ihnen beantragt haben.

Das Bundesamt für Strassen hat die Ämterkonsultation abgeschlossen und ist jetzt daran, die Unterlagen für das Mitberichtsverfahren und den Entscheid des Bundesrates aufzubereiten. Aus der Ämterkonsultation werden keine Differenzen verbleiben. Somit wird der Bundesrat im Oktober, wie gesagt, über dieses Geschäft entscheiden können. Seitens UVEK tun wir also alles dafür, die Bedingung zu erfüllen, die der Ständerat hier eingefügt hat. Ich sehe keine Hindernisse, die es dem Bundesrat verunmöglichen würden, diesem Anliegen zu folgen. Wir teilen auch die mit dem Vorbehalt verbundene Absicht des Ständerates, sicherzustellen, dass nur Projekte in die Ausbauschritte aufgenommen werden, die auch tatsächlich baureif sind.

Somit können Sie diese Differenz hier ohne Not schliessen. Für das Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon hat es auch keine Nachteile, wenn Sie dem Ständerat folgen. Damit wären dann auch die Differenzen zu den Bundesbeschlüssen bereinigt.

de Montmollin Simone (RL, GE): Monsieur le conseiller fédéral, la version du Conseil des Etats impose une condition: c'est que le Conseil fédéral ait approuvé le projet au plus tard au 31 décembre. Vous venez de confirmer que c'est l'intention du Conseil fédéral et que cela peut être fait dans les temps. Que se passera-t-il si ce n'est pas le cas? Est-ce que le projet Le Vengeron-Coppet-Nyon restera quand même dans la planification?

Rösti Albert, conseiller fédéral: Merci pour cette question, Madame la conseillère nationale de Montmollin. Je le répète: je peux confirmer que l'on va mettre cette disposition sur la liste des points à traiter du Conseil fédéral en octobre. Cela, je peux déjà l'assurer. Lors des consultations par écrit des départements, on n'a pas reçu de divergences. Alors, la possibilité que cela ne passe pas par le Conseil fédéral est assez faible. Vous avez raison, si ce n'était pas le cas, si cette petite possibilité devenait réalité, on ne pourrait pas mettre en oeuvre cette disposition: il faudrait alors la prévoir dans le prochain programme. Mais on va quand même mettre en oeuvre toutes les planifications nécessaires. Alors, j'aimerais que vous acceptiez cette disposition afin que l'on n'ait plus de divergence et que l'on puisse finir ce projet pendant cette session.

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

Art. 1 Abs. 2 Bst. f

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1 al. 2 let. f

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés

Art. 1 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2023 N 1846 / BO 2023 N 1846





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2023 • Zehnte Sitzung • 21.09.23 • 08h00 • 23.032
Conseil national • Session d'automne 2023 • Dixième séance • 21.09.23 • 08h00 • 23.032



Art. 1 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Vorlagen 2 und 3 sind bereit für die Schlussabstimmung.





23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024–2027, Ausbauschnitt 2023
für die Nationalstrassen,
Verpflichtungskredit und Änderung
des Bundesbeschlusses
über das Nationalstrassennetz**

**Plafond des dépenses pour les routes
nationales sur la période 2024–2027,
étape d'aménagement 2023 des routes
nationales, crédit d'engagement
et modification de l'arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales**

Schlussabstimmung – Vote final

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**2. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen
2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales**

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/27677)

Für Annahme des Entwurfes ... 107 Stimmen

Dagegen ... 87 Stimmen

(1 Enthaltung)



23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024–2027, Ausbauschnitt 2023
für die Nationalstrassen,
Verpflichtungskredit und Änderung
des Bundesbeschlusses
über das Nationalstrassennetz**

**Plafond des dépenses pour les routes
nationales sur la période 2024–2027,
étape d'aménagement 2023 des routes
nationales, crédit d'engagement
et modification de l'arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales**

Schlussabstimmung – Vote final

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**2. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen
2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales**

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6135)

Für Annahme des Entwurfes ... 33 Stimmen

Dagegen ... 6 Stimmen

(5 Enthaltungen)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Damit, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, haben wir die Schlussabstimmungen hinter uns gebracht. Ich wünsche Ihnen, wie heute bereits mehrfach gesagt, alles Gute, eine gute Zeit, und ich freue mich, alle oder fast alle von Ihnen wiederzusehen. Ich wünsche Ihnen einen erfolgreichen Wahlkampf, gute Nerven und auch viel Freude. Vielen Dank! (*Beifall*)

Schluss der Sitzung und der Session um 09.30 Uhr

Fin de la séance et de la session à 09 h 30





Ablauf der Referendumsfrist: 18. Januar 2024

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

vom 29. September 2023

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 11b Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960¹
über die Nationalstrassen,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 22. Februar 2023²,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Für den Ausbau der Nationalstrassen wird der Ausbauschritt 2023 beschlossen.

² Dieser umfasst die folgenden Kapazitätserweiterungen:

- a. Wankdorf–Schönbühl (BE);
- b. Schönbühl–Kirchberg (BE);
- c. 3. Röhre Rosenbergtunnel, inklusive Spange Güterbahnhof (SG);
- d. Rheintunnel Basel (BS/BL);
- e. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel SH);
- f. Le Vengeron–Coppet–Nyon (GE/VD), sofern der Bundesrat das generelle Projekt bis am 31. Dezember 2023 genehmigt hat.

¹ SR 725.11

² BBl 2023 865

Art. 2

¹ Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Nationalrat, 29. September 2023

Ständerat, 29. September 2023

Der Präsident: Martin Candinas

Die Präsidentin: Brigitte Häberli-Koller

Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Die Sekretärin: Martina Buol

Datum der Veröffentlichung: 10. Oktober 2023

Ablauf der Referendumsfrist: 18. Januar 2024



Délai référendaire: 18 janvier 2024

Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

du 29 septembre 2023

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 11b, al. 1, de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales¹,
vu le message du Conseil fédéral du 22 février 2023²,

arrête:

Art. 1

¹ L'étape 2023 de l'aménagement des routes nationales est approuvée.

² Elle comprend les accroissements de capacité suivants:

- a. Wankdorf–Schönbühl (BE);
- b. Schönbühl–Kirchberg (BE);
- c. 3^e tube du tunnel du Rosenberg, y compris le raccordement de la gare de marchandises (SG);
- d. tunnel du Rhin à Bâle (BS/BL);
- e. 2^e tube du tunnel de Fäsenstaub (SH);
- f. Le Vengeron–Coppet–Nyon (GE/VD), à condition que le Conseil fédéral ait approuvé le projet général au plus tard le 31 décembre 2023.

¹ RS 725.11

² FF 2023 865

Art. 2

¹ Le présent arrêté est sujet au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil national, 29 septembre 2023

Le président: Martin Candinas

Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Conseil des États, 29 septembre 2023

La présidente: Brigitte Häberli-Koller

La secrétaire: Martina Buol

Date de publication: 10 octobre 2023

Délai référendaire: 18 janvier 2024



Termine di referendum: 18 gennaio 2024

Decreto federale sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali

del 29 settembre 2023

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 11b capoverso 1 della legge federale dell'8 marzo 1960¹
sulle strade nazionali;
visto il messaggio del Consiglio federale del 22 febbraio 2023²,
decreta:

Art. 1

¹ La Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali è approvata.

² Essa comprende i seguenti ampliamenti di capacità:

- a. Wankdorf–Schönbühl (BE);
- b. Schönbühl–Kirchberg (BE);
- c. terza canna della galleria del Rosenberg, incluso il raccordo con la stazione merci (SG);
- d. galleria sotto il Reno a Basilea (BS/BL);
- e. seconda canna della galleria di Fäsenstaub (SH);
- f. Le Vengeron–Coppet–Nyon (GE/VD), se il Consiglio federale approva il progetto di massima entro il 31 dicembre 2023.

¹ RS 725.11

² FF 2023 865

Art. 2

¹ Il presente decreto sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

Consiglio nazionale, 29 settembre 2023

Consiglio degli Stati, 29 settembre 2023

Il presidente: Martin Candinas

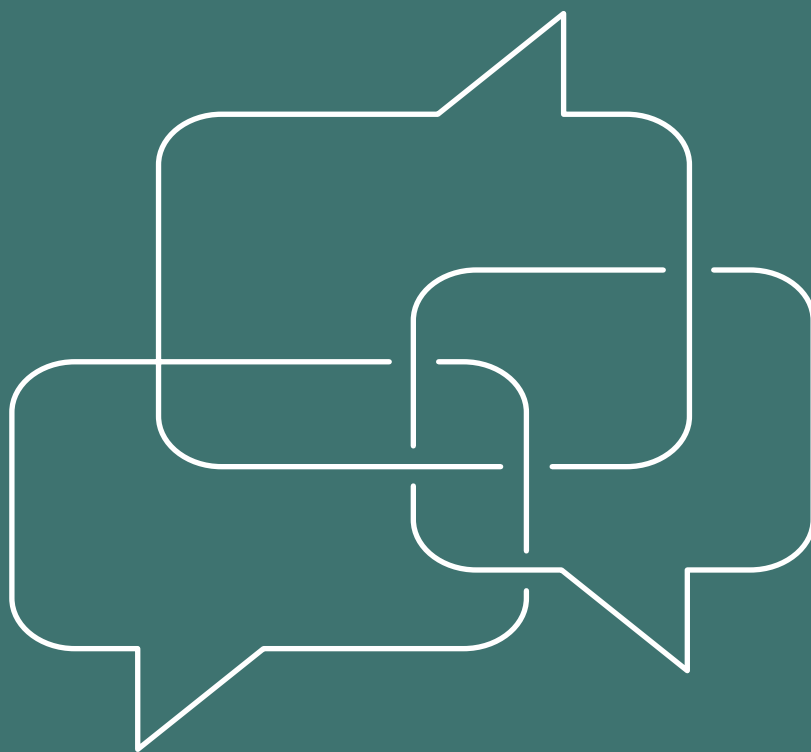
La presidente: Brigitte Häberli-Koller

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

La segretaria: Martina Buol

Data della pubblicazione: 10 ottobre 2023

Termine di referendum: 18 gennaio 2024



Argumente

Arguments

Argomenti

Impressum

Herausgeber

Parlamentsdienste / Parlamentsbibliothek
3003 Bern
doc@parl.admin.ch
parl.ch

Editeur

Services du Parlement / Bibliothèque du Parlement
3003 Berne
doc@parl.admin.ch
parl.ch

Editore

Servizi del Parlamento / Biblioteca del Parlamento
3003 Berna
doc@parl.admin.ch
parl.ch

Die nachfolgenden Argumente wurden von den Parlamentsdiensten zu Dokumentationszwecken zusammengestellt.

Die Parlamentsdienste selber haben keinerlei Einfluss auf die Gestaltung und den Inhalt derselben.

Les données ci-après ont été rassemblées à des fins documentaires par les Services du Parlement.

Ceux-ci n'ont aucune influence sur la forme ou la nature des arguments présentés.

I seguenti argomenti sono stati riuniti dai Servizi del Parlamento a scopo di documentazione.

I Servizi del Parlamento medesimi non hanno alcun influsso sulla loro impostazione né sul loro contenuto.

Argumentarium Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

1. Entlastung der Ortschaften

Die Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen schützt uns alle vor Ausweichverkehr in den Ortschaften. Der Strassenverkehr muss auf der Autobahn konzentriert werden, damit der Verkehr nicht durch Wohngebiete fliesst. Dadurch werden die bewohnten Gebiete freigehalten von unnötigen, störenden und schädlichen Stau-, Lärm- und Umweltbelastungen sowie von Sicherheitsrisiken, welche durch ein zu hohes Verkehrsaufkommen verursacht werden.

Fakten dazu:

- *Im Halbjahr nach der Eröffnung der dritten Tunnelröhre des Gubrist bei Zürich hat der Verkehr auf den Teilen des nachgelagerten Strassennetzes, welche typischerweise als Ausweichrouten für den Gubrist gelten, um bis zu 20 % abgenommen. Gleichzeitig haben das Stauaufkommen und das Unfallrisiko im Gubrist massiv abgenommen (-75 % Unfallrisiko).¹*

2. Engpassbeseitigung erhöht Verkehrssicherheit

Nationalstrassen sind die sichersten Strassen in der Schweiz – und dies, obwohl sie das grösste Verkehrsvolumen bewältigen. Die Beseitigung von Engpässen macht sie sogar noch sicherer. Unfälle können verringert werden, Rettungskräfte haben eine sicherere Durchfahrt. Durch die Beseitigung der Engpässe auf den Nationalstrassen und die Entlastung der Ortschaften von übermässigem Verkehr steigt zudem auch die Verkehrssicherheit in den Städten, Agglomerationen und Dörfern.

Fakten dazu:

- *Die Nationalstrassen konzentrieren 45 % des gesamten Strassenverkehrs und 73 % des Strassengüterverkehrs², aber nur 14 % der Unfälle finden auf ihnen statt³.*
- *Auf Nationalstrassen gab es 2023 nur etwa 7'500 Unfälle, während es auf den übrigen Strassen fast 46'000 Unfälle waren.⁴*
- *Die dritte Tunnelröhre am Gubrist hat das Unfallrisiko um 75 % reduziert.⁵*

3. Strasse und Schiene gehören zusammen

Nur ein Zusammenspiel aller Verkehrsträger bringt uns sicher vorwärts und gewährleistet die Versorgungssicherheit mit den wichtigsten Gütern. Die einseitige Konzentration auf nur ein Verkehrsmittel ist weder realistisch noch zielführend. Die alte Denkweise «Strasse gegen Schiene» gehört endgültig der Vergangenheit an. Stattdessen müssen die Verkehrsträger als komplementär, sich gegenseitig ergänzend und

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/winterthur/anuverkehrszahlen.html>

² Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-staueaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

³ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/daten-informationsprodukte/unfalldaten/statistische-auswertungen/standardstatistik.html>

⁴ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/daten-informationsprodukte/unfalldaten/statistische-auswertungen/standardstatistik.html>

⁵ Bundesamt für Strassen ASTRA:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/winterthur/anuverkehrszahlen.html>



zusammenwirkend gedacht werden, um zukunftsfähige Mobilitätslösungen zu entwickeln.

Denn weder die Strassen noch die Eisenbahnen könnten die gesamte Mobilität der Schweiz alleine bewältigen. Bei beiden Verkehrsträgern herrschen Engpässe vor. Und dies meist zur gleichen Zeit und am gleichen Ort: Während des morgendlichen Arbeitsverkehrs sind sowohl die Strassen verstopft als auch die Züge überfüllt.

Eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene im grossen Stil ist schlichtweg unmöglich, da dafür ein enormer Ausbau der Transportkapazitäten vonnöten wäre. Stattdessen muss bei beiden Verkehrsträgern in eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung investiert sowie die Verknüpfung und das Zusammenspiel der Verkehrsträger im Sinne der Multimodalität gefördert werden.

Fakten dazu:

- *Am gesamten Personenverkehr in der Schweiz hatten Personenwagen 2021 einen Anteil von 74 %. Die Eisenbahn kam indes für 11 % der zurückgelegten Personenkilometer auf.⁶ Das gesamte Schienennetz bewältigt somit knapp 1/6 (15 %) so viel Personenverkehr wie das gesamte Strassennetz. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die Schweiz mit einer Verdoppelung der Kapazitäten auf der Schiene in der Lage wäre, lediglich 15 % des Personenverkehrs von der Strasse zu absorbieren.*

4. Unterhalt und Engpassbeseitigung

Unsere Verkehrsinfrastruktur ist über 60 Jahre alt und daher nicht auf die Grösse und die Bedürfnisse der heutigen Bevölkerung ausgelegt. Sie stösst bereits heute an ihre Grenzen und ist teilweise veraltet. Deshalb muss die Infrastruktur ständig unterhalten und auch dringend modernisiert werden.

Damit man mit der Zeit und mit den durch den demografischen Wandel veränderten Bedürfnissen der Bevölkerung mithalten kann, sind punktuelle Anpassungen der Infrastruktur notwendig. Der Unterhalt und die Beseitigung von Engpässen sind dabei zentral. Sie verhindern unnötigen Stau und Ausweichverkehr und stellen sicher, dass die Nationalstrassen auf dem neusten Stand und dadurch sicher und zuverlässig sind.

Fakten dazu:

- *Das Nationalstrassennetz wurde grösstenteils in den 1960er bis 1980er Jahren gebaut und ist demnach nicht auf die heutige Bevölkerung von neun Millionen Menschen ausgelegt.⁷ Damals lebten in der Schweiz erst knapp 5,3 Millionen Menschen.⁸*
- *Zwischen 2016 und 2023 hat sich die Anzahl Stautunden verdoppelt (d.h. +100 %), während die Fahrleistung im selben Zeitraum um lediglich 9,2 % gestiegen ist.⁹*
- *Bis 2050 wird die Mobilitätsnachfrage im Personenverkehr um 11 % und im Güterverkehr um 31 % wachsen (verglichen mit 2017).¹⁰*

⁶ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr.assetdetail.26866728.html>

⁷ Bundesamt für Strassen ASTRA:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/nationalstrassennetz/netzzustand.html>

⁸ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung.assetdetail.26565327.html>

⁹ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-staueaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

¹⁰ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/verkehrsperspektiven.html>



5. Finanzierung durch Strassenbenutzer ist sichergestellt

Die Nationalstrassenprojekte werden aus bereits geleisteten Abgaben der Strassenbenutzenden (Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnvignette etc.) finanziert. Durch die Realisierung der Projekte entsteht also keine zusätzliche Belastung für die Steuerzahlenden. Die Finanzierung ist gesichert, denn sie erfolgt über den eigens dafür eingerichteten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) und nicht über den allgemeinen Bundeshaushalt. Die Gelder des NAF – ebenso wie diejenigen des Bahninfrastrukturfonds (BIF) – sind für bestimmte Aufgaben wie beispielsweise die vorliegenden Projekte zweckgebunden und können daher nicht für andere Zwecke verwendet werden. Die damit finanzierten Projekte stehen deshalb auch nicht in Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben.

Fakten dazu:

- *Der NAF bildet die finanzielle Grundlage für den Bund, um die Finanzierung von Nationalstrassen und Projekten des Agglomerationsverkehrs sicherzustellen¹¹. Die dort enthaltenen Mittel stammen aus Abgaben, die vom Individualverkehr geleistet werden (Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnvignette, Automobilsteuer, 10 % der Mineralölsteuer bzw. geplante Abgabe Elektrofahrzeuge) und dürfen nicht für andere Bundesaufgaben eingesetzt werden.¹² 2023 wurden aus diesen Quellen etwa 2,8 Milliarden Franken in den NAF eingezahlt; die NAF-Reserve beträgt aktuell 3,6 Milliarden Franken (Stand 31.12.2023)¹³.*

6. Unterschiedliche Finanzierungsgefässe für Strasse und Schiene

Die Nationalstrassen und der Schienenverkehr werden aus verschiedenen Töpfen finanziert: Die Schieneninfrastruktur über den BIF und die Strasseninfrastruktur über den NAF. Das heisst, die Finanzierung der Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen ist unabhängig von der Finanzierung des Schienenverkehrs. Die beiden Finanzierungsinstrumente stehen in keiner Konkurrenz zueinander, sie sind vielmehr komplementär.

Fakten dazu:

- *Über den BIF werden jährlich knapp sechs Milliarden Franken in das Eisenbahnnetz investiert. Die Ausgaben über den NAF für die Nationalstrassen betragen gut zwei Milliarden Franken pro Jahr.¹⁴*

7. Nationalstrassen sind effizient und bündeln den Verkehr

Das Nationalstrassensystem ist im Bereich der Flächennutzung die mit Abstand effizienteste Verkehrsinfrastruktur: Es bietet die höchste Verkehrskapazität pro Quadratmeter. Die Nationalstrassen beanspruchen grundsätzlich eine sehr geringe Fläche, wickeln aber den Grossteil des Verkehrs ab. Diese Bündelung des Verkehrs entlastet die Umwelt, indem weniger Schadstoffe ausgestossen werden, und auch die Ortschaften, die von Ausweichverkehr befreit werden.

Fakten dazu:

- *Von insgesamt knapp 85'000 Kilometern Strassennetz machen die Nationalstrassen nur rund 2,7 %*

¹¹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen/naf.html>

¹² Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/naf.html>

¹³ Eidgenössische Finanzverwaltung EFV:

<https://www.efv.admin.ch/efv/de/home/finanzberichterstattung/finanzberichte/staatsrechnung.html>

¹⁴ Bundesamt für Raumentwicklung ARE: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/finanzierung.html>



aus.¹⁵ Sie wickeln allerdings gut 45 % des gesamten Strassenverkehrs ab.¹⁶

- **Güterverkehr:** 62 % der Gütertransporte in der Schweiz erfolgten 2022 auf der Strasse.¹⁷ Davon machen die Nationalstrassen mit 73 % der Strassengütertransporte den Löwenanteil aus (Stand 2023).¹⁸ Pro Strassenkilometer wurden 2021 17,5 Mia. Tonnen Güter transportiert. Das sind gut 70 % mehr als auf der Schiene (10,3 Mia. Tonnen pro Kilometer).¹⁹
- **Personenverkehr:** Auch hier sind die Nationalstrassen in Sachen Flächeneffizienz Spitzenreiter: Sie absorbieren 800 Personenkilometer pro Quadratmeter. Dies ist zweieinhalb Mal mehr als die Bahn und acht Mal mehr als das übrige Strassennetz.²⁰

8. Stau verursacht hohe Kosten

Heute führen Engpässe auf den Nationalstrassen jeden Tag zu Unmengen von Staustunden. Diese ziehen hohe Kosten nach sich, denn Lieferungen von Gütern werden verzögert und Arbeitskräfte stecken im Stau, anstatt produktiv zu arbeiten. Unter Stau leiden alle gleichermassen, die Wirtschaft und die Gesellschaft, denn durch ihn sinken sowohl Produktivität als auch Kaufkraft und Lebensqualität. Auch die CO₂-Emissionen sind im Stau höher, da der Benzin- und Dieselverbrauch der Fahrzeuge im Stopp-and-Go-Verkehr steigt.

Fakten dazu:

- **Stau auf den Nationalstrassen:** 2023 wurde auf den Nationalstrassen über 48'000 Staustunden registriert, 22 % mehr als noch im Vorjahr.²¹ 84 % davon entstanden aufgrund von Verkehrsüberlastungen. Die volkswirtschaftlichen Kosten beliefen sich 2019 auf fast 1,2 Milliarden Franken. 2010 waren es noch 11'500 Staustunden und 670 Millionen Franken Staukosten.²² Dies bedeutet, dass die Staustunden heute dreieinhalb Mal höher sind als 2010 und die Staukosten doppelt so hoch.
- **Stau auf dem gesamten Strassennetz:** Auf dem Strassennetz (National-, Kantons- und Gemeindestrassen zusammen) beliefen sich die Staustunden 2019 auf 200'000 Stunden am Tag und die Staukosten auf 3,1 Milliarden Franken im Jahr.²³

9. Schonung des Kulturlands

Die Vorlage führt zu keinem Kulturlandverlust. Wo Nationalstrassenabschnitte erneuert werden, muss beanspruchtes Kulturland kompensiert werden.

Fakten dazu:

¹⁵ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.html>

¹⁶ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

¹⁷ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr.html>

¹⁸ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

¹⁹ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr.assetdetail.25745369.html>

²⁰ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

²¹ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/schweiz-strassenverkehrszaehlung/stau.html>

²² Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/monitoring-legislativplanung/alle-indikatoren/leitline-1-wohlstand/staubelastung-nationalstrassennetz.html>

²³ Bundesamt für Raumentwicklung ARE: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kuti.html>



- Für die vorliegenden Projekte ergibt sich ein Flächenbedarf von lediglich acht Hektaren Fruchtfolgeflächen.²⁴ Dies ist deutlich weniger als die durchschnittliche Fläche eines einzigen landwirtschaftlichen Betriebs von 21,5 Hektaren.²⁵
- Wo für die Nationalstrassen Fruchtfolgeflächen beansprucht werden, sind diese im gleichen Umfang und unter Berücksichtigung der Qualität mit Unterstützung der betroffenen Kantone zu kompensieren.²⁶

Stand: 20. August 2024

²⁴ Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen ASTRA im Interview mit SRF: <https://www.srf.ch/news/schweiz/autobahnausbau-astra-direktor-nur-mit-tempo-80-lassen-sich-keine-staus-loesen>

²⁵ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/landforstwirtschaft/landwirtschaft/strukturen.assetdetail.24945772.html>

²⁶ Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027: <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/de>

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**



JA 24. Nov. 2024 5/5
**Sicherung der
Nationalstrassen**

zusammen-vorwaertskommen.ch

Argumentaire Etape d'aménagement 2023 des routes nationales

1. Décharger les localités

La suppression des goulets d'étranglement sur les routes nationales nous protège tous contre le trafic d'évitement dans les localités. Le trafic routier doit être concentré sur les autoroutes pour empêcher la circulation de s'écouler par les zones d'habitation et pour libérer ces dernières d'un trafic inutile, nuisible et nocif, de pollutions sonores et atmosphériques ainsi que de risques de sécurité engendrés par une circulation excessive.

Quelques faits confirmant ces constats:

- *durant le semestre qui a suivi l'ouverture du troisième tube au tunnel du Gubrist près de Zurich, le trafic a diminué jusqu'à 20% sur le réseau routier en aval qui sert habituellement de parcours d'évitement pour la section du Gubrist. Par la même occasion, le nombre de bouchons et le risque d'accident ont baissé massivement (- 75% pour le risque d'accident)¹ dans ce tunnel.*

2. La suppression des goulets d'étranglement accroît la sécurité routière

Les routes nationales sont les routes les plus sûres de Suisse bien qu'elles assument le plus important volume de trafic. En supprimant les goulets d'étranglement, on les rend encore plus sûres. Le nombre d'accidents baisse et les services de secours passent plus facilement. Grâce à la correction des goulets d'étranglement sur les routes nationales et la préservation des localités contre un trafic excessif, la sécurité routière est renforcée également dans les villes, les agglomérations et les villages.

Quelques faits confirmant ces constats:

- *les routes nationales absorbent 45% de la totalité du trafic routier et 73% du trafic routier de marchandises², mais seuls 14% des accidents y ont lieu³.*
- *en 2023, il n'y a eu qu'environ 7500 accidents sur les routes nationales, alors qu'on en a compté près de 46'000 sur les autres routes.⁴*
- *le risque d'accident a reculé de 75% dans le tunnel du Gubrist grâce à la mise en service du troisième tube.⁵*

3. La route et le rail forment un ensemble

Seule une bonne harmonie de tous les modes de transport nous fait avancer en toute sécurité et garantit notre approvisionnement en biens importants. Une concentration unilatérale sur un seul mode de transport n'est ni réaliste, ni utile. L'ancien mode de penser "route contre rail" est définitivement dépassé. Aujourd'hui, il s'agit

¹ Office fédéral des routes OFROU:

<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/routes-nationales/chantiers/communiques-de-presse-des-filiales-de-l-ofrou/communiques-de-presse-de-la-filiale-de-winterthur/anuverkehrszahlen.html>

² Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-staueaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

³ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/daten-informationsprodukte/unfalldaten/statistische-auswertungen/standardstatistik.html>

⁴ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/daten-informationsprodukte/unfalldaten/statistische-auswertungen/standardstatistik.html>

⁵ Bundesamt für Strassen ASTRA:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/winterthur/anuverkehrszahlen.html>

de rechercher des solutions de mobilité durables en misant sur la complémentarité et la coopération des modes de transport.

Ni la route ni le rail ne peuvent satisfaire seul à la totalité des besoins de mobilité en Suisse. Les deux modes de transport souffrent de goulets d'étranglement – et cela le plus souvent aux mêmes heures et aux mêmes endroits: aux heures de pointe du matin, par exemple, les routes sont bouchées et les trains sont bondés.

Un déplacement conséquent du trafic de la route vers le rail est tout simplement impossible, car il exigerait une énorme augmentation des capacités de transports. Il vaut mieux investir dans un développement conforme aux besoins de chacun des deux modes de transport ainsi que dans l'interconnexion et la bonne harmonie des modes de transport au sens de la multimodalité.

Quelques faits confirmant ces constats:

- *en 2021 la part des voitures de tourisme à la totalité du trafic de personnes en Suisse était de 74% alors que le chemin de fer a assumé 11% des voyageurs-kilomètres.⁶ C'est dire que le réseau ferroviaire assure à peine 1/6 (15%) du trafic de personnes assumé par l'ensemble du réseau routier. En faisant le raisonnement inverse, on constate que même en doublant la capacité du rail, la Suisse ne déplacerait que 15% du trafic de personnes qui se déroule actuellement sur la route.*

4. Entretien et élimination des goulets d'étranglement

Notre infrastructure de transport a plus de 60 ans et ne correspond plus à la taille et aux besoins de la population actuelle. Aujourd'hui déjà elle atteint les limites de sa capacité et elle est en partie vieillie. Elle doit donc être constamment entretenue et il est aussi urgent de la moderniser.

Des adaptations ponctuelles de l'infrastructure sont nécessaires pour rester à la hauteur du changement démographique et des nouveaux besoins de la population qui en résultent. L'entretien et l'élimination des goulets d'étranglement sont des exigences centrales. Ces interventions empêchent des bouchons inutiles et, par conséquent, le trafic d'évitement et assurent que les routes nationales restent au niveau le plus récent, donc demeurent sûres et fiables.

Quelques faits confirmant ces constats:

- *le réseau des routes nationales a été en majeure partie construit dans les années soixante et quatre-vingt. Il ne correspond donc plus aux besoins des neuf millions d'habitants que compte la Suisse aujourd'hui.⁷ A cette époque, à peine 5,3 millions de personnes vivaient en Suisse.⁸*
- *le nombre d'heures d'attente dans les bouchons a doublé entre 2016 et 2023 (soit une hausse de 100%), alors que la prestation de transport n'a augmenté que de 9,2% durant cette même période.⁹*
- *la demande de mobilité augmentera de 11% dans le trafic de personnes et de 31% dans le trafic de marchandises jusqu'en 2050 (comparativement à 2017).¹⁰*

⁶ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr.assetdetail.26866728.html>

⁷ Bundesamt für Strassen ASTRA:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/nationalstrassennetz/netzzustand.html>

⁸ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung.assetdetail.26565327.html>

⁹ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-staueaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

¹⁰ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/zukunft-mobilitaet-schweiz.html>



5. Le financement par les usagers de la route est assuré

Les projets des routes nationales sont financés par les taxes et redevances (surtaxe sur les carburants, vignette autoroutière, etc.) déjà versées par les usagers de la route. La réalisation de ces projets n'entraîne donc pas une charge supplémentaire pour les contribuables. Ce financement est de surcroît garanti, car il passe par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) spécialement constitué à cet effet et non pas par les finances générales de la Confédération. Les moyens financiers du FORTA – tout comme ceux du Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF – sont affectés à certaines tâches définies, comme le projet présent, et ne peuvent être utilisés à d'autres fins. Les projets ainsi financés ne sont donc pas en concurrence avec d'autres tâches de la Confédération.

Quelques faits confirmant ces constats:

- *le FORTA constitue la base financière garantissant le financement des routes nationales et des projets du trafic d'agglomération par la Confédération¹¹. Il est alimenté par les taxes et redevances grevant le trafic routier individuel (surtaxe sur les carburants, vignette autoroutière, taxe automobile, 10% de l'impôt sur les huiles minérales (resp. redevance prévue pour les véhicules électriques)). Ces moyens financiers ne peuvent pas être utilisés pour d'autres tâches de la Confédération¹². En 2023, ces ressources ont permis de verser environ 2,8 milliards de francs au FORTA dont la réserve se monte actuellement à 3,6 milliards de francs (état au 31.12.2023)¹³.*

6. Différentes sources de financement pour la route et le rail

Le financement des routes nationales et du trafic ferroviaire provient de sources différentes: le FIF pour l'infrastructure ferroviaire et le FORTA pour l'infrastructure routière. Résultat: le financement de l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales est indépendant du financement du trafic ferroviaire. Les deux instruments de financement ne sont pas en concurrence – ils sont en réalité complémentaires.

Quelques faits confirmant ces constats:

- *chaque année près de six milliards de francs sont investis dans le réseau ferroviaire via le FIF. Les dépenses pour les routes nationales provenant du FORTA se montent à un peu plus de deux milliards de francs par an¹⁴.*

7. Les routes nationales sont efficaces et concentrent le trafic

Du point de vue de l'exploitation des surfaces, le système des routes nationales est de loin l'infrastructure de transport la plus efficace: elle offre la capacité de transport la plus élevée au mètre carré. Les routes nationales occupent une surface relativement faible, mais drainent la majeure partie de la circulation. Cette concentration du trafic réduit les atteintes à l'environnement en diminuant constamment les émissions nocives et décharge les localités en les libérant du trafic d'évitement.

Quelques faits confirmant ces constats:

¹¹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen/naf/faq.html>

¹² Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/naf.html>

¹³ Eidgenössische Finanzverwaltung EFV:

<https://www.efv.admin.ch/efv/de/home/finanzberichterstattung/finanzberichte/staatsrechnung.html>

¹⁴ Bundesamt für Raumentwicklung ARE: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/finanzierung.html>

- les routes nationales ne représentent que 2,7% de la totalité du réseau routier suisse, soit près de 85'000 kilomètres¹⁵, mais elles assument un peu plus de 45% de la totalité du trafic routier.¹⁶
- trafic de marchandises: en 2022, 62% des transports de marchandises de Suisse se déroulaient sur la route.¹⁷ Les routes nationales assumaient la part du lion des transports routiers de marchandises, soit 73% (état 2023).¹⁸ En 2021, 17,5 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par kilomètre de route, soit environ 70% de plus que par le rail (10,3 milliards de tonnes par kilomètre).¹⁹
- trafic de personnes: dans ce domaine également, les routes nationales l'emportent largement en termes d'efficacité par surface: elles absorbent 800 voyageurs-kilomètres par mètre carré, soit 2,5 fois de plus que le chemin de fer et huit fois plus que le réseau routier restant.²⁰

8. Les bouchons provoquent des coûts élevés

Actuellement, les goulets d'étranglement sur les routes nationales provoquent chaque jour un nombre énorme d'heures d'attente dans les bouchons. Ces obstacles à la circulation coûtent cher, car les livraisons de marchandises sont retardées et les professionnels sont bloqués sur la route au lieu de faire un travail productif. Tout le monde, l'économie et la société pâtissent des bouchons qui réduisent la productivité, donc le pouvoir d'achat et la qualité de la vie. Les bouchons provoquent aussi une hausse des émissions de CO₂, car les nombreux arrêts et redémarrages augmentent la consommation d'essence et de diesel des véhicules.

Quelques faits confirmant ces constats:

- bouchons sur les seules routes nationales: plus de 48'000 heures d'attente dans les bouchons ont été enregistrées en 2023, soit 22% que l'année précédente.²¹ 84% de ces embouteillages résultaient de surcharges de trafic. Le coût économique de ces pertes de temps se montait en 2019 à presque 1,2 milliard de francs. En 2010, on comptait encore 11'500 heures d'attente dans les bouchons et une perte de 670 millions de francs.²² Cela signifie que les heures d'attente sont aujourd'hui 3,5 fois plus nombreuses alors que les coûts des bouchons ont doublé.
- bouchons sur l'ensemble du réseau routier: en 2019, 200'000 heures d'attente par jour dans les bouchons ont été enregistrées dans l'ensemble du réseau routier (routes nationales, cantonales et communales), ce qui représente un coût de 3,1 milliards de francs par an.²³

9. Terres cultivables ménagées

Le projet n'entraîne aucune perte de terres cultivables. Aux endroits où des sections de routes nationales sont renouvelées, l'éventuelle occupation de terres cultivables doit être compensée.

¹⁵ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.html>

¹⁶ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

¹⁷ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr.html>

¹⁸ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

¹⁹ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr.assetdetail.25745369.html>

²⁰ Bundesamt für Strassen ASTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

²¹ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/schweiz-strassenverkehrszaehlung/stau.html>

²² Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/monitoring-legislaturplanung/alle-indikatoren/leitline-1-wohlstand/staubelastung-nationalstrassennetz.html>

²³ Bundesamt für Raumentwicklung ARE: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kuti.html>



Quelques faits confirmant ces constats:

- la surface nécessaire à la réalisation des projets présents n'est que de huit hectares²⁴ de surfaces d'assolement, soit nettement moins que la surface moyenne d'une seule exploitation agricole (21,5 hectares).²⁵
- lorsque l'aménagement des routes nationales exige l'occupation de surfaces d'assolement, celles-ci doivent être compensées compte tenu de leur qualité avec le soutien des cantons concernés.²⁶

Etat: 20 août 2024

²⁴ Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen ASTRA im Interview mit SRF: <https://www.srf.ch/news/schweiz/autobahnausbau-astra-direktor-nur-mit-tempo-80-lassen-sich-keine-staus-loesen>

²⁵ Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/landforstwirtschaft/landwirtschaft/strukturen.assetdetail.24945772.html>

²⁶ Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027: <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/de>

**Pour une Suisse
qui avance**



OUI 24 nov. 2024
Assurer le futur des
routes nationales

avancer-ensemble.ch

Argomentario Fase di potenziamento 2023

1. Alleggerimento delle località

L'eliminazione dei colli di bottiglia sulle strade nazionali evita a tutti noi di dover eludere il traffico attraverso i centri abitati. Il traffico stradale deve essere concentrato in autostrada, in modo da evitare che attraversi le aree residenziali. In questo modo, le aree abitate sono libere da congestioni inutili e dannose, dall'inquinamento acustico e ambientale e dai rischi per la sicurezza causati da volumi di traffico eccessivi.

Alcuni dati in proposito:

- *Nei sei mesi successivi all'apertura del terzo tubo del tunnel del Gubrist vicino a Zurigo, il traffico su parti della rete locale tipicamente considerate percorsi alternativi al Gubrist, è diminuito fino al 20%. Nello stesso tempo, il volume di congestione e il rischio di incidenti nel Gubrist sono diminuiti in modo massiccio (- 75 % di rischio di incidenti).¹*

2. L'eliminazione dei colli di bottiglia aumenta la sicurezza stradale

Le strade nazionali sono le più sicure della Svizzera, anche se assorbono il maggior volume di traffico. L'eliminazione dei colli di bottiglia le rende ancora più sicure. Gli incidenti possono essere ridotti e i servizi di emergenza hanno un transito più sicuro. L'eliminazione delle strozzature sulle autostrade e l'alleggerimento delle zone urbane dal traffico parassitario aumentano la sicurezza stradale anche nelle città, negli agglomerati e nei villaggi.

Alcuni dati in proposito:

- *Sulle strade nazionali si concentra il 45% di tutto il traffico stradale e il 73% del traffico merci ², ma solo il 14% degli incidenti si verifica su di esse ³.*
- *Nel 2023 si sono verificati solo 7.500 incidenti sulle autostrade, mentre sulle altre strade gli incidenti sono stati quasi 46.000.⁴*
- *Il terzo tubo della galleria di Gubrist ha ridotto il rischio di incidenti del 75%.⁵*

3. La strada e la ferrovia devono interagire

Solo l'interazione di tutte le modalità di trasporto può farci progredire in modo sicuro e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento delle merci più importanti. La concentrazione unilaterale su una sola modalità di trasporto non è né realistica né opportuna. La vecchia mentalità «strada contro ferrovia» appartiene definitivamente al passato. Le modalità di trasporto devono invece essere viste come complementari, sinergiche e interagenti per sviluppare soluzioni di mobilità al passo con i tempi.

¹ Ufficio federale delle strade USTRA:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/winterthur/anuverkehrszahlen.html>

² Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/viabilita/rapporto-in-merito-ai-flussi-di-traffico-sulle-strade-nazionali.html>

³ Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/documentazione/dati-e-materiale-informativo/dati-sugli-incidenti/analisi-statistiche/statistica-standard-2015.html>

⁴ Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/documentazione/dati-e-materiale-informativo/dati-sugli-incidenti/analisi-statistiche/statistica-standard-2015.html>

⁵ Ufficio federale delle strade USTRA:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/winterthur/anuverkehrszahlen.html>



Perché né le strade né le ferrovie sono in grado di far fronte da sole a tutta la mobilità della Svizzera. I colli di bottiglia esistono in entrambi i modi di trasporto. E, di solito, nello stesso momento e nello stesso luogo: nelle ore di punta del mattino, ad esempio, tanto le strade sono congestionate quanto i treni sono sovraffollati.

Un trasferimento su vasta scala dalla strada alla ferrovia è semplicemente impossibile, perché richiederebbe un enorme potenziamento delle capacità di trasporto. Occorre invece investire nell'ulteriore sviluppo di entrambi i modi di trasporto in base alla domanda e promuovere il collegamento e l'interazione tra i modi di trasporto nel senso della multimodalità.

Alcuni dati in proposito:

- *Nel 2021 le autovetture rappresentavano il 74% del trasporto complessivo di passeggeri in Svizzera. Tuttavia, la ferrovia rappresentava l'11% dei chilometri percorsi dai passeggeri. L'intera rete ferroviaria gestisce quindi poco meno di 1/6 (15%) del traffico passeggeri rispetto all'intera rete stradale. Questo significa che, anche se la Svizzera raddoppiasse la sua capacità ferroviaria, sarebbe comunque in grado di trasferire dalla strada solo il 15% del trasporto passeggeri.*

4. Manutenzione ed eliminazione dei colli di bottiglia

Le nostre infrastrutture per i trasporti hanno più di 60 anni e quindi non sono state progettate per le dimensioni e le esigenze della popolazione di oggi. Stanno già raggiungendo i loro limiti e sono parzialmente obsolete. È quindi necessario che le infrastrutture siano costantemente sottoposte a manutenzione e modernizzate con urgenza.

Per stare al passo con i tempi e con le mutate esigenze della popolazione a seguito dei cambiamenti demografici, sono necessari degli aggiustamenti selettivi delle infrastrutture. La manutenzione e l'eliminazione dei colli di bottiglia sono fondamentali per questo scopo. Si evitano inutili congestioni e deviazioni del traffico e si garantisce che le strade nazionali siano sempre al passo con i tempi e quindi sicure e affidabili.

Alcuni dati in proposito:

- *La maggior parte della rete autostradale è stata costruita tra gli anni '60 e '80 e quindi non è stata progettata per l'attuale popolazione di nove milioni di persone.⁶ A quel tempo, in Svizzera vivevano circa 5,3 milioni di persone.⁷*
- *Tra il 2016 e il 2023, il numero di ore di congestione è raddoppiato (cioè + 100 %), mentre nello stesso periodo la distanza percorsa è aumentata solo del 9,2 %.⁸*
- *Entro il 2050, il fabbisogno di mobilità nel trasporto passeggeri crescerà dell'11% e nel trasporto merci del 31% (rispetto al 2017).⁹*

5. Il finanziamento da parte degli utenti della strada è assicurato

I progetti autostradali sono finanziati con le tasse già pagate dagli utenti della strada (supplemento alla tassa sugli

⁶ Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/rete/rapporto-sullo-stato-delle-strade%20.html>

⁷ Ufficio federale di statistica UFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/popolazione/effettivo-evoluzione.assetdetail.26565333.html>

⁸ Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/viabilita/rapporto-in-merito-ai-flussi-di-traffico-sulle-strade-nazionali.html>

⁹ Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/zukunft-mobilitaet-schweiz.html>

oli minerali, vignetta autostradale, ecc.) La realizzazione dei progetti non comporta quindi alcun onere supplementare per i contribuenti. Il finanziamento è sicuro, perché proviene dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), istituito appositamente a questo scopo, e non dal budget federale generale. I fondi del FOSTRA, così come quelli del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), sono destinati a compiti specifici come i progetti in questione e non possono quindi essere utilizzati per altri scopi. I progetti finanziati con questi fondi non sono dunque in concorrenza con altri compiti federali..

Alcuni dati in proposito:

- *Il FOSTRA costituisce la base finanziaria per la Confederazione al fine di garantire il finanziamento delle strade nazionali e dei progetti di trasporto d'agglomerato ¹⁰. I fondi in esso contenuti provengono da tasse pagate dal traffico privato [supplemento sulla tassa sugli oli minerali, vignetta autostradale, tassa di circolazione, 10 % della tassa sugli oli minerali (o tassa prevista per i veicoli elettrici)] e non possono essere utilizzati per altri compiti federali.¹¹ Nel 2023, circa 2,8 miliardi di franchi sono stati versati nel FOSTRA da queste fonti e la riserva del FOSTRA ammonta attualmente a 3,6 miliardi di franchi (al 31 dicembre 2023)¹².*

6. Differenti dispositivi di finanziamento per la strada e per la ferrovia

Le strade nazionali e il trasporto ferroviario sono finanziati da fondi differenti: l'infrastruttura ferroviaria tramite il FIF e quella stradale tramite il FOSTRA. Ciò significa che il finanziamento dell'eliminazione dei colli di bottiglia sulle strade nazionali è indipendente da quello del traffico ferroviario. I due strumenti di finanziamento non sono in concorrenza tra loro bensì, al contrario, sono complementari.

Alcuni dati in proposito:

- *Quasi sei miliardi di franchi vengono investiti ogni anno nella rete ferroviaria tramite il FIF. La spesa per le strade nazionali attraverso il FOSTRA ammonta a due miliardi abbondanti di franchi l'anno.¹³*

7. Le strade nazionali sono efficienti e incanalano il traffico

Il sistema autostradale è di gran lunga l'infrastruttura di trasporto più efficiente in termini di utilizzo del territorio: offre la più alta capacità di traffico per metro quadro. In pratica, le strade nazionali occupano pochissimo spazio, ma gestiscono la maggior parte del traffico. Questo concentrazione del traffico sgrava l'ambiente riducendo le emissioni inquinanti e alleggerisce anche gli agglomerati urbani, che vengono liberati del traffico parassitario.

Alcuni dati in proposito:

- *Di una rete di stradale complessiva di quasi 85.000 chilometri, le strade nazionali rappresentano solo il 2,7% circa.¹⁴ Tuttavia, esse assorbono ben il 45% di tutto il traffico stradale.¹⁵*

¹⁰ Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen/naf/faq.html>

¹¹ Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strassenfinanzierung/naf.html>

¹² Amministrazione federale delle finanze AFF: <https://www.efv.admin.ch/efv/it/home/finanzberichterstattung/finanzberichte/staatsrechnung.html>

¹³ Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE: <https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/finanziamento.html>

¹⁴ Ufficio federale di statistica UFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/mobilita-transporti/infrastruttura-mezzi-transporto/lunghezza-reti.html>

¹⁵ Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/viabilita/rapporto-in-merito-ai-flussi-di-traffico-sulle-strade-nazionali.html>

- *Trasporto di merci: nel 2022 il 62% del trasporto di merci in Svizzera è avvenuto su strada.¹⁶ Le strade nazionali fanno la parte del leone nel trasporto di merci su strada, con il 73% (al 2023).¹⁷ Nel 2021 sono stati trasportati 17,5 miliardi di tonnellate di merci per chilometro di strada. Si tratta di un buon 70% in più rispetto alla ferrovia (10,3 miliardi di tonnellate per chilometro).¹⁸*
- *Trasporto di passeggeri. Anche in questo caso, le autostrade sono le prime per efficienza dello sfruttamento dello spazio: assorbono 800 passeggeri-chilometro per metro quadrato. Si tratta di un valore 2,5 volte superiore a quello della ferrovia e otto volte superiore a quello del resto della rete stradale.¹⁹*

8. Le code causano costi elevati

Oggi, i colli di bottiglia sulle strade nazionali causano ogni giorno innumerevoli ore di coda. Ciò comporta costi elevati, poiché le consegne delle merci vengono ritardate e i lavoratori rimangono bloccati nelle code invece di lavorare in modo produttivo. Di queste code soffrono in ugual misura l'economia e la società, in quanto riducono la produttività, il potere d'acquisto e la qualità della vita. Anche le emissioni di CO₂ sono più elevate nelle code, perché il consumo di benzina e gasolio dei veicoli aumenta nel traffico «stop-and-go».

Alcuni dati in proposito:

- *Le code sulle strade nazionali: nel 2023 sono state registrate quasi 48.000 ore di coda sulle autostrade.²⁰ L'84% di queste era dovuto al congestionamento del traffico. I costi per l'economia sono ammontati a quasi 1,2 miliardi di franchi nel 2019. Nel 2010, le ore di coda erano ancora 11.500 e i costi erano pari a 670 milioni di franchi.²¹ Ciò significa che le ore di coda sono oggi 3,5 volte più elevate rispetto al 2010 e che i relativi costi sono raddoppiati.*
- *Code sull'intera rete stradale: sulla rete stradale globale (strade nazionali, cantonali e comunali insieme), nel 2019 le code hanno totalizzato 200.000 ore al giorno e il loro costo è stato di 3,1 miliardi di franchi l'anno.²²*

9. Tutela dei terreni agricoli

La proposta non comporta alcuna perdita di terreni agricoli. In caso di rinnovo di tratti autostradali, i terreni agricoli utilizzati devono essere compensati.

Alcuni dati in proposito:

- *Per i progetti in questione occorrono solo otto ettari di superficie.²³ Si tratta di una superficie*

¹⁶ Ufficio federale di statistica UFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/mobilita-trasporti/trasporto-merci.html>

¹⁷ Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/viabilita/rapporto-in-merito-ai-flussi-di-traffico-sulle-strade-nazionali.html>

¹⁸ Ufficio federale di statistica UFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/ueterverkehr.assetdetail.25745369.html>

¹⁹ Ufficio federale delle strade USTRA: <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/viabilita/rapporto-in-merito-ai-flussi-di-traffico-sulle-strade-nazionali.html>

²⁰ Ufficio federale di statistica UFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/schweiz-strassenverkehrszaehlung/stau.html>

²¹ Ufficio federale di statistica UFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/temi-trasversali/monitoraggio-programma-legislatura/tutti-indicatori/indirizzo-politico-1-prosperita/imbottigliamenti-strade-nazionali.html>

²² Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE: <https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/kuti.html>

²³ Jürg Röthlisberger, Direttore Ufficio federale delle strade USTRA in un'intervista alla SRF: <https://www.srf.ch/news/schweiz/autobahnausbau-astra-direktor-nur-mit-tempo-80-lassen-sich-keine-staus-loesen>

significativamente inferiore a quella media di una singola azienda agricola, pari a 21,5 ettari.²⁴

- *Qualora per le strade nazionali siano utilizzate superfici coltivate a rotazione, queste devono essere compensate nella stessa misura e tenendo conto della qualità, con il sostegno dei cantoni interessati.²⁵*

Stato: 20 agosto 2024

²⁴ Ufficio federale di statistica UFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/landforstwirtschaft/landwirtschaft/strukturen.assetdetail.24945772.html>

Messaggio concernente il limite di spesa 2024–2027 per le strade nazionali: <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/it>

**Per una Svizzera
che avanza**



SI

24 nov. 2024

**Garantire il futuro
delle strade nazionali**

[avanzare-insieme.ch](https://www.avanzare-insieme.ch)

Kurzargumentarium

Der geplante Autobahn-Ausbau ist übertrieben, überholt und überteuert. Bestehende Verkehrsprobleme würden nicht gelöst: Erfahrungen aus der Vergangenheit und die Verkehrsforschung zeigen, dass Ausbauten zusätzlichen Verkehr verursachen und zu weiteren Staus, mehr Luftverschmutzung, Lärm und steigenden CO₂-Emissionen führen. Jetzt ist eine zukunftsfähige Verkehrsplanung mit Augenmass gefragt. Eine Allianz aus rund 50 Organisationen, Verbänden und Parteien engagiert sich gegen den Autobahn-Ausbau.

Der Autobahn-Ausbau bringt mehr Verkehr und gefährdet die Lebensqualität

Der Ausbau von Strassen führt nur kurzzeitig zu einer Entlastung. Mittelfristig wird ein Verkehrswachstum bewirkt. Dadurch entstehen nach wenigen Jahren neue Staus.

Mehr Verkehr bedeutet auch mehr Lärm. Bereits heute leiden rund eine Million Menschen in der Schweiz unter Lärm über den Grenzwerten, welcher gesundheitsschädigend wirkt. Sind noch mehr Menschen von übermässigem Lärm betroffen, steigen die Kosten für die Allgemeinheit: Sei es wegen steigender Ausgaben für das Gesundheitswesen oder wegen Kosten für Lärmsanierungen.

Mit dem Ausbau der Autobahnen nimmt auch der Ausstoss von Abgasen zu. Der Strassenverkehr ist jedoch schon heute der grösste CO₂-Verursacher der Schweiz. Bereits beim Bau von Autobahnen fallen aufgrund der grossen Mengen an Beton und Stahl enorme CO₂-Emissionen an.

Sowohl Studien als auch die Erfahrung belegen deutlich, dass weniger Lärm und Emissionen die Lebensqualität der Menschen verbessern. Dort wo hingegen die Verkehrsbelastung steigt, und die Grenzwerte überschritten werden, sinkt das Wohlbefinden deutlich und die Menschen werden krank. Zudem überfordert das überbordende Wachstum die Schweiz und deren Ressourcen.

Durch den Autobahn-Ausbau gehen grosse Flächen Natur- und Landwirtschaftsland verloren

Mit den Autobahn-Projekten würden über 400 000 m² Landwirtschafts- und Grünflächen verloren gehen – grosse Teile davon sind heute wertvolle Fruchtfolgefleichen und Wälder. Während der jeweiligen Bauphasen würde der Landverschleiss noch erheblich grösser ausfallen.

Hinzu kommt, dass mehr Autobahn-Kapazitäten die weitere Zersiedelung fördern. Neue Überbauungen auf der grünen Wiese müssen zusätzlich erschlossen werden; der Autobahn-Ausbau macht so auch mehr Kantons- und Gemeindestrassen nötig. Die Asphaltierung der Schweiz wird weiter vorangetrieben.

Der Autobahn-Ausbau verschärft die Klimakrise

Der Verkehr ist Ursache für rund ein Drittel der inländischen Treibhausgas-Emissionen. Fast zwei Drittel des verkehrsbedingten CO₂ werden von Personenwagen verursacht. Der Strassenausbau untergräbt die Ziele des Klimaschutzgesetzes und steht im Widerspruch zur Notwendigkeit, die Treibhausgas-Emissionen der Schweiz auf netto null zu senken.

Bei diesem Reduktionsziel wird die Elektrifizierung des Strassenverkehrs einen wichtigen Beitrag leisten. Einzig auf die Elektromobilität zu setzen, reicht jedoch nicht aus: Deren Umweltbelastung ist nach wie vor deutlich höher als diejenige des öffentlichen Verkehrs oder der Mobilität per Velo und E-Bike.

Um die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs zu vermindern, ist darum auch eine Reduktion der Fahrleistung im Strassenverkehr anzustreben. Der geplante Ausbau der Autobahnen widerspricht diesem Ziel diametral.

Der Autobahn-Ausbau ist überteuert

Für den Autobahn-Ausbau sollen 5,3 Milliarden Franken ausgegeben werden. Dieser Budgetposten ist komplett überrissen und das Geld fliesst einseitig und ausschliesslich in den Autoverkehr. Hinzu kommen später Hunderte Millionen für Unterhalts- und Instandhaltungsarbeiten. Besonders angesichts der Klimakrise ist diese Politik unhaltbar.

Mehr als die Hälfte des Geldes fliesst zudem in die urbanen und finanzstarken Kantone Genf und Basel-Stadt und führt dort zu noch mehr Strassenverkehr.

Der Autobahn-Ausbau führt zu Verkehrsbehinderungen über Jahrzehnte

Der Autobahn-Ausbau würde in jahrelangen Baustellen münden – beim Bau von Tunnels geht es gar um Jahrzehnte. Während dieser Zeit wird der Verkehr auf den betroffenen Autobahn-Teilstücken stark behindert und verlangsamt. Es entstehen neue Engpässe und in der Folge Staus – der Verkehr wird während der Bauphase auf Kantons- und Gemeindestrassen ausweichen.

Die vorliegenden sechs Projekte sind erst der Anfang

In den nächsten Jahrzehnten will der Bund über 35 Milliarden Franken in die Strasseninfrastruktur investieren. Dazu kommen weitere Strassenbauprojekte von Kantonen und Gemeinden. Die Gelder, welche für den öffentlichen Verkehr (ÖV) eingeplant sind, fallen deutlich bescheidener aus. Die Schweiz investiert also am meisten Geld in die umweltschädlichsten und am wenigsten in die effizientesten und umweltschonendsten Verkehrsmittel.

Doch bereits jetzt ist klar, wo es verkehrspolitisch lang geht: Kaum haben die eidgenössischen Räte den Autobahn-Ausbau beschlossen, steht bereits das nächste Projekt im Raum: Der durchgehende Sechs-Spur-Ausbau der A1 quer durch die Schweiz. Auch diesem haben National- und Ständerat bereits zugestimmt und aufgezeigt, dass der Autobahn-Ausbau ein Fass ohne Boden ist.

Auch Betroffene wollen keinen Autobahn-Ausbau

Die Ausbauprojekte werden von der lokalen Bevölkerung und teilweise auch von den kommunalen Behörden abgelehnt. Viele direkt tangierten Gemeinden sind gegen den Ausbau, weil sie erkannt haben, dass ihre Dörfer vom zusätzlichen Verkehr überrollt werden.

Darum: am 24. November ein deutliches NEIN zum masslosen Autobahn-Ausbau.

Argumentaire succinct

Le projet d'extension des autoroutes est démesuré, en décalage avec notre époque et excessivement coûteux. Il ne permet pas de résoudre les problèmes causés actuellement par le trafic: les expériences faites par le passé et la recherche scientifique montrent que l'extension des autoroutes occasionne davantage de trafic ainsi qu'une augmentation des embouteillages, de la pollution atmosphérique, du bruit et des émissions de CO₂. Si nous voulons relever les défis futurs, il est temps de planifier les transports de façon mesurée. Une alliance d'une cinquantaine d'organisations, d'associations et de partis s'engage contre le projet d'extension des autoroutes.

Le projet entraîne non seulement une augmentation du trafic, mais menace également la qualité de vie.

L'extension des autoroutes ne désengorge celles-ci qu'à court terme. À moyen terme, elle provoque une augmentation du trafic, et donc de nouveaux embouteillages après quelques années. Plus de trafic rime également avec plus de bruit. Aujourd'hui déjà, près d'un million de personnes en Suisse souffrent du niveau trop élevé des nuisances sonores, qui ont un impact négatif sur la santé. Si davantage de personnes subissent le bruit excessif, c'est la collectivité qui en fera les frais, en raison de l'augmentation des dépenses de santé, ou des coûts des mesures de réduction du bruit.

Les émissions de gaz d'échappement vont également augmenter. Le trafic routier est déjà le principal émetteur de CO₂ en Suisse. À elle seule, la construction d'autoroutes entraîne des émissions de CO₂ très élevées en raison des grandes quantités de béton et d'acier nécessaires.

Les études et l'expérience montrent clairement qu'une réduction du bruit et des émissions améliore la qualité de vie de la population. En revanche, lorsque la charge de trafic augmente et que les valeurs limites sont dépassées, le bien-être diminue nettement. Les riveraines et les riverains tombent malades. La Suisse ne parvient plus à absorber la croissance excessive avec les ressources à sa disposition.

L'extension des autoroutes détruit de grands espaces naturels et des terres agricoles

Les projets d'extension des autoroutes engloutiraient plus de 400 000 m² de terres agricoles et d'espaces verts, dont une grande partie de surfaces d'assolement précieuses et de forêts. Ce gaspillage de terres sera encore plus important pendant les travaux.

Par ailleurs, qui dit augmentation des capacités autoroutières dit encouragement du mitage du territoire. En plus de l'équipement des nouvelles constructions en rase campagne, l'extension des autoroutes rend nécessaire la construction de routes cantonales et communales supplémentaires. Le bétonnage de la Suisse va donc continuer de plus belle.

L'extension des autoroutes aggrave la crise climatique

Le trafic est la cause d'environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse. Environ deux tiers des émissions de CO₂ dues au trafic sont le fait des voitures de tourisme. La construction de routes sape les objectifs de la loi sur la protection du climat. Elle est en contradiction avec la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre indigènes à zéro net.

L'électrification du trafic routier contribuera dans une mesure importante à la réalisation de cet objectif de réduction. Miser uniquement sur la mobilité électrique ne suffit toutefois pas. Son impact sur l'environnement est toujours nettement plus élevé que celui des transports en commun ou de la mobilité cycliste (vélo et vélo électrique).

Pour éviter les émissions de gaz à effet de serre du trafic, il faut viser une réduction de la prestation kilométrique sur les routes. Le projet d'extension des autoroutes est en contradiction totale avec cet objectif.

L'extension des autoroutes coûte cher

L'extension des autoroutes coûtera 5,3 milliards de francs. Cette somme est parfaitement démesurée, l'allocation des fonds unilatérale profitant exclusivement au trafic routier. Plus tard, des centaines de millions viendront s'ajouter à cette somme pour les travaux d'entretien et de maintenance. Compte tenu de la crise climatique, une telle politique n'est pas défendable.

Plus de la moitié de cet argent servira en outre à l'extension des autoroutes dans les cantons urbains et financièrement bien dotés de Genève et de Bâle-Ville, ce qui encouragera le trafic dans ces régions.

L'extension des autoroutes va perturber le trafic pendant des décennies

L'extension des autoroutes se traduira par des chantiers qui vont durer plusieurs années, voire des décennies dans le cas de la construction de tunnels. Pendant ce temps, le trafic sur les tronçons concernés sera fortement entravé et ralenti. Les nouveaux goulets d'étranglement vont générer des embouteillages. Pendant la phase de construction, le trafic sera reporté sur les routes cantonales et communales.

Les six projets d'extension des autoroutes ne sont que le début

Dans les décennies à venir, la Confédération entend investir plus de 35 milliards de francs dans l'infrastructure routière. Les cantons et les communes ont également des projets routiers dans leurs tiroirs. Les fonds prévus pour les transports publics sont en revanche nettement plus modestes. La Suisse investit donc davantage dans les moyens de transport les plus nocifs pour l'environnement que dans ceux qui sont les plus efficaces et les plus écologiques.

Mais il apparaît d'ores et déjà clairement que l'orientation de la politique des transports est claire. À peine les Chambres fédérales ont-elles décidé de l'extension des autoroutes que le projet suivant prend déjà forme: l'extension à six pistes de toute l'A1 d'un bout à l'autre du pays. Le Conseil national et le Conseil des États ont déjà adopté ce projet, démontrant que l'extension des autoroutes était un puits sans fond.

Opposition des personnes touchées

La population locale et parfois même les autorités communales rejettent les projets d'extension. De nombreuses communes directement concernées s'y opposent, conscientes du trafic supplémentaire qui déferlera sur leurs villages.

NON le 24 novembre aux projets autoroutiers extrêmes.



NO

**all'ampliamento
smisurato delle autostrade
il 24 novembre**

Argomentario

In breve

Il 24 novembre voteremo sul più grande progetto di ampliamento autostradale degli ultimi anni. I principali assi stradali devono essere trasformati in gigantesche autostrade da 6, o addirittura 8, corsie. Le conseguenze? Più auto, più rumore, più inquinanti atmosferici e più asfalto, il tutto a scapito della qualità di vita e della natura. Un'alleanza di circa 50 organizzazioni, associazioni e partiti s'impegna quindi contro questa proposta.

Il progetto di estensione autostradale è sovradimensionato e si basa su una politica dei trasporti ormai sorpassata. Le esperienze lo dimostrano: l'aumento delle capacità stradali aggrava i problemi di traffico e porta a più colonne. Gli abitanti delle città e dei comuni interessati non vogliono una crescita incontrollata del traffico stradale.

I cinque argomenti centrali contro l'ampliamento smisurato delle autostrade sono i seguenti:

- 1. L'ampliamento autostradale aggrava i problemi di traffico.** L'estensione delle autostrade porta a un decongestionamento solo a breve termine. Le corsie supplementari attirano subito un numero ancor maggiore di auto. Ciò genera nuovi ingorghi dopo poco tempo. I problemi di traffico non vengono risolti, ma aggravati. La Svizzera rimane intrappolata nel circolo vizioso che la costringe a costruire incessantemente delle nuove autostrade.
- 2. L'ampliamento autostradale porta ad ancor più cantieri e colonne.** L'estensione delle autostrade implica anni e anni di lavori. Il traffico sui tratti autostradali interessati sarà quindi fortemente ostacolato e rallentato.
- 3. L'ampliamento autostradale causa ancor più rumore e inquinamento atmosferico.** Il rumore del traffico e i gas di scarico nuocciono alla salute e causano dei costi enormi alla collettività. Le spese sanitarie aumentano e i risanamenti necessari a causa dell'inquinamento fonico generano costi importanti.
- 4. L'ampliamento autostradale divora terreni preziosi.** I progetti di costruzione distruggono più di 400 000 m² di terreni coltivabili, preziose superfici per l'avvicendamento delle colture e foreste. L'estensione delle autostrade alimenta inoltre l'espansione urbana e la cementificazione della Svizzera.
- 5. L'ampliamento autostradale nuoce alla qualità della nostra vita.** Nessun viaggio in auto inizia e finisce sull'autostrada. Di conseguenza il traffico supplementare va a gravare anche i quartieri, i villaggi e le città. La qualità di vita dell'intera popolazione ne risente.

Non possiamo sviluppare all'infinito la rete autostradale elvetica. Il posto a disposizione è limitato, prezioso e merita di essere preservato. Il 24 novembre sarà quindi necessario il Suo no, se vogliamo preservare un'alta qualità di vita e le preziose risorse della Svizzera.

Quindi: un chiaro NO il 24 novembre all'ampliamento smisurato delle autostrade.

Gli argomenti in breve

Il progetto di ampliamento delle autostrade è smisurato, troppo costoso e non è più al passo con i tempi. Non permette di risolvere i problemi causati attualmente dal traffico: le esperienze fatte in passato e la ricerca sul traffico mostrano che l'ampliamento delle autostrade genera più traffico e porta a un aumento delle colonne, dell'inquinamento atmosferico, del rumore e delle emissioni di CO₂. Se vogliamo affrontare le sfide future, è ora di pianificare i trasporti in modo lungimirante. Un'alleanza composta da una cinquantina di organizzazioni, associazioni e partiti s'impegna contro il progetto di ampliamento autostradale.

Il progetto porta non solo a un aumento del traffico, ma minaccia anche la qualità della vita.

L'estensione delle autostrade le decongestiona solo a breve termine. A medio termine, essa provoca un aumento del traffico e quindi delle nuove code già dopo pochi anni.

Più traffico significa anche più rumore. Già oggi circa un milione di persone in Svizzera soffre per i rumori che superano i valori limite e che hanno quindi un impatto negativo sulla salute. Se ancor più persone subiscono il rumore eccessivo, sarà la collettività a farne le spese, a causa dell'aumento dei costi per la salute, o di quelli dovuti ai risanamenti fonici.

Anche le emissioni dei gas di scarico aumenteranno. Il traffico stradale è già la principale fonte di CO₂ in Svizzera. La costruzione stessa delle autostrade comporta già delle emissioni di CO₂ molto elevate, a causa delle grandi quantità di cemento e di acciaio necessarie.

Gli studi e l'esperienza dimostrano chiaramente che una riduzione del rumore e delle emissioni migliora la qualità di vita della popolazione. Per contro, laddove l'impatto del traffico aumenta e i valori limite sono superati, il benessere diminuisce notevolmente e le persone si ammalano. Inoltre, la crescita eccessiva sta sovraccaricando la Svizzera e le sue risorse.

L'ampliamento autostradale distrugge dei grandi spazi naturali e delle terre agricole

I progetti di estensione delle autostrade inghiottirebbero più di 400 000 m² di spazi verdi, di terreni agricoli, di cui una gran parte di preziose superfici per l'avvicendamento delle colture, e di foreste. Questo spreco di terreno sarebbe ancor più importante durante le rispettive fasi di costruzione.

Inoltre, chi dice aumento delle capacità autostradali dice anche espansione urbana. I nuovi insediamenti abitativi in aree verdi vanno ulteriormente sviluppati: l'estensione delle autostrade richiede quindi anche la costruzione di strade cantonali e comunali supplementari. L'asfaltatura della Svizzera continua ad avanzare.

L'ampliamento delle autostrade aggrava la crisi climatica

Il traffico è la causa di circa un terzo delle emissioni di gas serra della Svizzera. Quasi i due terzi delle emissioni di CO₂ dovute al traffico sono causati dalle automobili. La costruzione di strade compromette gli obiettivi della legge sulla protezione del clima ed è in contraddizione con la necessità di ridurre a zero le emissioni di gas serra della Svizzera.

L'elettrificazione del traffico stradale contribuirà in maniera importante alla realizzazione di questo obiettivo di riduzione. Tuttavia, non basta puntare unicamente sulla mobilità elettrica. Il suo impatto sull'ambiente è infatti sempre nettamente più elevato rispetto a quello dei trasporti pubblici o della mobilità in bici e e-bike.

Per ridurre le emissioni di gas serra prodotte dal traffico, è necessario perciò ridurre anche i chilometri percorsi su strada. L'ampliamento previsto per le autostrade è diametralmente opposto a questo obiettivo.

L'ampliamento autostradale è eccessivamente caro

L'estensione delle autostrade costerà 5,3 miliardi di franchi. Questa voce di bilancio è assolutamente smisurata e i soldi sarebbero spesi unilateralmente ed esclusivamente per il traffico stradale. In seguito, centinaia di milioni andrebbero ad aggiungersi a questo importo per i lavori di manutenzione. Una tale politica non è sostenibile, specialmente se si considera l'attuale crisi climatica.

Inoltre, più della metà di questi fondi servirà all'estensione delle autostrade nei cantoni urbani, e finanziariamente forti, di Ginevra e Basilea Città, provocando un aumento del traffico in queste regioni.

L'ampliamento autostradale condiziona il traffico per decenni

L'estensione delle autostrade si tradurrebbe con dei cantieri che durerebbero diversi anni, o addirittura decenni nel caso della costruzione di gallerie. Durante questo periodo, il traffico sui tratti interessati sarà fortemente ostacolato e rallentato. Si creeranno dei nuovi restringimenti e quindi delle code. Durante la fase di costruzione, il traffico sarà deviato sulle strade cantonali e comunali.

Questi sei progetti sono solo l'inizio

Nei prossimi decenni, la Confederazione intende investire oltre 35 miliardi di franchi nell'infrastruttura stradale. A ciò si aggiungeranno ulteriori progetti stradali da parte dei cantoni e dei comuni. Per contro, i fondi previsti per i trasporti pubblici sono nettamente più modesti. La Svizzera investe quindi maggiormente nei mezzi di trasporto più nocivi per l'ambiente che non in quelli più efficienti ed ecologici.

Tuttavia è già chiaro ora dove andrà a parare la politica dei trasporti. Il tempo di approvare l'ampliamento autostradale da parte dei deputati nazionali ed ecco che il progetto successivo stava già prendendo forma: l'ampliamento continuo a sei corsie dell'A1 attraverso tutta la Svizzera. Il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati hanno già approvato questo progetto, dimostrando che l'ampliamento delle autostrade è un pozzo senza fondo.

L'opposizione delle persone coinvolte

Anche la popolazione locale, e talvolta pure le autorità comunali, respingono i progetti di ampliamento. Molti comuni direttamente interessati sono contrari all'ampliamento perché sanno che il traffico supplementare andrà a toccare anche i loro villaggi.

Quindi: un chiaro NO il 24 novembre all'ampliamento smisurato delle autostrade.

Alleanza «No all'ampliamento smisurato delle autostrade»

ATA Associazione traffico e ambiente
Aarberggasse 61
Casella postale
3001 Berna

ampliamento-autostradale-no.ch | info@ampliamento-autostradale-no.ch