



18.066

**Nationalstrassen 2020–2023,  
Ausbauschnitt 2019  
für die Nationalstrassen  
und Verpflichtungskredit.  
Zahlungsrahmen****Routes nationales  
sur la période 2020–2023,  
étape d'aménagement 2019  
des routes nationales  
et crédit d'engagement.  
Plafond de dépenses***Erstrat – Premier Conseil*

## CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.19 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.03.19 (FORTSETZUNG - SUITE)

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Faremo un solo dibattito sull'entrata in materia sui tre progetti. L'oggetto è stato trattato anche dalla Commissione delle finanze. Dopo i relatori della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni parleranno dunque anche i relatori della Commissione delle finanze.

**Burkart** Thierry (RL, AG), für die Kommission: Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der Schaffung eines Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zugestimmt. Dieser in der Verfassung verankerte Fonds ist unbefristet und schafft unter anderem die Grundlage dafür, dass dem Bund für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Erste Priorität kommt dem Substanzerhalt der heutigen Infrastruktur zu. Dieser verschlingt praktisch zwei Drittel des Budgets. Ein zusätzlicher Mittelbedarf ergibt sich durch die Verlängerung des Nationalstrassennetzes auf den 1. Januar 2020: die 400 Kilometer kantonale Strassen, die im Rahmen der NAF-Debatte als sogenannter neuer Netzbeschluss (NEB) ins Strasseninventar des Bundes aufgenommen wurden. Auf diesen Zeitpunkt hin wird das Nationalstrassennetz von heute rund 1900 auf rund 2300 Kilometer anwachsen.

Die Nationalstrassen sind ein enorm wichtiger Teil des Verkehrssystems. 75 Prozent des Personenverkehrs und über 60 Prozent des Güterverkehrs finden auf der Strasse statt. Auf den Nationalstrassen wiederum werden 43 Prozent des gesamten Strassenverkehrs abgewickelt, obwohl sie gemessen an der Länge nur 2,5 Prozent des gesamten Strassennetzes ausmachen. Damit sind die Nationalstrassen ein sehr effizienter Verkehrsträger und für die Funktionsfähigkeit von Gesellschaft und Wirtschaft von fundamentaler Bedeutung. Das Nationalstrassennetz wurde 1960 beschlossen. Seither kamen nur einzelne Teilstücke dazu. Wir müssen deshalb Antworten finden auf die vielen Stautunden und auf die Tatsache, dass der Verkehr nicht nur in aussergewöhnlichen Situationen auf das untergeordnete Strassensystem verdrängt wird. Es gibt somit ständig unnötigen und ineffizienten Umwegverkehr durch Dörfer und Städte. Das ist keine vernünftige Mobilitätspolitik, weshalb die Situation verbessert werden sollte. Diese Vorlage ist als Umsetzung des NAF-Volksentscheids zu verstehen und ist die notwendige Antwort auf die drängendsten strassenseitigen Herausforderungen.

Die vorberatende Kommission, die KVF-NR, hat diese Vorlage am 16. Oktober und am 5. November 2018 beraten und ist einstimmig darauf eingetreten. Der Rückweisungsantrag Töngi wurde mit 22 zu 1 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Der jetzt vorliegende Zahlungsrahmen umfasst drei Bundesbeschlüsse:

1. Für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen, für deren Ausbau im Sinne von Anpassungen sowie für Massnahmen im Zusammenhang mit Lärm- und Gewässerschutz und für Verbesserungen des Verkehrs-





flusses beantragt Ihnen die vorberatende Kommission, die KVF-NR, mit 23 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung für die Jahre 2020 bis 2023 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,156 Milliarden Schweizerfranken.

2. Für den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne einer Kapazitätserweiterung beantragt Ihnen die KVF-NR, aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen den Ausbauschritt 2019 zu beschliessen. Zusätzlich zu den vom Bundesrat beantragten Projekten hat die Kommission die Aufnahme von zwei baureifen Projekten beschlossen, der Umfahrung La Chaux-de-Fonds mit 14 zu 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen und der Umfahrung Näfels mit 17 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung. Sie wurden eigentlich mit der Annahme des NAF beschlossen und resultieren aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses. Diese Projekte sind baureif, womit die Voraussetzungen erfüllt sind, um sie in den Ausbauschritt aufzunehmen.

Das von der Minderheit V (Ammann) beantragte Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse erfüllt die Voraussetzung der Baureife nicht. Die Kommission lehnte den entsprechenden Antrag daher mit 13 zu 8 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab. Da die Baureife noch lange nicht vorliegen dürfte, würde die Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in diesen Ausbauschritt unnötig Ressourcen im Astra binden, was zulasten von aufgenommenen oder in den nächsten Ausbauschritt aufzunehmenden Projekten ginge.

Die bereits vom Bundesrat beantragten Projekte Crissier und Bypass Luzern werden von der Kommission unterstützt, weshalb Ihnen die KVF-NR beantragt, die Anträge der Minderheit I (Töngi) und der Minderheit II (Grossen Jürg) – die Entscheide fielen mit 17 zu 5 Stimmen bei 0 Enthaltungen – abzulehnen. Der Antrag der Minderheit Grossen Jürg in Zusammenhang mit dem Bypass Luzern ist aus Sicht der Kommission nicht zielführend. Zusammen mit dem kantonalen bzw. kommunalen Projekt Spange Nord führt dieses Vorhaben zu einer Abnahme des innerstädtischen Verkehrs.

Die KVF-NR hat in der Gesamtabstimmung diesem Bundesbeschluss 2 mit 18 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen zugestimmt.

3. Schliesslich beantragt Ihnen die KVF-NR für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz – konkret für den Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels, für den genannten Ausbauschritt 2019 sowie für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten – einen Verpflichtungskredit von 5,651 Milliarden Franken. Aufgrund der Aufnahme der Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Näfels hat sich der Betrag im Vergleich zum bundesrätlichen Entwurf um eine Milliarde Franken erhöht. Wichtig ist für die Zukunft, dass die Ausbauschritte für die Nationalstrassen mit den Agglomerationsprogrammen koordiniert werden und dabei auch die Netzhierarchie beachtet wird.

Namens der vorberatenden Kommission bitte ich Sie um Zustimmung zu sämtlichen Mehrheitsanträgen.

**Regazzi** Fabio (C, TI), pour la commission: Le projet du Conseil fédéral concernant le développement du réseau des routes nationales a été examiné au sein de la Commission des transports et des télécommunications lors des séances du 15 octobre et du 5 novembre 2018. La commission, à sa grande majorité, s'est ralliée aux trois projets d'arrêtés du Conseil fédéral: l'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 2020–2023 (projet 1); l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales (projet 2); l'arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour les grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, pour l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés (projet 3).

#### AB 2019 N 207 / BO 2019 N 207

La commission a reconnu l'importance des routes nationales pour les infrastructures de transport de la Suisse et souhaite, à l'instar du Conseil fédéral, investir dans toutes les régions du pays où le besoin est le plus marqué. Grâce au programme de développement stratégique des routes nationales Prodes, il sera donc possible de préserver à l'avenir le fonctionnement du réseau des routes nationales et de prévoir des accroissements de capacité ciblés, qui sont devenus nécessaires et urgents.

Concrètement, on prévoit avec Prodes d'investir, d'ici à 2030, quelque 14,8 milliards de francs. Le programme comporte aussi le financement pour le grand projet du deuxième tube du tunnel routier du Saint-Gothard. De même, il prévoit 2,1 milliards de francs d'investissement sur notre réseau de routes nationales ancien et nouveau.

Ce vaste projet est, pour notre pays, les cantons et la croissance de notre économie, fondamental. Il constitue aussi une part importante de la concrétisation de la vision complémentaire que nous avons de notre mobilité, alliant route et rail, voulue par le Conseil fédéral, le Parlement, le peuple et les cantons pour financer les routes nationales et les projets d'agglomération.

Il est en outre prévu d'introduire un plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et les adaptations du réseau des routes nationales pour la période allant de 2020 à 2023. Pour cette période, le Conseil fédéral



communiqué que les besoins sur le plan financier seront de 8,156 milliards de francs au total. Dans le détail, il est prévu de ventiler ces ressources de la manière suivante: entre 432 et 454 millions de francs par an reviendront à l'exploitation, c'est-à-dire à des mesures destinées à garantir la disponibilité et la sécurité du réseau des routes nationales.

L'entretien des routes nationales et de leurs installations techniques, notamment la réfection de revêtements et de ponts, coûte entre 1,102 et 1,150 milliard de francs par an. Les prescriptions, normes et directives exigent en outre des travaux complémentaires sur l'infrastructure existante – il s'agit d'un aménagement au sens d'adaptations – qui occasionnent des coûts annuels de 617 à 737 millions de francs.

Cela dit, la commission a décidé, à l'unanimité, d'entrer en matière sur le projet du Conseil fédéral. Elle a rejeté, par 22 voix contre 1, une proposition de renvoi du projet au Conseil fédéral pour le remanier en tenant compte des objectifs de la Confédération en matière de politique environnementale, climatique et énergétique. La large majorité de la commission est d'avis qu'il faut d'abord assurer un bon fonctionnement du réseau des routes nationales, et une bonne coordination entre les moyens de transport sur rail, sur route, sur l'eau et par air. Une politique attentive aux intérêts environnementaux ne peut pas se dispenser d'une vision d'ensemble et coordonnée entre ces différents vecteurs de transport. De même, elle va de pair avec une meilleure coordination entre la Confédération, les cantons et les villes.

Voici, dans le détail, les trois arrêtés contenus dans le message. Le premier arrêté fédéral concerne le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020–2023, qui fixe un plafond des dépenses de 8,156 milliards de francs; à ce propos, il n'y a pas eu de divergences au sein de la commission. Le deuxième arrêté fédéral concerne l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales. Selon le Conseil fédéral, sur environ la moitié des 400 kilomètres, il y aura, dans les prochaines années, un volume de trafic supérieur de 20 pour cent à la capacité. Ces tronçons seront définitivement encombrés en 2040. C'est pour cela qu'il faut agir rapidement en éliminant les goulets d'étranglement. Le Conseil fédéral propose de réaliser, par étapes, des aménagements de près de 2,3 milliards de francs: premièrement, l'accroissement de la capacité à Crissier, pour un montant de 316 millions de francs; deuxièmement, le contournement de Lucerne, y compris l'extension sud entre Kriens et Hergiswil et l'aménagement nord – accroissement de la capacité entre Rotsee et Buchrain – par un apport de 1470 millions de francs au total; troisièmement, le contournement du Locle pour un total de 481 millions de francs.

La commission a traité quelques propositions relatives à cet arrêté. Je vais vous les présenter brièvement. Par 17 voix contre 4 et 2 abstentions, la commission a adopté l'article 1 alinéa 2 lettre a concernant le principe de l'accroissement de capacité à Crissier. La minorité I (Töngi) propose de biffer cette disposition, car elle retient que les problèmes de trafic des deux régions ne sont pas étroitement liés à des problèmes de sous-capacité du réseau actuel.

Par 17 voix contre 5, la commission a adopté, à l'article 1 alinéa 2 lettre b, le principe de l'accroissement de capacité à Lucerne. La minorité II (Grossen Jürg) propose de biffer cette disposition, car selon elle ce projet n'est pas suffisamment mûr. Parallèlement, cette même minorité II, à l'article 1a, propose de reporter le projet à une prochaine étape d'aménagement en précisant trois conditions à remplir que vous trouvez à la page 5 du dépliant.

Par 14 voix contre 5 et 2 abstentions, la commission propose à son conseil d'intégrer dans l'arrêté fédéral le projet de contournement de La Chaux-de-Fonds, à l'article 1 alinéa 2 lettre d, et, par 17 voix contre 5 et 1 abstention, le projet de Näfels à la lettre e, projet déjà adopté lors du vote sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Ce faisant, la commission rejette les deux propositions défendues par les minorités III et IV (Töngi) visant à biffer ces deux projets de contournement. De plus, la commission a rejeté, par 13 voix contre 8 et 3 abstentions, la proposition défendue par la minorité V (Ammann), visant à inscrire le projet Bodensee-Thurtal-Strasse à l'article 1 alinéa 2 lettre f.

Entre-temps, nous avons reçu deux propositions individuelles, la proposition Walliser pour la construction du tronçon manquant sur l'autoroute de l'Oberland zurichois, et la proposition Imark pour réaliser le Muggenberg-tunnel dans le canton de Bâle-Campagne. La commission n'a pas eu l'occasion de se pencher sur ces deux propositions individuelles que je vous invite donc à rejeter.

J'en arrive au troisième arrêté, l'arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour les grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, pour l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales et pour la planification de projets qui ne sont pas inscrits dans le deuxième arrêté fédéral. Si le conseil soutient les propositions d'intégrer les projets de Näfels et de La Chaux-de-Fonds que je viens d'exposer, le crédit devra par conséquent être augmenté d'un milliard de francs selon les indications de l'OFROU pour arriver à un total de 5,651 milliards de francs. En revanche, si le conseil accepte les propositions des minorités III et IV, le crédit d'engagement en resterait au montant inscrit dans le projet du Conseil fédéral, et il faudrait l'augmenter de 310



millions de francs en cas d'adoption de la proposition de la minorité V (Ammann).

Au vote sur l'ensemble, la commission a approuvé les trois arrêts fédéraux à une nette majorité. Le premier sur le plafond des dépenses, a été accepté par 23 voix contre 0 et 1 abstention, le deuxième sur l'étape d'aménagement 2019, par 18 voix contre 2 et 3 abstentions, et le crédit d'engagement par 18 voix contre 3 et 2 abstentions.

En conclusion, je vous invite donc à rejeter la proposition de renvoi du projet au Conseil fédéral défendue par la minorité Töngi et à suivre les positions de la majorité de la commission.

**Müller Thomas** (V, SG), für die Kommission: Die Finanzkommission hat das Geschäft einzig unter finanzpolitischen Gesichtspunkten geprüft und ist im Rat antragsberechtigt wie die KVF.

Es geht bei zwei Positionen um Geld für die Nationalstrassen in den Jahren 2020 bis 2023: zum einen um einen Zahlungsrahmen von 8,156 Milliarden Franken für Betrieb und Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen, zum andern um einen Verpflichtungskredit von 4,651 Milliarden Franken für den Ausbau im Sinne der Kapazitätserweiterung des Ausbaus 2019 inklusive Planungen für noch nicht beschlossene Projekte. Die materielle Beurteilung, ob die richtigen Projekte im Beschluss aufgeführt sind, ist Sache der KVF. Für die Finanzkommission kann ich es kurz machen. Es gibt drei Berichtspunkte:

AB 2019 N 208 / BO 2019 N 208

1. Die Finanzierungsart entspricht dem Beschluss der Stimmberechtigten in der Volksabstimmung über den NAF.

2. Nach unseren Abklärungen sind die Finanzierungsmittel im NAF vorhanden, um die vom Bundesrat beantragten Ausgaben zu stemmen. Die Anträge der KVF und die Einzelanträge auf Aufnahme zusätzlicher Projekte in die Vorlage waren zum Zeitpunkt der Beratung in der Finanzkommission noch nicht bekannt. Für die Finanzkommission kann ich mich deshalb zur Zusatzfinanzierung dieser Projekte nicht äussern; aber nach der Erfahrung mit dem Agglomerationsprogramm heute Nachmittag stellt sich die Frage, ob es nicht zweckmässig ist, nach den Beratungen der Sachbereichskommission das Geschäft nochmals an die Finanzkommission zurückzugeben – für jenen Teil, in dem die Sachbereichskommission den Kreditbetrag erhöht hat –, damit die Finanzkommission zum höheren Kreditbetrag auch noch Stellung nehmen kann.

3. Diesen Berichtspunkt hat auch Herr Burkart aufgeworfen: Aus der Sicht der Finanzkommission ist bei den Ausbausritten insbesondere auch der Aspekt der ökonomischen Nachhaltigkeit zu beachten. Es geht um die Frage der Netzhierarchie. Wenn wir auf dem Nationalstrassennetz Engpässe beseitigen und den Verkehrsfluss erhöhen, ist gleichzeitig sicherzustellen, dass der Verkehr an den Ausfahrten der Nationalstrassen oder Autobahnen in die Agglomerationen und Städte abfliessen kann. Wenn wir diese Netzhierarchie nicht berücksichtigen, verlegen wir die heutigen Staus auf den Autobahnen einfach an die Ausfahrten.

Zum Schluss noch das Ergebnis der Beratung: Die Finanzkommission hat die Vorlage des Bundesrates mit Zahlungsrahmen und Verpflichtungskredit mit 25 zu 0 Stimmen – also einstimmig – gutgeheissen.

**Brélaz Daniel** (G, VD), pour la commission: Comme pour le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la Commission des finances a traité cet objet avant la Commission des transports et des télécommunications. Elle n'a pas jugé de l'utilité ni de l'indispensabilité des projets, mais elle s'est essentiellement prononcée sur des aspects financiers: peut-on financer tout cela, oui ou non?

Il faut tout d'abord rappeler que le FORTA génère dorénavant environ 3 milliards de francs de recettes par année, sans les fameux 4 centimes sur l'essence qui ont été acceptés et qui seront nécessaires, selon le Conseil fédéral, à partir du milieu des années 2020. Il est également à noter que les réserves du FORTA, actuellement de l'ordre de 3 milliards de francs, vont passer, avec les projets prévus initialement, sans les ajouts, de 3 à 2 milliards de francs d'ici fin 2023. A cela s'ajoute le milliard de dépenses supplémentaires, accepté par la Commission des transports et des télécommunications.

Pour tous ceux qui veulent faire de tels ajouts, il y a une sacrée contrainte: il s'agit de faire en sorte que les travaux puissent s'effectuer rapidement, parce que s'ils se font dans dix ou quinze ans, compte tenu des problèmes, la situation ne sera évidemment pas la même. Dans ce cas de figure, il faudra probablement anticiper d'une année la hausse de 4 centimes du prix de l'essence, prévue au milieu des années 2020 par le Conseil fédéral. Si bien sûr, on fait encore dans le self-service en demandant un bout d'autoroute par-ci, par-là parce que cela fait plaisir à certains de ses électeurs, comme le prévoient les propositions de la minorité V (Ammann) ou encore les propositions Imark et Walliser, cela pourrait, pour peu qu'on soit capable de réaliser rapidement les objets, faire avancer de deux ans la fameuse augmentation de 4 centimes du prix de l'essence, qui a fait l'objet d'un véritable bras de fer à l'époque entre ceux qui voulaient 4 centimes et ceux qui voulaient



6 centimes. Et ceux qui ne voulaient que 4 centimes sont en général ceux qui veulent faire beaucoup d'ajouts pour que la hausse entre en vigueur plus vite. Ce sont les contradictions habituelles de la politique.

La Commission des finances a aussi eu, brièvement, un autre sujet de préoccupation. Elle s'est aperçue en effet que, selon le Conseil fédéral, entre 2008 et 2016, l'entretien des routes nationales avait été lacunaire et que l'on constate maintenant une dégradation, certes légère mais réelle, de leur état. Le Conseil fédéral affirme clairement que cela n'est pas tenable dans la durée et qu'on ne peut pas laisser l'état de nos routes se dégrader. Mais il n'en déduit de fait rien, sinon que, par rapport aux coûts d'entretien initialement prévus, grâce à une amélioration de l'efficacité et à une révision des normes, on peut économiser 200 millions de francs par an sur l'entretien, soit 10 pour cent des coûts d'entretien annuels. C'est sur ce raisonnement que la fixation du crédit annuel est basée.

Rappelons également que toute création de tronçons supplémentaires fera augmenter à terme les coûts d'entretien. Il serait probablement utile, pour le programme 2024–2027 – qui est le prochain –, que l'on se pose sérieusement la question d'un rattrapage sur le plan de l'entretien et d'un meilleur entretien des routes nationales, quitte à moins investir, même si ce n'est pas la tendance dans notre conseil, dans de nouveaux projets. Globalement, la Commission des finances a estimé, à l'unanimité, que dans le cadre financier actuel on pouvait financer le programme soumis par le Conseil fédéral au Parlement. Comme je l'ai rappelé, la commission n'a pas jugé de l'opportunité des projets, que ce soit pour en retrancher ou en ajouter.

**Töngi Michael (G, LU):** Immerhin: Nach der verunglückten CO<sub>2</sub>-Debatte im Dezember in diesem Rat, dank dem Widerstand der Jugend und vieler Menschen in unserem Land reden wir ernsthafter über die Klimakatastrophe und darüber, was wir dagegen tun können.

Immerhin: Es kommt Bewegung in die Diskussion. CVP und BDP wollen sich als bürgerliche Klimaschutzparteien profilieren und positionieren, während sich die FDP/die Liberalen auf den Weg gemacht haben, sich doch auch zu überlegen, ob sie in diesem Bereich mehr machen wollen. Es gibt Hoffnung für den Klimaschutz.

Nur: Wenn es um den Strassenausbau geht, dann werden alle klimapolitischen Überlegungen und Argumente ausgeblendet, sodass wir uns bei dieser Diskussion in einem luftleeren Raum befinden, in dem Umweltfragen und Klimapolitik keine Rolle mehr spielen. Alle schwärmen dann von jenem Kompromiss, wonach die verschiedenen Verkehrsträger alle gleichberechtigt seien, sodass man sie nicht gegeneinander ausspielen dürfe; man müsse alles fördern, es gebe keinen Unterschied zwischen Velo, Auto, Zug, Bus oder Flugzeug – scheinbar kommt es einfach drauf an, was man im Moment gerade am liebsten nimmt.

Dabei wird total ausgeblendet, dass der Strassenverkehr mittlerweile der grösste CO<sub>2</sub>-Produzent in unserem Land ist. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Verkehrs hat gegenüber 1990 nicht abgenommen, wie das in den meisten anderen Bereichen der Fall gewesen ist. Der Strassenverkehr verbraucht rund viermal mehr Energie pro Person als der öffentliche Verkehr und produziert rund zwanzigmal mehr CO<sub>2</sub>, vergleicht man Auto und Bahn. Entschuldigung, aber diese Tatsachen kann man im März 2019 in einer Diskussion über Strasseninfrastrukturen einfach nicht mehr ausblenden. Wir haben uns doch klare energiepolitische Ziele gesetzt. Wir haben uns für klimapolitische Vorgaben wie das Pariser Abkommen ausgesprochen. Nun müssen Taten folgen.

Ein Ausbau der Autobahnen auf sechs Spuren quer durchs Mittelland, Pläne für doppelstöckige Autobahnen oder eben die Realisierung einer achtspurigen Autobahn durch Luzern – das geht heute nicht mehr. Schauen Sie sich einmal das Projekt in Luzern, diesen Bypass, genauer an: Es werden acht Spuren Autobahn zur Verfügung gestellt; die Autobahn wird auf acht Spuren erweitert; gleichzeitig soll ein neuer Autobahnzubringer mitten durch ein Stadtquartier gebaut werden. Die acht Spuren werden durch einen Tunnel und in Kriens auf einer Brücke, auf Stelzen, über das Tal geführt. Auf einer kleinen Strecke werden die Spuren zwar eingedeckt, aber dieser Abschnitt ist viel zu kurz, sodass die Bevölkerung das Projekt in dieser Form total ablehnt. Es gibt eine Koalition, die von der Grünen Partei bis zur SVP reicht und sagt, dass man dies in dieser Form heute nicht mehr bauen könne. Der Name "Bypass" sagt es vielleicht schon: Es handelt sich bei dem, was man hier machen will, nicht um eine gesunde Sache.

AB 2019 N 209 / BO 2019 N 209

Unsere Ziele sind ambitioniert – wir können sie erreichen, wenn wir uns anstrengen und wenn wir es mit Elan machen. Wir haben uns beim CO<sub>2</sub>-Gesetz darüber gestritten, welches der Anteil des Verkehrs an der Reduktion sein soll. Alle sollten es eigentlich wissen: Wenn wir jetzt die Kapazitäten weiter ausbauen, wenn wir jedes Jahr ein bis zwei Prozent mehr Verkehr auf der Strasse haben, dann wird es einfach noch viel, viel schwieriger, diese Ziele zu erreichen, weil wir dann bis 2040 nochmals 30 Prozent mehr Verkehr fossilfrei machen müssen; das ist eine riesige Herausforderung.

Weisen Sie dieses Geschäft an den Bundesrat zurück. Verlangen Sie mit uns eine Vorlage, die mit den kli-



mapolitischen Zielen unseres Landes übereinstimmt. Helfen Sie uns auch, dass man, wenn man dann schon baut, das siedlungsverträglich macht, ohne weiteren Landverschleiss; das wäre das Mindeste, was heute nötig wäre. In dem Sinne genügen die Vorlagen, die wir vor uns haben, diesen Anforderungen nicht.

**Grüter** Franz (V, LU): Geschätzter Kollege Töngi, kann es sein, dass Sie hier jetzt einseitig nur diese Spange Nord ins Zentrum stellen? Ich denke, der Bypass Luzern ist völlig unumstritten. Vor allem bei der Spange Nord bitte ich Sie, auch zuhänden der Öffentlichkeit zu sagen, dass hier eben verschiedene Varianten geprüft werden, unter anderem auch eine Untertunnelung, die diese Problematik, die Sie jetzt dargestellt haben, eben mindestens teilweise, wenn nicht grösstenteils, lösen würde. Ich bitte Sie, hier fair zu sein und auch dies in Ihren Äusserungen darzulegen.

**Töngi** Michael (G, LU): Ich fühle mich in meiner Heimatgemeinde Kriens mit meiner Aussage, dass Kriens von links bis rechts gegen diese Art von Bypass ist, gut aufgehoben. Zur Spange Nord: Wenn Sie noch irgendwo eine Milliarde finden – Sie können auch nochmals aufstocken, wir haben ja die Spendierhosen an –, dann können Sie diesen Tunnel bauen. Die Luzernerinnen und Luzerner werden aber todsicher nicht eine Milliarde Franken ausgeben, damit man irgendwo einen Tunnel baut, den man am Schluss gar nicht brauchen kann, weil er am Ende der Stadt aufhört. Da kann man wirklich sagen: Es gibt Varianten zur Spange Nord – da gebe ich Ihnen Recht –, aber eine ist eigentlich schlechter als die andere.

**Guhl** Bernhard (BD, AG): Wir haben eine Bevölkerungszunahme; wir haben ein zunehmendes Mobilitätsbedürfnis; man heiratet heute nicht mehr über den Miststock hinweg; wir erwarten von Arbeitslosen, für einen neuen Job eine längere Pendlerstrecke auf sich zu nehmen; für Freizeitaktivitäten bleibt man nicht mehr im Dorf selbst, sondern ist Mitglied in Vereinen, die mehrere Dörfer oder mehrere Kilometer weit weg sind. Unsere Tourismusregionen möchten Gäste und schaffen damit Arbeitsplätze. Die Leute bestellen heute ihre Kleider bei Zalando und Co., und die Handwerker kommen mit all ihren Werkzeugen auch nicht einfach so mit dem öffentlichen Verkehr zu ihren Kunden. Ich könnte diese Liste wohl noch beliebig erweitern. Wir haben täglich Staus. Die BDP sieht Handlungsbedarf.

Die BDP-Fraktion unterstützt also diese Vorlage, die sehr systematisch und gezielt die Kapazitäten dort anpasst, wo es am dringendsten notwendig ist. Natürlich soll aus Sicht der BDP ein möglichst grosser Teil des Pendlerverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgedeckt werden. Mit modernen Technologien wie Verkehrssystemen, E-Bikes, selbstfahrenden Autos oder was auch immer kann man verhindern, dass man die Strassen unendlich ausbauen muss. Die BDP-Fraktion verfällt jedoch nicht der Illusion, dass man das Wachstum des Verkehrs alleine mit diesen Technologien abfangen kann.

Mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm haben wir ein Programm, das den Kapazitätsausbau sehr langfristig und sehr systematisch plant. Wir entscheiden über die Projekte des nächsten Ausbaus. Die Projekte sind massvoll; von Zubetonieren der Natur kann keine Rede sein, zumal sehr viele Projekte auch mit Tunnels realisiert werden. Zudem – wenn wir die Natur beachten – sind bei jedem dieser Projekte die Ausgleichsmassnahmen ein wichtiger Teil des Gesamtprojektes.

Ich komme zu den einzelnen Projekten respektive zu den Projekten in der Vorlage, bei welchen Minderheiten eine Streichung verlangen.

Zu Crissier: Unsere welschen Kollegen, welche diesen Abschnitt kennen, werden Ihnen bestätigen, dass der Streckenabschnitt wirklich ein Nadelöhr und der Kapazitätsausbau kein Luxus ist.

Das Projekt Bypass Luzern wird insbesondere darum bekämpft, weil die Gemeinde Kriens eine Verlängerung des Tunnels wünscht. Im Rahmen der Projektierung wurde bereits eine Verlängerung bzw. eine Überdeckung berücksichtigt, doch die Forderungen gehen in dieser Gemeinde offenbar immer weiter – zu weit aus Sicht der BDP-Fraktion.

Zu den Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Näfels: Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 dem NAF deutlich zugestimmt. Insbesondere die von diesen genannten Projekten betroffenen Regionen stimmten deutlich zu, weil ihre Umfahrungen mit dem Beschluss ins Nationalstrassennetz aufgenommen wurden. Zu Recht erwarten diese staugeplagten Orte nun, dass diese baureifen Projekte nun auch demnächst realisiert werden und dass der Bau nicht ins nächste oder übernächste Step verschoben wird, also bald einmal auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Die BDP-Fraktion wird hier dem Antrag zustimmen, dass diese beiden Projekte jetzt bereits auch aufgenommen werden, auch wenn sie dann vielleicht ein, zwei Jahre später realisiert werden.

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse: Das Thurgauer Stimmvolk hat 2012 diesem Projekt zugestimmt. Diese Strasse gehört auch zum NAF. Wenn man bedenkt, dass bei der Planung des Nationalstrassennetzes anno dazumal die ursprüngliche Idee war, die A1 durch den Thurgau über Weinfelden und nicht über St. Gallen zu führen, so ist es jetzt höchste Zeit, diese Strecke da zu realisieren. Denn wenn man heute von Bonau in den Oberthurgau



fährt, so plagt man etliche Dörfer mit Durchgangsverkehr. Die BDP-Fraktion wird bei diesem Projekt mit der Minderheit V (Ammann) stimmen, um diese Dörfer zu entlasten.

**Töngi Michael** (G, LU): Herr Kollege, jetzt liegt mir doch eine Frage auf der Zunge: Bei Oberburg hat es geheissen, die Bevölkerung wolle das dort unbedingt, man müsse ihr das jetzt geben. Weshalb kann man den Oberburgerinnen und Oberburgern eine solche Umfahrung geben, den Krienserinnen und Kriensern aber nicht eine Eindeckung, zu der sie dann sagen, das sei eine Lösung, die für sie gut sei?

**Guhl Bernhard** (BD, AG): Es ist ja nicht so, dass Kriens mit dieser Strasse nicht auch entlastet würde. Dieses Projekt wird letztendlich entsprechend der ganzen Planung halt nicht nur unter Einbezug der Krienser Bevölkerung, sondern unter Einbezug der ganzen Einzugsregion zusammen mit dem Astra realisiert. Und irgendwann ist dann einfach auch Schluss mit Forderungen von einzelnen Gemeinden.

**Pieren Nadja** (V, BE): Letzte Woche hat der Ständerat über den Ausbau und Unterhalt der Bahninfrastruktur für die kommenden Jahre beraten; diese Vorlage wird noch in den Nationalrat kommen. Gerade umgekehrt ist es bei der Bereitstellung der Strasseninfrastruktur: Diese werden wir heute zuerst im Nationalrat absegnen. Weil wir für Bahn und Strasse zwei verschiedene Fonds haben, müssen wir nicht das eine gegen das andere ausspielen, weder finanziell noch kapazitätsmässig.

In dieser Vorlage geht es um den Zahlungsrahmen für die Jahre 2020 bis 2023 der Nationalstrassen und den Ausbauschnitt 2019. Die Nationalstrassen sind heute enorm, ja extrem belastet, grösstenteils überbelastet. Deshalb braucht es dringend einen Ausbau. Einerseits lebt unsere Bevölkerung heute immer mobiler, und der Arbeitsplatz befindet sich immer seltener am Wohnort. Andererseits schreitet das Bevölkerungswachstum enorm voran. Durch unsere unkontrollierte Zuwanderung leben immer mehr Leute in der Schweiz, und immer mehr Leute brauchen logischerweise auch immer mehr Infrastruktur.

So genügt unser heutiges Nationalstrassennetz nicht mehr. Zählte die Schweiz vor knapp vierzig Jahren erst rund 6,3

#### AB 2019 N 210 / BO 2019 N 210

Millionen Einwohner, waren zwanzig Jahre später bereits rund eine Million Menschen mehr in der Schweiz: Im Jahr 2000 waren es nämlich rund 7,3 Millionen Menschen. Heute, wiederum zwanzig Jahre später, leben bereits 8,5 Millionen Menschen in unserem Land. In den letzten zwanzig Jahren ist unsere Bevölkerung also jährlich um durchschnittlich 100 000 Menschen gewachsen.

Dieses sehr grosse Bevölkerungswachstum spürt man vor allem auch auf den Strassen sehr deutlich. Die Stautunden nehmen jährlich massiv zu: Im Jahr 2017 wurden auf unseren Nationalstrassen 25 853 Stautunden erfasst – 25 853 Stautunden auf unseren Nationalstrassen! Das ist ein massives Wachstum im Vergleich zum Vorjahr – 7,4 Prozent –, und es werden immer mehr. Diese Stautunden ärgern nicht nur, sondern verursachen auch einen enorm grossen volkswirtschaftlichen Schaden: Pro Lastwagen rechnet man mit rund 200 Franken pro Stunde. 2016 betrug der volkswirtschaftliche Schaden wegen Stautunden 1,6 Milliarden Franken – 1,6 Milliarden Franken, durch Stau verursacht! Aktuell sind die Zahlen höher, und sie steigen noch weiter. Die sehr hohe Belastung unserer Nationalstrassen führt auch zu einer grösseren Abnutzung, was dazu führt, dass immer mehr in Betrieb und Unterhalt investiert werden muss.

Der hier vorliegende Bundesbeschluss wird unsere Probleme, die massive Überlastung unserer Nationalstrassen, nicht grundsätzlich lösen. Auch werden die Stautunden nicht vollends verschwinden. Aber wir müssen diesen Ausbauschnitt unbedingt realisieren, um nicht noch mehr der Entwicklung hinterherzuhinken. Der Handlungsbedarf ist sehr gross.

Die SVP-Fraktion ist deshalb klar für Eintreten auf die Vorlage.

Mit dieser Vorlage unterstützen wir die Wirtschaft: Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Ein Ausbau der Infrastruktur führt nicht zu Mehrverkehr, sondern passt die Infrastruktur den Bedürfnissen der wachsenden Bevölkerung an. Sehr viele Leute sind in ihrem privaten und beruflichen Alltag auf Personen-, Last- oder Lieferwagen angewiesen. Ich denke da an all die Handwerker, Aussendienstmitarbeitenden oder Personen mit verschiedenen Arbeitsplätzen. Sie alle sind darauf angewiesen, möglichst schnell von A nach B zu fahren. Auch unser Güterverkehr braucht ein gut ausgebautes Strassennetz. Es ist aufgrund der Kapazitäten gar nicht möglich, noch mehr auf die Schiene zu verlegen. Die Schweizer Wirtschaft und unsere Bevölkerung brauchen die vom Bundesrat und von der Kommission geforderten Strassen dringend. Helfen auch Sie mit, diese Engpässe zu beseitigen!

Es sollte im Interesse von uns allen hier im Nationalrat sein, die Situation auf den Nationalstrassen zu verbessern. Staus haben nämlich zwei sehr negative Konsequenzen: Es entstehen eine viel höhere Umweltbelastung



und ein grosser volkswirtschaftlicher Schaden. Es braucht nun Lösungen!  
Die SVP-Fraktion unterstützt die Vorlage, über die wir heute abstimmen.

**Rytz** Regula (G, BE): Geschätzte Kollegin Pieren, ich hätte noch eine Frage zu den externen Kosten des Strassenverkehrs: Können Sie mir sagen, wie hoch die volkswirtschaftlichen Kosten der Gesundheits- und Umweltbelastung durch den individuellen motorisierten Strassenverkehr heute sind?

**Pieren** Nadja (V, BE): Ich glaube, die kann man nicht so beziffern. Man kann schon irgendwelche Zahlen nennen, aber ob dies dann direkt vom Strassenverkehr oder auch von anderen Verursachern kommt – das kann man ja jetzt irgendwie hineinphilosophieren. Ich glaube, wir müssen da schon auch realistisch sein und die Situation auf der Strasse betrachten, wie sie aussieht. Der volkswirtschaftliche Schaden von Staus ist beziffert, er ist enorm hoch, die Stautunden nehmen zu. Darum brauchen wir ein gut ausgebautes Strassennetz, die Nationalstrassen, aber auch ein gut ausgebautes Schienennetz, damit wir den Bedürfnissen unserer ganzen Bevölkerung entgegenkommen und sie auch decken können.

**Ammann** Thomas (C, SG): "On the road again" – wieder auf der Strasse, eigentlich würde ich gerne diesen Song von Willie Nelson und Johnny Cash vorsingen, doch erstens bin ich kein begnadeter Sänger, und zweitens wäre es nicht differenziert, wenn ich sagen würde: Ich kann es kaum erwarten, wieder auf die Strasse zu kommen – auch das ein Zitat aus diesem Song. Aber drittens, und das möchte ich hier betonen, kommen wir letztlich nur weiter, wenn wir die Nationalstrassen weiterentwickeln. Deshalb kann ich hier für die CVP-Fraktion sagen, dass wir für Eintreten auf diese Vorlage sind, weil wir die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes möchten, und dass wir dem Rückweisungsantrag der Minderheit Töngi nicht zustimmen werden.

Mit dieser Vorlage will der Bundesrat den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen verbessern, was wir von der CVP-Fraktion unterstützen. Die Projekte mit Realisierungshorizont 2030 befinden sich vor allem in städtischen Agglomerationen. Hier muss ich noch einen Fingerzeig machen: Die dargelegte Langfristspektive des Nationalstrassennetzes entspricht der voraussichtlichen Entwicklung des Verkehrs in unserem Land. Allerdings ist für die CVP-Fraktion nach wie vor die Erarbeitung einer Studie vordringlich, um der Abwanderung der Bevölkerung aus den sogenannten peripheren Gebieten entgegenzuwirken, das heisst, um der Abwanderung aus den ländlichen Räumen und den Berggebieten in Städte und Agglomerationen vorzubeugen. Eine solche Strategie könnte unter anderem dazu beitragen, das Wachstum der Verkehrsnachfrage in und zwischen den metropolitanen und grossstädtischen Gebieten zu reduzieren.

Diese strategische Entwicklungsplanung oder Programmvorlage beinhaltet nicht nur den Ausbau und Engpassbeseitigungsprojekte, sondern auch den Zahlungsrahmen für den betrieblichen, baulichen Unterhalt und den Ausbau im Sinne von Verbesserungen bezüglich Lärmschutz, Gewässerschutz, Verkehrsfluss usw. Die CVP-Fraktion unterstützt die Massnahmen, die der Bundesrat in der Vorlage vorsieht. Die CVP-Fraktion ist sich bewusst, dass in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden muss, um die Qualität unseres Strassenverkehrsnetzes zu gewährleisten, denn ungenügende Investitionen in Unterhalt und Modernisierung des Verkehrsnetzes würden zu noch viel höheren Kosten führen.

Es wird so ein Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen von jährlich rund 2 Milliarden Franken für die nächsten vier Jahre, also von insgesamt 8 Milliarden Franken, beantragt. Mit dem betrieblichen Unterhalt wird die tägliche Verfügbarkeit der Infrastrukturen sichergestellt. Dies umfasst namentlich den Unterhalt, die Strassenreinigung, den Winterdienst sowie im Sinne des Ausbaus die Verbesserung des Lärmschutzes, des Gewässerschutzes und der Wildquerungen.

Ein gut funktionierendes Verkehrsnetz ist eine der zentralen Grundlagen des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Die CVP setzt sich für die freie Wahl des Verkehrsmittels ein. Jedes Transportmittel ist entsprechend seinen komparativen Vorteilen zu nutzen. Es ist aber eine effiziente Koordination zwischen Schienen-, Strassen-, Wasser- und Luftverkehr erforderlich. Mit dieser Vorlage wird Verkehr vom untergeordneten auf das übergeordnete Strassennetz verlagert, was unter anderem Platz für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs schafft sowie Siedlungsgebiete entlastet. Hier also an die Adresse von Kollege Töngi: Dies ist doch auch im Sinne von klimatischen Verbesserungen! Strassen brauchen wir für unsere Mobilität. Deshalb plädieren wir vielmehr für emissionsarme Fahrzeuge.

Ja, das Bevölkerungswachstum und die zunehmende Mobilität unserer Gesellschaft und Wirtschaft sind grosse Herausforderungen, denen wir uns stellen müssen. Die heutige Leistungsfähigkeit des schweizerischen Verkehrsnetzes darf abgesehen von gewissen Engpässen als gut bezeichnet werden. Sie hält auch im internationalen Vergleich stand. Dieser Standortvorteil ist jedoch nicht dauerhaft gesichert; er bedarf vorausschauender Investitionen. Bei bedeutenden Verkehrsträgern bestehen bereits heute kritische Engpässe und Überlastungen. Deshalb bedarf es für die Finanzierung der Strasse auch in den kommenden Jahren bedeutender





finanzieller Mittel. Die CVP-Fraktion wird die Minderheitsanträge III und IV ablehnen und den Minderheitsantrag V unterstützen. Wie die Kommission anerkennt auch die CVP-Fraktion die grosse

AB 2019 N 211 / BO 2019 N 211

Bedeutung der Nationalstrasse für die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz und will über alle Landesteile hinweg da investieren, wo der grösste Bedarf besteht.

Die im Rahmen der Abstimmung über den NAF bereits beschlossenen Projekte zur Umsetzung der Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Näfels sollen auch in den Bundesbeschluss aufgenommen werden. Die Begründung der Unterstützung der Minderheit V durch die CVP-Fraktion werde ich in der Detailberatung darlegen.

Wenn wir dieser Vorlage und den Nationalstrassenprojekten zustimmen, sind wir auf gutem Wege – und das mit Investitionen für weniger Staus, für die rasche Beseitigung von Engpässen und für eine angemessene Berücksichtigung der Regionen.

**Borloz Frédéric** (RL, VD): La Suisse dispose d'un des meilleurs réseaux de transport du monde, et nous pensons qu'il n'y a pas de raison, aujourd'hui, de le voir diminuer, s'affaiblir, s'abîmer, s'user sans entretien, sans veiller à ce qu'on puisse le maintenir dans un bon état. Dans ce réseau, les routes nationales revêtent une importance tout à fait particulière: alors que 75 pour cent du trafic de personnes se fait par la route, 40 pour cent du trafic se fait sur les routes nationales, bien qu'elles ne comptent que pour 2,5 pour cent du réseau total des routes en Suisse.

Le temps passé dans les embouteillages – cela a été dit par plusieurs de mes préopinants – est du temps bien entendu perdu et il a un coût pour l'économie. La mobilité professionnelle ne touche pas que le transport de marchandises. La mobilité professionnelle, il en est question chaque fois que, pour une raison ou une autre – mais toujours pour une raison professionnelle –, vous devez vous déplacer. Cela peut concerner un plombier, un peintre, un conseiller en assurances, etc., quiconque doit utiliser un véhicule, un moyen de transport pour aller voir son client. Or le peintre ne peut pas venir chez vous à 10 heures du soir sous prétexte qu'il n'y a plus d'embouteillages et que c'est le moment qu'il a choisi pour venir repeindre votre appartement.

La mobilité professionnelle est un sujet qui doit nous préoccuper, parce qu'il en va de notre qualité de vie. Elle dépend du prix que l'on est prêt ou pas – ou plus – à payer pour faire fonctionner notre économie, pour pouvoir passer des commandes à des entreprises, que ce soit au bénéfice de notre appartement ou de tout ce qui nous entoure.

Le Conseil fédéral a donc proposé beaucoup de mesures pour beaucoup de milliards de francs. Il est vrai que les mesures sont impressionnantes, qu'elles concernent pour les deux tiers des frais d'entretien et d'amélioration du réseau existant. Il y a quelques grands projets qui sont également concernés: le contournement du Locle, le contournement de Lucerne et, bien sûr, l'accroissement de capacité à Crissier. Tout le monde s'accorde pour dire, aujourd'hui, que l'on doit s'occuper de ces noeuds routiers, qu'ils ne peuvent pas être laissés en l'état alors que les conditions de circulation y sont bien souvent catastrophiques.

Dans ce contexte, le groupe libéral-radical soutiendra la majorité de la commission, à un petit bémol près: il souhaite que l'on s'occupe du projet de Bodensee-Thurgau-Strasse, selon la proposition de la minorité V (Ammann), dont l'objectif est de réintroduire ce projet à l'article 1 alinéa 2 lettre f de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales.

Si nous soutenons ce projet, c'est parce que nous soutenons toutes les mobilités. C'est ce que nous avons fait en début d'après-midi, lorsque nous avons soutenu le projet concernant les agglomérations. C'est ce que nous ferons également, je l'espère, lorsque nous discuterons de Prodes, en soutenant les projets d'infrastructures ferroviaires. Aujourd'hui, il est totalement illusoire d'imaginer faire basculer tout le transport routier vers les transports publics. Nous n'avons absolument pas les infrastructures qui permettraient, malgré les milliards que nous investissons dans ce domaine, de supporter une telle charge supplémentaire de personnes.

C'est la raison pour laquelle ne privilégier qu'un seul mode de transport, c'est aller, de notre point de vue, à contresens. Cela relève plus du dogme idéologique; cela relève sans doute de principes communautaires en vogue dans notre société, mais ce n'est faire preuve ni de pragmatisme, ni d'une volonté de développer les transports afin d'assurer à toutes les personnes de notre pays un confort minimum dans leurs déplacements.

**Fluri Kurt** (RL, SO): In den mir verbleibenden 35 Sekunden möchte ich Sie einfach darauf aufmerksam machen, dass wir eine Gesamtverkehrssession haben: letzte Woche im Ständerat Bahninfrastruktur – das Geschäft kommt dann zu uns herüber –, heute Agglomerationsverkehr. Wir haben auch vom Veloverkehr gesprochen. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie auf Folgendes aufmerksam machen: Wir haben keine monokausale Problemlage, es ist nicht nur die Einwanderung, die Verkehrsprobleme schafft, es sind auch



nicht einfach alles Autofanatiker. Es ist die Mobilität, es sind Zweitwagen usw. Aber die meisten Einwohnerinnen und Einwohner unseres Landes verhalten sich verkehrspolitisch pragmatisch und nicht ideologisch. Sie wählen dasjenige Verkehrsmittel, das ihnen im Moment am besten entspricht. Deswegen müssen wir diese Vorlage auch als Teil der Gesamtverkehrspolitik verstehen; sie ist ein Teil, der unentbehrlich ist, damit das Gesamtverkehrssystem funktioniert.

In diesem Sinne bittet Sie die FDP-Liberale Fraktion, auf die drei Beschlüsse einzutreten, den Rückweisungsantrag abzulehnen und insgesamt der Mehrheit zu folgen.

**Hadorn** Philipp (S, SO): Infrastruktur ist ein entscheidender Schlüssel für die Entwicklung eines Landes – auch der Schweiz. Dazu gehören neben Schulhäusern, Spitälern, Schienen, Naherholungsgebieten, Freizeitanlagen und vielem anderem mehr auch die Strassen. Vorhandene Infrastruktur gilt es zu unterhalten. Wird der Unterhalt vernachlässigt, verlandet die Infrastruktur. Das ist fragwürdig, schmälert den Nutzen der Investitionen und führt später oft zu massiven Mehrkosten. Das gilt es zu verhindern.

Wir hörten bereits, was die Vorlage beinhaltet: Unterhalt, Betrieb, Ausbauschritte, Planung von noch nicht beschlossenen Projekten. Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass wir heute sehr sorgfältig überlegen müssen, ob es wirklich richtig ist, in Kenntnis der ökologischen Situation das Strassennetz in seiner Dichte, also in Länge und Breite, weiter auszubauen. Genau dies beinhalten die vorliegenden Beschlüsse. Nein, es ist nicht ein unseliger Zeitgeist, der dazu führt, dass Tausende Menschen auch in der Schweiz auf die Strasse gehen und verlangen, den Klimanotstand auszurufen. Es ist inzwischen eine internationale Bewegung, angeführt von Schülerinnen und Schülern, die ihr Leben weitgehend noch vor sich haben und uns für unser Handeln in Verantwortung nehmen. Eindringlich werden wir darauf aufmerksam gemacht, was wir heute mit der Befriedigung eines ungebremst wachsenden Mobilitätshungers anrichten: eine ökologische Katastrophe, deren bedrohliche Auswirkungen wir im Ansatz bereits heute sehen. Davor dürfen wir die Augen nicht verschliessen.

Der motorisierte Individualverkehr soll hier nicht einseitig an den Pranger gestellt werden, aber es ist einfach eine nicht zu leugnende Tatsache, dass Verbrennungsmotoren einen entscheidenden Beitrag zur Umweltverschmutzung leisten. Auch in unserem Land leiden Menschen an der Umweltverschmutzung, an zunehmenden Erkrankungen der Atemwege. Heute wissen wir, dass mit dem Fortschritt der Digitalisierung und neuer Technologien weitere revolutionäre Entwicklungen bevorstehen, die wir uns im Moment nicht genau vorstellen können. Auch deren Möglichkeiten können wir nicht wirklich abschätzen – auch gerade in Bezug auf die Fragen der Mobilität der Zukunft.

Als Mitglied der KVF und der Finanzkommission durfte ich mich gerade zweimal mit den vorliegenden Bundesbeschlüssen auseinandersetzen. Die SP-Fraktion steht dazu, dass vorhandene Infrastruktur unterhalten werden soll und muss. Die SP anerkennt, dass die Mobilität auch für die Verbundenheit von Menschen, gegenseitiges Verständnis, Erweiterung des Horizontes und gelebte internationale Solidarität von grossem Nutzen sein kann. Die vorliegenden Bundesbeschlüsse tragen den ökologischen Anliegen aber noch nicht genügend Rechnung. Zu Recht macht die Minderheit

#### AB 2019 N 212 / BO 2019 N 212

Töngi geltend, dass das ganze Paket mit den drei Bundesbeschlüssen nochmals an den Bundesrat zurückgewiesen werden soll, damit umwelt-, klima- und energiepolitische Ziele neu geprüft und gewürdigt werden. Auf neuer Grundlage soll dringend Notwendiges ermöglicht werden, Kapazitätserweiterungen sollen aber nur unter strengen Auflagen, mit notwendiger Zurückhaltung, unter Anerkennung der heutigen Klimakenntnisse und unter Berücksichtigung der Erwartungen an die Mobilität der Zukunft erfolgen.

Die SP-Fraktion unterstützt den Rückweisungsantrag, da er alle drei Bundesbeschlüsse als Paket betrifft. Sie ist überzeugt, dass eine überarbeitete Vorlage die wirklich dringenden Probleme trotzdem zeitnah angehen kann. Sollte die Rückweisung keine Mehrheit finden, werden wir zu den einzelnen Minderheitsanträgen detailliert Stellung nehmen.

Unsere Grundhaltung dabei ist klar: Unterhalt ja, von Kapazitätsausbau ist tendenziell abzusehen. Auch bei uns kennen einzelne Fraktionsmitglieder die aktuell schwierige Verkehrssituation aus den Regionen, wo sie herkommen. Auch hier gilt für die meisten unserer Fraktionsmitglieder folgende Priorisierung: Infrastruktur pflegen und unterhalten, von Kapazitätserweiterung prinzipiell absehen, im dringenden Bedarfsfall aber eine einvernehmliche und schadenmindernde Vorgehensweise mit den Organisationen aus den Bereichen Umwelt, Tierschutz, Gesundheit, Landwirtschaft und Unfallverhütung suchen.

Es wäre gut, wenn wir die Zeichen der Zeit erkennen, den Klimanotstand anerkennen, nochmals grundlegend über die Bücher gehen und eine überarbeitete Vorlage unter Berücksichtigung der Kenntnisse und Prognosen von heute beraten würden. Gar zusätzliche Erweiterungen, die faktisch noch die vorliegende Systematik des



Pakets, das den Individualverkehr fördert, erweitern, lehnen wir ab.

Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass die aktuellen Erkenntnisse zum Klimawandel neu gewichtet werden müssen und dass sich dies ökologisch, aber auch wirtschaftlich und finanziell, bereits für die nähere Zukunft auszahlen wird. Die kommenden Generationen werden es uns danken, denn weniger kann mehr sein. Danke für die Unterstützung.

**Mazzone** Lisa (G, GE): Ce dossier, c'est un peu l'heure de vérité. Nous sommes confrontés à une urgence climatique qui nous oblige à agir, à agir maintenant. Heureusement, le constat est désormais partagé. On l'a lu dans les médias, où les repentirs ont plu, et nous y avons cru. Le credo n'est plus: "Après moi le déluge." Ces déclarations nous ont réjoui parce que, effectivement, il y a urgence et il y aura toujours plus urgence tandis que les conséquences se font ressentir et se feront toujours plus ressentir: glissements de terrain, sécheresses, pics de températures extrêmes, conditions toujours plus difficiles pour l'agriculture et, enfin, des coûts aussi, des coûts conséquents pour la collectivité et pour l'économie.

Alors, après le constat, nous avons besoin de cohérence dans l'action. Et l'action, ce ne pas seulement fixer des objectifs à dix ans, mais c'est aussi se donner les moyens de les atteindre; transversalement, dans chaque politique publique, c'est aussi analyser l'impact des politiques et les adapter à l'objectif de l'Accord de Paris sur le climat visant à limiter le réchauffement global à 1,5 degré; c'est, en gros, être cohérent.

Aujourd'hui, nous avons justement l'occasion, dans ce dossier emblématique, d'être cohérents et de passer de la parole à l'acte pour rendre nos objectifs atteignables. D'ailleurs, j'en profite pour mentionner le fait que les coûts externes du trafic motorisé privé s'élèvent à quelque 7 milliards de francs, et ce selon les chiffres de l'Office fédéral du développement territorial – ce n'est donc pas une évaluation à l'oeil.

Les transports, c'est malheureusement le grand échec de notre politique climatique. C'est un échec parce que, de 1990 à aujourd'hui, il n'y a eu aucune réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Nous sommes d'ailleurs dans l'illégalité, puisque les objectifs fixés dans la loi sur le CO<sub>2</sub> ne sont pas atteints. Il nous reste au maximum trente ans – c'est un maximum – pour arriver à zéro. Un tiers du CO<sub>2</sub> émis en Suisse provient ainsi des transports, et cela sans compter l'aviation. A titre de comparaison, les émissions attribuables aux bâtiments sont plus basses et elles diminuent, elles!

Si l'on fait un constat d'échec, normalement on change de recette. Il n'est plus temps de continuer avec ce qui nous fait aller dans le mur. Avec ce projet, c'est malheureusement le contraire qui est visé. On prend un peu les mêmes et on recommence. On sème les routes pour récolter plus de voitures et, après quelques années, le peintre bloqué dans les bouchons, évoqué par Monsieur Borloz, sera de nouveau bloqué dans des bouchons. Cet effet est connu et reconnu.

Dans ce projet, on planifie des autoroutes à six voies au milieu de la plaine; on planifie des tunnels à deux fois quatre voies à Lucerne. Cela ne revient pas à réduire le réseau mais, au contraire, à l'étoffer. Il s'agit en outre de projets qui, il faut le dire, font l'objet de contestations et d'oppositions de part et d'autre dans les régions, et ce dans la plupart des cas.

Ce projet, ce sont des milliards de francs pour plus de capacité routière. Je précise que le groupe des Verts est favorable au fait de donner des moyens pour l'entretien des routes. Nous en avons besoin et, en effet, ce serait investir de manière sensée et durable les sommes provenant de ce fonds.

La politique de la mobilité ne doit plus être menée comme une politique de gestion des flux mais comme une politique climatique. Car, non, les voitures ne seront pas "vertes" en 2030 ou en tout cas pas en vertu des décisions que l'on a prises jusqu'à présent. D'abord, on a seulement 4 pour cent de voitures électriques aujourd'hui sur nos routes et, ensuite, les objectifs d'émission des nouvelles voitures sont extrêmement peu ambitieux, en dessous de ceux de l'Union européenne, conformément à la majorité qui s'était dégagée ici dans le débat sur la loi sur le CO<sub>2</sub>. On n'a pas d'objectif. La motion Glättli 17.3081, "Mettre en oeuvre l'Accord de Paris sur le climat. Immatriculer uniquement les voitures à émissions zéro à partir de 2025", a été rejetée.

La bonne nouvelle, c'est qu'il y a des solutions de rechange. Nous ne sommes pas devant un mur. Ces solutions nous rendent la vie meilleure. D'abord, il faudrait vraiment miser sur les transports publics en cessant de ménager constamment la chèvre et le chou et en refusant de prendre des décisions. Un trajet en train, c'est 20 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'un déplacement en voiture.

Un autre levier au potentiel très important, c'est le taux de remplissage des voitures. Vous le savez, 1,1 personne dans une voiture aux heures de pointe, ce n'est pas rationnel. Sur ce point, la technologie peut nous rendre un grand service: elle peut mettre les gens en réseau et permettre d'augmenter le covoiturage. D'ailleurs, la technologie est un des moyens du futur. La mobilité va se transformer, et on devrait mieux l'anticiper, mais il n'en est rien dans ce projet. Il s'agit aussi de développer le télétravail.

Les Verts jugent ce projet erroné: loin des cris d'alarme des jeunes, loin de ce que nous avons appris des



expériences passées, loin de l'urgence climatique, à côté du raisonnable. Et, pire, la majorité de la commission a encore chargé la barque en ajoutant un milliard de francs pour de nouveaux projets routiers. C'est typiquement ce qu'il se passe quand on a un fonds à durée illimitée. A ce train, dans quatre ans, on sera bon pour augmenter la taxe sur l'essence si l'on veut qu'il reste de l'argent dans le fonds.

Maintenant, le groupe libéral-radical veut encore charger la barque, cela devient l'orgie. Je pense qu'il faudrait mieux éviter ou s'abstenir de traiter de ce genre de projet en année électorale.

C'est pourquoi le groupe des Verts exige le renvoi au Conseil fédéral pour qu'il revoie sa copie et nous présente un nouveau projet qui soit compatible avec l'Accord de Paris sur le climat et qu'il démontre sa compatibilité.

**Grin** Jean-Pierre (V, VD): Madame Mazzone, vous parlez de pollution. Mais il y a plusieurs moyens pour réduire la pollution. Il y a la voiture électrique; il y a les transports publics. Mais il y a aussi l'élimination des bouchons, car quand une voiture tourne au ralenti dans un bouchon, elle pollue beaucoup. Ne pensez-vous donc pas que ce milliard de francs

AB 2019 N 213 / BO 2019 N 213

permettra quand même de réduire la pollution si on l'investit pour améliorer le réseau routier?

**Mazzone** Lisa (G, GE): Monsieur Grin, on ne parle pas d'un milliard de francs, mais plutôt de quelque 13 milliards de francs.

Cela étant, je pense qu'il y a deux éléments à souligner. Premièrement, il s'agit de se demander si on se fixe des objectifs assez contraignants ou assez ambitieux pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves. Et là, malheureusement, la réponse est non: il n'y a pas d'objectifs ambitieux, même pas pour favoriser les véhicules électriques.

De plus, je l'ai déjà mentionné, il y a une ressource qui est énorme, c'est le covoiturage. Le taux d'occupation des voitures est de 1,1 personne par voiture, ce qui n'est vraiment pas rationnel. Sans construire une seule route, sans dépenser un seul franc, il y a là un grand potentiel.

Semer des routes, on l'a toujours vu, c'est récolter du trafic. Ce que vous gagnez durant quelques années, vous le perdez quelques années plus tard en vous retrouvant dans les bouchons. C'est ce qui s'est toujours passé jusqu'à présent. Malheureusement, cette recette n'a pas abouti à des résultats en matière, notamment, de changements climatiques. Les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures n'ont pas diminué depuis les années 1990; c'est vraiment notre point noir. C'est le moment d'essayer d'autres recettes.

**Grossen** Jürg (GL, BE): Die Grünliberalen treten auf die Vorlage ein, unterstützen jedoch die Rückweisung an den Bundesrat. Wir unterstützen zwar den Grundsatz, bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen deren Funktionalität und Zuverlässigkeit zu erhalten, das Nationalstrassennetz zu betreiben, zu unterhalten und, wo unbedingt nötig, auch gezielt auszubauen. Dabei gilt aber in jedem Fall das Prinzip "Intelligenz vor Beton". Wir fordern deshalb, dass in jedem Fall parallel zu jedem Ausbauprojekt auch begleitende Massnahmen zur Verkehrsvermeidung, zum Klimaschutz und zur Glättung der Verkehrsspitzen realisiert werden müssen.

Für die Grünliberalen sind diese Massnahmen von zentraler Bedeutung. Nur damit können Mensch und Umwelt geschützt, die Verkehrsnachfrage gedrosselt und die Raumplanungsziele erreicht werden. Ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility-Pricing ist ein sinnvolles Instrument zur Erreichung dieser Ziele. Die allermeisten Bürgerinnen und Bürger nutzen sämtliche Verkehrsträger. Wir sind doch alle Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer und Bahnbenutzer. Deshalb verstehe ich nicht, weshalb die Verkehrsträger immer wieder auseinanderdividiert und weshalb zu wenig übergreifende Lösungen gesucht werden.

Wir Grünliberalen fordern Gesamtlösungen. Diese Vorlage erfüllt das aber nur zum Teil. Wir unterstützen einen moderaten Ausbau der Kapazitäten an den neuralgischen Stellen, damit der Strassenverkehr nicht komplett blockiert wird. Nur ein symmetrisches Nationalstrassennetz kann dem Gesamtsystem Mobilität gerecht werden. Das Schweizer Strassennetz ist aber aus unserer Sicht nahezu fertiggebaut. Die Mobilitätsentwicklung muss deshalb vor allem auf der Basis neuer Technologien wie intelligenter Fahrzeuge oder auch multimodaler Verkehrsleitsysteme weitergehen. Die vorhandenen Kapazitätsreserven im Nationalstrassennetz müssen in Zukunft primär mittels betrieblicher Massnahmen optimal genutzt werden. Nur mit einer Gesamtverkehrsstrategie und einem Mobility-Pricing kann die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Phasen starker Belastung gewährleistet werden.

Es ist inakzeptabel, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss und damit die Umweltbelastung auf der Strasse seit zwei Jahren wieder ansteigen – letztes Jahr relativ stark. Grosse Geländewagen und andere CO<sub>2</sub>-Schleudern werden gekauft wie nie zuvor. Bundesrat und Autobranche haben hier versagt. Nur mit einer klaren Kurskorrektur, das heisst mit tieferen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten, nämlich solchen wie in der EU, und auch mit der Elektromobili-



tät dürfen wir davon ausgehen, dass der motorisierte Individualverkehr in naher Zeit umweltfreundlicher und klimaschonender wird. Im Dezember 2018 wurde mit der Roadmap Elektromobilität 2022 gemeinsam mit der damaligen Verkehrsministerin, alt Bundesrätin Doris Leuthard, und über fünfzig Stakeholdern und Organisationen das Ziel vereinbart, ab 2022 mindestens 15 Prozent Neufahrzeuge mit Stecker in Verkehr zu bringen. Einzigartig ist dabei, dass auch die sonst auf die Verbrennermobilität fokussierten Strassenverbände mitmachen. Die Grünliberalen unterstützen diese Stossrichtung sehr, fordern aber wesentlich ambitioniertere Ziele, um den Strassenverkehr rasch sauberer und verträglicher zu machen.

Die Zahlen zu den Stautunden und die Verkehrsprognosen sind eindrücklich. Der Bundesrat sagt deshalb, er wolle gezielt ausbauen, insbesondere auf Nationalstrassen in der Nähe von Agglomerationen. Aber er übertreibt aus unserer Sicht und verzichtet zudem auf die von uns geforderten Begleitmassnahmen, wie wir das heute auch bei den Agglomerationsprogrammen gesehen haben.

Aus diesen Gründen unterstützt die grünliberale Fraktion den Minderheitsantrag Töngi auf Rückweisung an den Bundesrat, um die Vorlage unter Berücksichtigung der umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes zu überarbeiten. Kommt diese Rückweisung nicht durch, beantragen wir die Verschiebung des Projektes Bypass Luzern und der zusätzlich von der Kommission aufgenommenen Umfahrungsprojekte La Chaux-de-Fonds und Näfels in eine nächste Etappe. Danke für Ihre Unterstützung.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Es geht heute darum, dass Ihnen der Bundesrat auf der einen Seite für den Betrieb, den Unterhalt und die baulichen Anpassungen der Nationalstrassen einen vierjährigen Zahlungsrahmen unterbreitet. Gleichzeitig unterbreitet Ihnen der Bundesrat einen Bundesbeschluss über den Ausbau 2019 und den dazugehörigen Verpflichtungskredit. Die finanziellen Mittel werden dem NAF entnommen. Sie erinnern sich: Volk und Stände haben diesem Fonds im Februar 2017 zugestimmt.

Zuerst zum Zahlungsrahmen: Hier geht es um den Betrieb, den Unterhalt und bauliche Anpassungen. Die hohe Belastung der Nationalstrassen führt natürlich dazu, dass der Betrieb und der Unterhalt immer aufwendiger, auch komplexer werden. Es ist auch so, dass unser Nationalstrassennetz heute schon zwischen 35 und 45 Jahre alt ist. Auch bei den Nationalstrassen ist es so: Das Alter geht an ihnen nicht spurlos vorbei. Um dieses Strassennetz in einem guten Zustand zu erhalten und auch die Sicherheitsstandards zu erfüllen, muss investiert werden, muss auch mehr investiert werden als in den letzten Jahren.

Dann gibt es noch einen weiteren, zusätzlichen Mittelbedarf, weil der Bund von den Kantonen Strassen im Umfang von rund 400 Kilometern übernimmt. Sie haben dieser Übernahme im Rahmen der NAF-Debatte zugestimmt, und diese Übernahme erfolgt auf den 1. Januar 2020.

Geld für den Ausbau und für den Unterhalt braucht es natürlich nicht nur beim Nationalstrassennetz. Die eidgenössischen Räte entscheiden – das wurde gesagt – in dieser Session auch über Investitionen in das Schienennetz und in den Agglomerationsverkehr. Was das Agglomerationsprogramm anbelangt, haben Sie gerade heute Nachmittag die entsprechenden Entscheide gefällt. Von diesen Programmen profitiert nicht nur die Strasse, sondern auch der Schienenverkehr und der Langsamverkehr. Letzte Woche hat der Ständerat über den Ausbauschnitt bei der Eisenbahninfrastruktur entschieden; er ist dem Bundesrat gefolgt und hat dort ebenfalls einen beträchtlichen Ausbauschnitt gemacht, aber auch für den Unterhalt und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gesorgt.

Was diese drei Vorlagen eint, das ist der Anspruch, dass wir die Probleme dort angehen, wo sie tatsächlich bestehen. Der Bundesrat hat die Projekte und die Programme darum auch nach vorab festgelegten Kriterien bestimmt – Kriterien, die man nachprüfen kann und die eine Wirkung erzielen sollen. Der Bundesrat will mit seiner Verkehrspolitik Probleme lösen und nicht neue schaffen. Die Verkehrspolitik ist deshalb auch auf die Siedlungsentwicklung abzustimmen. Wir müssen also zuerst überlegen, wie die Siedlungsräume liegen sollen, und dann legen wir die entsprechende Verkehrsinfrastruktur fest – und nicht umgekehrt. Ansonsten riskieren wir, dass wir

AB 2019 N 214 / BO 2019 N 214

die Zersiedelung fördern. Die Abstimmung im letzten Februar hat gerade auch gezeigt, dass die Zersiedelung ein Thema ist, das die Bevölkerung enorm beschäftigt. Mit dem Verkehr können wir sehr viel dazu beitragen, dass die Zersiedelung gemindert wird; das ist dem Bundesrat ebenfalls ein grosses Anliegen.

Gleichzeitig will der Bundesrat dafür sorgen, dass unsere Verkehrsnetze gut funktionieren und dass die Bevölkerung auf eine gut funktionierende Infrastruktur zählen darf. Das ist etwas, was die Schweiz immer auszeichnet hat: dass wir eben nicht nur in den Zentren investieren, sondern im ganzen Land. Das ist für alle Regionen wichtig. Gerade heute ist das besonders wichtig. Wir sehen in anderen Ländern, wie sich der Staat aus der Infrastrukturpolitik zurückzieht. Wenn die Strassen Löcher haben, wenn die Bahninfrastruktur veraltet



ist, dann hat die Bevölkerung das Gefühl, dass sie abgehängt wird, und das möchte der Bundesrat vermeiden. Er will bewusst Gegensteuer geben.

Nun, ich gehe noch auf die Inhalte der einzelnen Vorlagen ein, über die Sie heute entscheiden.

Wie gesagt, der Zahlungsrahmen gilt für die vier Jahre 2020 bis 2023. Er spricht Mittel in der Höhe von 8,156 Milliarden Franken, also 8156 Millionen Franken, für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau im Sinne von Anpassungen. Der Betrieb der Nationalstrassen umfasst alle Massnahmen und Arbeiten, die eben für die Sicherheit und die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen nötig sind. Darunter fallen auch der Winterdienst oder die Reinigungsarbeiten, kleine Instandhaltungsarbeiten und das Verkehrsmanagement.

Die Investitionen in den Unterhalt und den Ausbau im Sinne von Anpassungen beim bestehenden Netz steigen um rund 20 Prozent. Mit diesen zusätzlichen finanziellen Mitteln kann der gute Zustand der Nationalstrassen erhalten und die Sicherheit bei den Nationalstrassen erhöht werden. Ich bitte Sie, auf diesen Zahlungsrahmen einzutreten und ihn auch gemäss der Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Ich sage gerne noch etwas zum Ausbauschnitt 2019. Der zweite Bundesbeschluss betrifft eben diesen Ausbauschnitt 2019. Dieser Ausbauschnitt ist Teil des Step Nationalstrassen. Heute entscheiden Sie aber nur über einen Teil, also nicht über sämtliche Projekte, die dem Realisierungshorizont 2030 zugeteilt sind, sondern nur über diejenigen Vorhaben, die einen weit fortgeschrittenen Planungsstand erreicht haben. Das heisst, die Projekte müssen voraussichtlich bis 2023 Baureife erlangen. Es sind also nur die jetzt eigentlich unmittelbar bevorstehenden Projekte enthalten. Dieses Vorgehen ermöglicht mehr Planungssicherheit, auch in Bezug auf die Höhe des beantragten Verpflichtungskredits.

Mit dem Ausbauschnitt 2019 unterbreitet Ihnen der Bundesrat drei Vorhaben zur Realisierung – eben drei Vorhaben, die voraussichtlich in diesem Zeitraum tatsächlich auch realisierbar sind. Das ist der sogenannte Bypass Luzern, das ist die Kapazitätserweiterung Crissier, und das ist die Umfahrung von Le Locle. Ihre Kommission hat im Unterschied zum Antrag des Bundesrates noch zusätzliche Projekte aufgenommen. Ich werde dann im Rahmen der Detailberatung noch auf diese Projekte zu sprechen kommen, auch auf die Einzelanträge.

Nun möchte ich Ihnen nur so viel mitgeben: Ich bitte Sie, auf die drei Bundesbeschlüsse einzutreten. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag der Minderheit Töngi abzulehnen. Wie gesagt, wir sprechen heute über den Unterhalt, den Betrieb und die baulichen Anpassungen, die aus Sicht des Bundesrates notwendig sind. Vergessen Sie nicht: Der grössere Teil dieser Mittel fliesst nicht in die Kapazitätserweiterung. Die Ausgaben dienen dazu, den guten Zustand der Nationalstrassen zu erhalten. In diesen Massnahmen sind auch Mittel zum Lärmschutz, zum Gewässerschutz oder für den Bau von Wildtierpassagen enthalten. Wenn Sie die Vorlage zurückweisen, dann weisen Sie diese auch wichtigen Projekte ebenfalls zurück.

Wir bitten Sie, hier auf diese Vorlagen einzutreten und gemäss Ihrer Kommission zu entscheiden. Wie gesagt, wo der Bundesrat eine abweichende Meinung hat, werde ich mich im Rahmen der Detailberatung noch äussern.

**Estermann Yvette (V, LU):** Frau Bundesrätin, wir haben die Ausführungen von Kollege Töngi gehört, der wie ich in Kriens wohnt. Wir haben in Kriens ein Komitee, in dem alle Parteien vertreten sind, die in Kriens im Parlament sind. Die Bevölkerung und auch die Mitglieder des Komitees haben grosse Bedenken, dass die ausgearbeitete Vorlage, so wie sie vorliegt, nicht dem entsprechen könnte, was sich die Bevölkerung wünscht. Der Bund hat schon 1991 eine Studie in Auftrag gegeben, die "Mehrfachnutzung des Strassenraumes" heisst. Wir wissen, dass es auch Projekte für Autobahnüberdachungen mit Solaranlagen gibt. Es entfällt auf diese Projekte auch eine teurere Tragbrücke. Meinen Sie nicht, dass die Bevölkerung besser dran wäre, wenn es jetzt zu einer Rückweisung an den Bundesrat käme? Dann hätten wir Zeit, alle diese Punkte besser zu integrieren.

**Sommaruga Simonetta,** Bundesrätin: Ich komme gleich auf Ihre Frage zu sprechen, Frau Estermann, möchte mir aber kurz eine Bemerkung erlauben. Geschätzte Damen und Herren Nationalrätinnen und Nationalräte, ich bin heute sechseinhalb Stunden ununterbrochen bei Ihnen. Ich bin sehr gerne bei Ihnen, aber ich muss Ihnen sagen: Es ist recht anspruchsvoll, bei diesem Lärmpegel irgendwie die Konzentration zu behalten. Ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir in den nächsten drei Stunden ab und zu zuhören. Wenn Sie nicht zuhören möchten, dann können Sie ja essen gehen oder sonst irgendetwas machen.

Zu Ihrer Frage, Frau Nationalrätin Estermann: Dass solche Projekte in der Bevölkerung umstritten sind, ist nichts Ungewöhnliches. Ich würde es so sagen: Ich denke, solche grossen Projekte kann man nur realisieren, wenn sie wirklich vom Kanton und idealerweise auch von den betroffenen Gemeinden mitgetragen werden. Ich kann jetzt nicht einfach so aus dem Stand beurteilen, wie das hier aussieht.

Falls der Zweitrat nachher der Meinung ist, er möchte nochmals gewisse Kreise anhören, dann ist er frei, das



zu tun. Aber wenn Sie jetzt die ganze Vorlage zurückweisen würden, weil Sie vielleicht an einem Ort noch Diskussionsbedarf haben, fände ich das auch den anderen Projekten gegenüber nicht fair. Das ist auch ein Grund, weshalb ich Ihnen empfehle, diese Rückweisung nicht vorzunehmen. Aber noch einmal: Wenn der Zweirat der Meinung ist, er möchte dazu nochmals jemanden anhören, dann kann er das tun. Ganz wichtig ist für den Bund in jedem Fall immer der Kanton als Partner. Da darf ich Ihnen versichern, dass wir alles dafür tun, solche grossen Projekte in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen zu erarbeiten.

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

## **1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 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 2020–2023**

*Antrag der Minderheit*  
(Töngi)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat  
mit dem Auftrag, diese unter Berücksichtigung der umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes zu überarbeiten.

*Proposition de la minorité*  
(Töngi)

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.

AB 2019 N 215 / BO 2019 N 215

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Votiamo sulla proposta di rinvio della minoranza Töngi.

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 18.066/18314)  
Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen  
Dagegen ... 133 Stimmen  
(1 Enthaltung)

*Detailberatung – Discussion par article*

### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag FK-NR/KVF-NR*  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition CdF-CN/CTT-CN*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*



*Art. 1*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18315)

Für Annahme der Ausgabe ... 186 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(4 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 18.066/18313)

Für Annahme des Entwurfes ... 178 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(8 Enthaltungen)

**2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen**

**2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 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**

*Antrag der Mehrheit*

*Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2*

...

d. Umfahrung La Chaux-de-Fonds;

e. Umfahrung Näfels;

*Antrag der Minderheit I*

(Töngi)

*Abs. 2 Bst. a*

Streichen

*Antrag der Minderheit II*

(Grossen Jürg, Aebischer Matthias, Hadorn, Hardegger, Töngi)

*Abs. 2 Bst. b*

Streichen





*Antrag der Minderheit III*

(Töngi, Aebischer Matthias, Grossen Jürg, Hadorn)

*Abs. 2 Bst. d*

Streichen

*Antrag der Minderheit IV*

(Töngi, Aebischer Matthias, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger)

*Abs. 2 Bst. e*

Streichen

*Antrag der Minderheit V*

(Ammann, Borloz, Burkart, Candinas, Fluri, Giezendanner, Guhl, Regazzi, Vogler)

*Abs. 2 Bst. f*

f. Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS).

*Antrag Walliser*

*Abs. 2 Bst. g*

g. Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn.

*Schriftliche Begründung*

Die A53 ist eine sehr stark frequentierte, überkantonale Verkehrsachse, welche den Autoverkehr aus dem Glarnerland, dem Gebiet des oberen Zürichsees und dem Zürcher Oberland ins Ballungszentrum Zürich-Nord und Zürich-City führt sowie von Schaffhausen-Winterthur ins Bündnerland. Sie erschliesst das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland. Die Dörfer und Wohngebiete der Region müssen dringend vom Verkehr entlastet werden. Die Region Zürich würde mit der Oberland-Autobahn den letzten wichtigen Streckenabschnitt der Autobahn für eine komplette Verkehrsinfrastruktur erhalten. Dank der weit fortgeschrittenen Planung ist sichergestellt, dass dem Landschafts- und Naturschutz durch die optimierte Linienführung und verschiedene Tunnels auf der Strecke Rechnung getragen wird. Der Netzbeschluss zur Überführung ins Nationalstrassennetz ist bereits erfolgt, womit die A53 per 1. Januar 2020 in die Kompetenz des Bundes übergeht.

*Antrag Imark*

*Abs. 2 Bst. h*

h. Muggenbergtunnel (BL).

*Schriftliche Begründung*

Die Kantone Solothurn und Baselland investieren – trotz Übernahme der A18 ins Nationalstrassennetz – in den Vollanschluss Dornach/Aesch. Der Muggenbergtunnel ist die logische und unverzichtbare nächste Etappe auf diesem Strassenabschnitt. Bereits in den Siebzigerjahren gab es Pläne zur Erstellung des Muggenbergtunnels bei Angenstein, als Autobahnteilstück auf der Laufentalstrecke zwischen Basel und Delémont/JU. Vor einiger Zeit wurde das Projekt neu aufgelegt und im Investitionsprogramm des Kantons Baselland für die Jahre 2019 bis 2028 als prioritäres Projekt gelistet. Am Engpass mit einem Verkehrsaufkommen von 26 500 Autos pro Tag soll es zu einer Verkehrsentlastung in einem Gebiet kommen, welches tagtäglich von zahlreichen Stautunden geplagt ist. Die dort vorhandenen Verkehrsprobleme können am einfachsten und wirksamsten mit dem Muggenbergtunnel gelöst werden. Dies bestätigt die Vorstudie, welche seit 2008 vorliegt, und verschiedene Expertisen sehen die Notwendigkeit des Projekts als beste und einzige Lösung des Verkehrsknotens Angenstein. Der Standort der beiden Tunnelportale ist festgelegt, und der Kanton Baselland tätigt derzeit strategische Landkäufe für die Umsetzung des Projekts. Weil die gesamte Autobahnstrecke A18 zwischen Basel und Delémont ab 2020 in der Zuständigkeit des Bundes liegen wird, ist der Muggenbergtunnel in den nächsten Ausbauschritt aufzunehmen und der Verpflichtungskredit um 150 Millionen Franken zu erhöhen.

AB 2019 N 216 / BO 2019 N 216

**Art. 1**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Al. 2

...

- d. contournement de La Chaux-de-Fonds;
- e. contournement de Näfels;

*Proposition de la minorité I*

(Töngi)

Al. 2 let. a

Biffer

*Proposition de la minorité II*

(Grossen Jürg, Aebischer Matthias, Hadorn, Hardegger, Töngi)

Al. 2 let. b

Biffer

*Proposition de la minorité III*

(Töngi, Aebischer Matthias, Grossen Jürg, Hadorn)

Al. 2 let. d

Biffer

*Proposition de la minorité IV*

(Töngi, Aebischer Matthias, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger)

Al. 2 let. e

Biffer

*Proposition de la minorité V*

(Ammann, Borloz, Burkart, Candinas, Fluri, Giezendanner, Guhl, Regazzi, Vogler)

Al. 2 let. f

- f. Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS).

*Proposition Walliser*

Al. 2 let. g

- g. construction du tronçon manquant sur l'autoroute de l'Oberland zurichois.

*Proposition Imark*

Al. 2 let. h

- h. Muggenbergtunnel (BL).

**Töngi** Michael (G, LU): Ich spreche zu meinen drei Minderheitsanträgen.

Bitte streichen Sie als Erstes das Projekt Crissier aus diesem Programm. In Lausanne bestehen nicht weniger als acht Projekte mit Spurerweiterungen, neuen Anschlüssen und Anschlüssen mit einer Ausweitung der Spuren und ein Projekt für eine neue Linie in Richtung Morges. In Lausanne West – ganz klassisch für die heutigen Probleme mit Agglomerationen und Autobahnen – ergiesst sich die Autobahn förmlich in die Stadt hinein, wobei es zu einem klassischen Konflikt kommt: Den Städten wird vorgeworfen, den Verkehr nicht abzunehmen; gleichzeitig stützt die betroffene Bevölkerung eine Verkehrsberuhigung und wehrt sich entschieden gegen diese Ausbauten, wie das auch in Lausanne der Fall ist. Das Astra verlangt Einfallsachsen in die Städte und fördert damit ein Revival alter Konzepte mit neuen Zufahrtsstrassen und Verkehrsschneisen quer durch unsere Städte. Diesen Konflikt kennen wir alle von den grösseren Agglomerationen. Er betrifft Lausanne mit dem Projekt Crissier, er betrifft Luzern mit dem Projekt Bypass, einem Autobahnausbau mit dem Bau eines neuen Autobahnzubringers mitten durch die Stadt. Wir meinen, dass solche Projekte nicht mehr siedlungsverträglich sind und nur noch gegen den massiven Widerstand der Anwohner gebaut werden können.

Wir bitten Sie, auch das Umfahrungsprojekt La Chaux-de-Fonds wieder von der Liste zu streichen. Dieses wurde ja erst im Rahmen der Kommissionsarbeit aufgenommen. Der Bund hat eine Priorisierung vorgenommen, gemäss welcher das Projekt Le Locle am wichtigsten sei. Wir bestreiten dieses Projekt nicht, denn es gibt eine Vereinbarung, dass mit der Umfahrung auch eine Verkehrsberuhigung umgesetzt und Massnahmen ergriffen werden, damit dort tatsächlich weniger Verkehr durchs Zentrum fährt und das Zentrum von Le Locle



lebenswerter wird. Das finden wir richtig. Aber wir finden es falsch, dass das Projekt La Chaux-de-Fonds vorgezogen wird. Dort gibt es viel Verkehr, der hausgemacht ist; dort gibt es andere Probleme. Wir meinen auch, dass es eigentlich ein Unding sei, jahrzehntelang über Projekte zu diskutieren und dann, kaum hat sie der Bund übernommen, zu verlangen, sie müssten innerhalb von zwei oder drei Jahren realisiert werden.

Wir möchten Sie ausserdem bitten, das Projekt Umfahrung Näfels zu streichen. Auch dieses Projekt ist von der Kommission auf die Liste gesetzt worden. Wir wollen diese Umfahrung nicht. Sie bedeutet einen Kapazitätsausbau, attraktiviert den Autoverkehr, was wir aus grüner Sicht nicht befürworten. Unabhängig davon ist zu bemerken, dass in der Antwort auf eine Interpellation zu lesen war, dass die Mittel knapp seien – das wissen Sie –, sodass der Unterhalt absolute Priorität habe, wobei in Bezug auf die Verkehrsnachfrage, Reisezeit und Lärmbelastung das Projekt in Näfels weniger wichtig sei als andere Projekte. In der Interpellationsantwort hiess es auch, man könne die Umfahrung Näfels schon vorziehen, wenn der Kanton eine Vorfinanzierung leiste. Dazu hätte der Kanton sich aber in der Vernehmlassung äussern müssen. Er hat jedoch keinen Antrag gestellt, dieses Projekt vorzuziehen. Jetzt setzt man es aber einfach auf die Liste. Es ist meines Erachtens etwas schlaumeierisch, sich auf diese Weise Vorfahrt zu verschaffen.

Ich möchte Sie einfach auch daran erinnern, dass es neben der klimapolitischen und umweltpolitischen Diskussion, die hier im Saal von der einen Ratsseite wieder überhaupt nicht geführt wird, auch ein finanzielles Problem gibt. Wir haben mit den zwei Projekten, die von der Kommission übernommen wurden, bereits eine Milliarde Franken mehr ausgegeben oder werden dies noch tun. Es gibt ein weiteres Projekt, das anscheinend gute Chancen hat, noch aufgenommen zu werden. Wir sind dann bei 1,5 Milliarden Franken, und das heisst einfach, dass dieser Fonds schneller leer ist, dass wir am Schluss weniger Geld für den Unterhalt haben und wir diese Priorität nicht mehr setzen können. Das ist einfach ein Problem. Wir haben im Dezember des Langen und Breiten über die Erhöhung des Benzinpreises gesprochen. Das war eine Riesengeschichte. Sie nehmen es mit diesen Entscheiden jetzt in Kauf, dass Sie einfach den Benzinpreis viel früher um vier Rappen erhöhen müssen. Ich möchte dann wissen, wie diese Diskussion geführt wird.

Ich bitte Sie wirklich, diese Projekte nicht zu realisieren. Sie sind klimapolitisch schlecht, vor allem aber sind sie siedlungspolitisch und raumplanerisch falsch.

**Grossen Jürg** (GL, BE): Mit meiner Minderheit II verlange ich keine radikale Ablehnung des Projekts Bypass Luzern. Nein, mein Antrag ist konstruktiver Art: Ich will damit die Kapazitätserweiterung durch den Bypass Luzern in den nächsten Ausbauschnitt verschieben und auf ein gesundes Mass redimensionieren.

Als alternative Lösung ist das Projekt Stadttangente West zu konkretisieren. Dieses soll als reines Engpassprojekt der Nationalstrasse deklariert und vollständig durch den Bund finanziert werden. Die Situation im Zusammenhang mit dem Projekt Spange Nord soll geklärt und die entsprechenden politischen Entscheide sollen gefällt und berücksichtigt werden. Weiter müssen auch hier begleitende Massnahmen getroffen werden, um die Innenstadt von Luzern wirksam vom Autoverkehr zu entlasten.

Das Verhältnis von Eingriff, Kosten und lokaler Unterstützung stimmt bei diesem Projekt nicht. Mit dem vorgesehenen Bypass würde die Innenstadt Luzern nicht vom Verkehr entlastet, sondern im Gegenteil durch den Ziel- und Quellverkehr zusätzlich belastet. Das Astra wies immer wieder darauf hin, dass die Reduktion dieses Ziel- und Quellverkehrs der Hauptnutzen des Projekts sei. Das Ergebnis des Bypasses Luzern wäre das Gegenteil und aus unserer Sicht unerwünscht: Autofahrten ins Stadtzentrum würden nämlich wesentlich attraktiver, das heisst, der Ziel- und Quellverkehr in und aus der

AB 2019 N 217 / BO 2019 N 217

Stadt hinaus nähme weiter zu. Die Luzernerinnen und Luzerner wollen nicht von noch mehr Autoverkehr überschwemmt werden.

Das Projekt ist klar überladen. Im Bereich des Reussportunnels wären insgesamt sage und schreibe zehn Autobahnspuren nebeneinander vorgesehen – fünf pro Fahrtrichtung. Das existiert in der Schweiz sonst nirgends. Mit einem redimensionierten Projekt könnte hier Vernunft einkehren. Gemäss Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr muss das Geld nämlich haushälterisch ausgegeben werden. Eine zehnspurige Autobahn ohne Spange Nord kann ich aber nicht als haushälterisch bezeichnen.

Immer wieder wird argumentiert, es gäbe Hunderte Kilometer mit Dauerstau. Auch Luzern ist zeitweise von Stau betroffen, aber keineswegs überdurchschnittlich stark. Die Messlatte sollte überall dieselbe sein. Die Verhältnismässigkeit scheint uns hier nicht gegeben. Weiter ist auch hier keine verkehrsträgerübergreifende Abstimmung mit der Schiene, dem öffentlichen Verkehr, erfolgt, ebenso wenig wie die Prüfung von begleitenden Verkehrsverminderungsmassnahmen.

Ich bitte Sie, dieses überrissene Projekt in eine spätere Etappe zu verschieben, damit es verbessert und die



Akzeptanz erhöht werden kann, und meine Minderheit zu unterstützen.

**Ammann** Thomas (C, SG): Ich spreche zum Antrag meiner Minderheit V und darf mein Votum auch im Namen der CVP-Fraktion abgeben.

Das aktuell vorliegende Step Nationalstrassen ist zu überarbeiten und die Bodensee-Thurtal-Strasse in den Realisierungshorizont 2030 aufzunehmen. Wie bei anderen bereits beschlossenen oder heute zu beschliessenden Projekten wird der Netzbeschluss auch für die Bodensee-Thurtal-Strasse per 1. Januar 2020 rechtskräftig. Es geht bei der Bodensee-Thurtal-Strasse um den Bau einer neuen Strasse. Diese schliesst die Lücke im Nationalstrassennetz zwischen Frauenfeld/Bonau und Arbon bzw. Meggenhus.

Erstes Argument: Es geht aktuell um eines der grössten Lärmschutzvorhaben auf den Nationalstrassen der Schweiz. 22 000 Bewohnerinnen und Bewohner in rund 3400 Liegenschaften sind davon betroffen. Auch der Bundesrat sagt gemäss Botschaft, dass bei beschränkten finanziellen Mitteln Lärmschutzprojekte prioritär behandelt werden müssen. Deshalb ist dieses Lückenschlussprojekt dringend umzusetzen.

Zweites Argument: Die von der Bevölkerung geforderte Verkehrssicherheit wird mit diesem Strassenprojekt massiv verbessert.

Drittes Argument: Der Bundesrat führt in seiner Botschaft aus, dass gewährleistet sein muss, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Die Bodensee-Thurtal-Strasse verbessert die Verkehrsanbindung von – hören Sie – 4500 Betrieben mit 40 000 Beschäftigten massiv.

Viertes Argument: Die Zweckmässigkeit ist nachgewiesen, und eine verkehrliche, städtebauliche und umwelttechnische Überarbeitung ist nicht mehr notwendig. Das genehmigungsfähige Projekt kann vom Kanton Thurgau nach Bundesvorgaben bereits im Sommer dieses Jahres abgegeben werden. Die Baureife kann deshalb nicht radikal als nicht gegeben eingestuft werden. Auch bei anderen Projekten muss davon gesprochen werden – und das wurde in der Botschaft auch gemacht –, dass diese teilweise erst in den nächsten vier Jahren baureif werden.

Fünftes Argument: Mit der Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in den Verpflichtungskredit wird vermieden, dass bei der Projektübernahme durch das Astra wertvolle Zeit verlorenggeht. Es ist zwingend nötig, dass dieses Projekt rasch Bestandteil der Nationalstrassennetzplanung wird. In der Vernehmlassung wurde dieses Anliegen eingebracht. In der Botschaft des Bundesrates ist jedoch die Aufklassierung der Bodensee-Thurtal-Strasse nicht enthalten. Mit meinem Minderheitsantrag wird dies korrigiert.

Last, but not least noch ein Wort zur kontroversen Diskussion um die Bodensee-Thurtal-Strasse: Es sind zahlreiche Stellungnahmen eingegangen. Einige sprechen sich klar für eine möglichst rasche Realisierung dieses Vorhabens aus, andere manifestieren ihre negative Haltung und fordern vom Astra Zurückhaltung in Bezug auf den Bau dieser neuen Strasse. Massgebend für die politische Beurteilung zur Weiterbearbeitung dieses Projektes ist aber doch der Volkswille; die Thurgauerinnen und Thurgauer haben an der Volksabstimmung 2012 mit 55 Prozent klar zugestimmt.

Wenn Sie der Bodensee-Thurtal-Strasse die ihr zustehende und verdiente Priorisierung geben möchten, dann stimmen Sie dem Antrag meiner Minderheit V zu. Die CVP-Fraktion wird dies auf jeden Fall machen.

**Genecand** Benoît (RL, GE): Monsieur Ammann, j'ai bien écouté votre présentation et vos cinq arguments, mais je n'ai pas entendu la réponse à une question qui me paraît fondamentale: cela coûte combien? Wie viel kostet das? Das habe ich nicht mitbekommen.

**Ammann** Thomas (C, SG): Die Kosten der Bodensee-Thurtal-Strasse sind auch gemäss dem ausgeteilten Blatt für die Verpflichtungskredite mit 310 Millionen Franken angegeben.

**Töngi** Michael (G, LU): Herr Kollege, es ist ja immer etwas unterschiedlich, ob man bei 55 Prozent von einem knappen oder einem sehr deutlichen Resultat spricht; soviel ich weiss, hat die Bevölkerung gleichzeitig die Finanzierung dieser Bodensee-Thurtal-Strasse abgelehnt. Können Sie mir sagen, wie gross der Kulturlandverlust bei diesem Projekt ist?

**Ammann** Thomas (C, SG): Geschätzter Kollege Töngi, ich kann Ihnen diese Detailfrage nicht mit Bestimmtheit beantworten, weil ich zu wenig tief im Projekt drin bin. Aber es ist ja so, dass mit dieser Strasse auch eine Verlagerung stattfindet, eine Verbesserung. Die Frage, wie gross hier der Kulturlandverlust ist, kann ich nicht beantworten. Ich werde dies aber gerne bilateral nachholen.

**Trede** Aline (G, BE): Mein Vorredner aus der Fraktion, Michael Töngi, hat ja schon klargemacht, dass wir diese Bundesbeschlüsse, die hier vorliegen, aus umweltpolitischen Gründen nicht sehr toll finden. Der Bund hat die



Pflicht, gesetzliche Umweltbestimmungen einzuhalten. Wir finden, dass beim Strassenverkehr, anstatt einfach wieder mehr Beton und mehr Strassen vorzusehen, doch noch sehr viel Luft nach oben ist, dass es da also noch einige Ziele gibt, die nicht erreicht werden.

Nehmen wir zum Beispiel die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte. Wir hatten als Ziel 130 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Kilometer bis 2015; es wurde nicht erreicht. Neu ist das Ziel 95 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Kilometer bis 2020. Ich wette mit Ihnen, wir werden das nicht erreichen. Wir haben gültige Grenzwerte in der Luftreinhalte-Verordnung, auch im Lärmschutz, in der Lärmschutzverordnung, nicht erreicht. Wir haben ein Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr bis heute nicht erreicht. Es gibt also sehr viele Punkte in diesem ganzen Strassenverkehrspaket, die nicht erreicht sind und unserer Meinung nach jetzt wichtiger wären, als hier noch mehr Strassen zu bauen und noch mehr Kapazitäten auszuweiten.

Zu den Minderheiten Töngi werde ich mich nachher nicht mehr äussern. Bei der Kapazitätserweiterung Crissier, der Umfahrung La Chaux-de-Fonds und der Umfahrung Näfels, die die Mehrheit der Kommission ja noch aufgenommen hat, werden die Grünen die Minderheiten Töngi unterstützen.

Zum Bypass Luzern: Da werden wir die Minderheit II (Grossen Jürg) unterstützen, denn der Bypass Luzern gehört für uns aus dem Programm gestrichen. Es ist ein Projekt, das eine glatte Verdoppelung der Autobahnpkapazität im Raum Luzern vorsieht. Neben der heute schon bestehenden Autobahn wird von Emmen bis nach Kriens ein zweiter Tunnel angelegt, und die Verknüpfungen an den beiden Enden führen zu riesigen neuen Verkehrsanlagen. Nicht einmal die bürgerlichen Parteien vor Ort haben sich für dieses Projekt, also auch für diese Spange, wie man sie nennt, ausgesprochen. Ich denke, da ist wirklich klar, dass der Widerstand auch

AB 2019 N 218 / BO 2019 N 218

vorprogrammiert war, und die Stadt äussert sich dazu nicht sehr freudig. Wir werden die Minderheit II (Grossen Jürg) unterstützen.

Wir lehnen aber den Antrag der Minderheit V (Ammann) ab – Sie haben es vorhin gehört –, auch wegen des Flächenverbrauchs: Die Bodensee-Thurtal-Strasse verbraucht nämlich zusätzliches Land und führt zu einer weiteren Zersiedelung. Sie zerstört einen für die ganze Ostschweiz wichtigen Erholungsraum. Auch dort lehnen die betroffenen Gemeinden das Projekt ab, und ich denke, das ist doch wirklich ein Zeichen: Warum sollen wir es den Gemeinden dort aufzwingen, wenn nicht einmal sie es wollen?

Wir werden also aus umweltpolitischer Sicht den Antrag der Minderheit V (Ammann) ablehnen und jenen der Minderheit II (Grossen Jürg) annehmen. Zu den Einzelanträgen werde ich mich nicht äussern. Wir werden sie auch alle ablehnen. Ein solches Jekami ist immer ein bisschen schwierig, vor allem bei Strassenprojekten. Wie ich den Rat hier kenne, kommt dann plötzlich doch noch ein Projekt herein, und dann noch eins, und dann haben wir gar keinen Überblick mehr. Wir werden alle Einzelanträge ablehnen.

**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Liebe Frau Trede, würden Sie diesem Rat sagen, wie die Modellrechnung bei der Bodensee-Thurtal-Strasse betreffend Treibstoffeinsparung aussieht? Würden Sie hier kundtun, wie viele Millionen Liter Treibstoff wir pro Jahr sparen?

**Trede** Aline (G, BE): Nein, das weiss ich nicht. Ich weiss aber, dass der Flächenverbrauch sehr gross ist, und ich weiss, dass die Gemeinden dort dieses Projekt nicht unterstützen. (*Zwischenruf Giezendanner: 55 Prozent der Bevölkerung sagten Ja!*)

**Ammann** Thomas (C, SG): Frau Kollegin Trede, Sie haben in Ihrem Votum ebenfalls vom Kulturlandverlust durch die Bodensee-Thurtal-Strasse gesprochen. Anscheinend wissen Sie besser Bescheid. Können Sie mir sagen, wie viel Land prozentual verbraucht wird und welcher prozentuale Anteil dieser Strasse in einen Tunnel kommt, sodass eben kein Kulturlandverlust stattfindet?

**Trede** Aline (G, BE): Ich habe von meinem Vorredner gelernt: Nein, ich bin zu wenig in diesem Projekt drin, um Ihnen die ganz genauen Zahlen sagen zu können.

**Pieren** Nadja (V, BE): Mit dieser Vorlage realisieren wir die dringend notwendigen Ausbauprojekte. Die Vorhaben zur Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern und die Umfahrungen Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Näfels werden wir einstimmig unterstützen. Auch den Antrag zur Bodensee-Thurtal-Strasse werden wir unterstützen. Die SVP-Fraktion will keine Verzögerungs- und Verhinderungstaktik beim Ausbau der Nationalstrassen. Die Schweizer Wirtschaft und die Bevölkerung brauchen die von Bundesrat und Kommission geforderten Strassen dringend. Der Ausbauschritt löst die Probleme auf den Strassen längerfristig zwar nicht. Aber er hilft, die dringendsten Engpässe zu beseitigen. Alle baureifen Projekte müssen nun dringend – dringend! –



realisiert werden.

Die SVP-Fraktion lehnt deshalb alle Anträge ab, welche zu einer Verzögerung oder Verhinderung des Ausbaus unserer Nationalstrassen führen würden.

**Hardegger** Thomas (S, ZH): Bei der Beurteilung der einzelnen Projekte des Ausbaus 2019 spielen vor allem die zur Verfügung stehenden Mittel eine Rolle. Eine Staffelung und Priorisierung ist darum zwingend nötig. Das Astra sagt denn auch, dass die Projekte nicht früher realisiert werden, wenn Sie mehr Projekte in die Vorlage nehmen, und dass die Priorisierung im Kontakt mit den Kantonen festgelegt wurde.

Der Bundesrat beantragt nur drei Projekte: Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern und Umfahrung Le Locle. Die SP-Fraktion nimmt die Kapazitätserweiterung Crissier zur Kenntnis, im Wissen darum, dass die gleichen Probleme nach der Erweiterung weiterbestehen werden und dass Stautunden mit Kapazitätserweiterungen nicht reduziert werden. Beim Bypass Luzern haben wir erfahren, dass Kriens als wichtige Standortgemeinde ihn ablehnt, weil die Belastung für die Umwelt zu gross ist. Darum ist der Antrag der Minderheit II (Grossen Jürg) hier richtig: Man muss diesem Projekt Zeit geben, man muss die Beteiligten auffordern, Lösungen zu finden, und man kann es dann für das nächste Programm vorsehen.

Drei Projekte sind mit dem NAF in die Verantwortung des Astra übergegangen: Le Locle, Näfels und La Chaux-de-Fonds. Die Umfahrung Le Locle wird dabei vom Bund als am dringendsten eingestuft und ins Programm aufgenommen, die anderen zwei werden zurückgestellt. Diese beiden Projekte sind nun durch die Kommissionsmehrheit zusätzlich aufgenommen worden.

Zu Näfels ist zu sagen, dass dieses Projekt mit dem Netzbeschluss in die Kompetenz des Bundes übergeben worden ist. Es ist gemäss Astra zwar ausführungsfähig, aber seine Wirkung ist umstritten. Ich zitiere den Glarner Ständerat Hösli, der sagte: "Die grosse Knacknuss ist nicht Näfels, sondern die Frage, wie es dann weitergeht." Er weist darauf hin, dass nichts gelöst, sondern das Problem nur verlagert wird.

Zum Projekt La Chaux-de-Fonds ist zu sagen, dass die Entlastungswirkung ausgewiesen ist, dass es aber wegen der beschränkten Mittel zurückgestellt wurde. Je nach Nähe zum Projekt stimmen unsere Fraktionsmitglieder ihm zu oder lehnen es ab.

Bei der Thurtal-Autobahn würde gemäss Aussage der Verwaltung erstmals ein Grossprojekt ins Programm aufgenommen, das in der NAF-Diskussion des Parlamentes nicht als baureif deklariert worden ist. Ich bitte Sie deshalb, es nicht ins Programm aufzunehmen.

Der Einzelantrag Walliser betreffend Oberland-Autobahn und der Einzelantrag Imark würden bedeuten, dass hier weitere Mittel eingestellt würden, die gar nicht zur Verfügung stehen. Deshalb bitte ich Sie, beide abzulehnen, auch weil hier angesichts des beginnenden Wahlkampfs Projekte aufgenommen werden sollen, die nichts mit den nächsten Ausbausritten zu tun haben.

Die SP-Fraktion hat dem Bundesbeschluss 1 zugestimmt. Wir wehren uns nicht gegen sinnvolle Investitionen oder notwendige Projekte, wenn sie eben die Sicherheit, den Lärmschutz, die Tunnelsicherheit usw. begünstigen. Das ist uns sehr wichtig. Die Bundesbeschlüsse 2 und 3 werden wir beide ablehnen, wenn all diese zusätzlichen Projekte aufgenommen werden.

**Landolt** Martin (BD, GL): Herr Kollege Hardegger, bevor Sie das nächste Mal dem Glarner Ständerat Hösli das Wort auf dem Papier umdrehen oder es aus dem Kontext reißen: Wie wollen Sie die Verkehrsprobleme in einem Kanton wie Glarus lösen, wenn Sie schon die erste Etappe verhindern? Wollen Sie von hinten her bauen?

**Hardegger** Thomas (S, ZH): Ich kann dazu so viel sagen: In der Botschaft steht zu diesem Ausbausritt, dass Projekte nicht unterstützt werden sollen, die die Probleme nicht lösen, sondern nur verlagern. Das wäre genau so ein Projekt. Man würde die Stausituation dann einfach vor Netstal wiederfinden.

**Fluri** Kurt (RL, SO): Herr Grossen, der gleich sprechen wird, hat vorhin von gesamtheitlichen Lösungen gesprochen. Es geht darum, lebenswerte Situationen zu schaffen. Diese sind nach Auffassung der FDP-Liberalen Fraktion in den Mehrheitsanträgen und in einem Minderheitsantrag enthalten. Es geht bei diesen Projekten um gesamtheitliche Lösungen.

Im Fall von Crissier geht es unter anderem auch um die Lösung der Verkehrsprobleme in einer der wichtigsten Metropolitanregionen unseres Landes. Dort ist der öffentliche Verkehr auch nach dem Weiterausbau der Spuren entlang dem Genfersee nicht in der Lage, den Verkehr aufzunehmen. Bei der Umfahrung La Chaux-de-Fonds geht es um eine lebenswerte Gestaltung der Stadtquartiere. Die Grenzgängerinnen und Grenzgänger aus dem nahen Frankreich kommen nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit. Unseres Erachtens ist diese

**AB 2019 N 219 / BO 2019 N 219**

Umfahrung mindestens so sinnvoll wie diejenige von Le Locle. Die Begründungen für den Bypass Luzern und die Umfahrung Näfels haben Sie von anderer Seite vernommen. Wir sind der Auffassung, dass der Antrag der Minderheit V (Ammann) gutzuheissen ist. Für diese Minderheit hatte ich vorhin beim Eintreten keine Zeit, aber wir haben uns in der Kommission und anschliessend auch in der Fraktion davon überzeugen lassen, dass dieses Projekt sinnvoll ist und ins Programm aufgenommen werden sollte.

Dann geht es noch um die beiden Einzelanträge zu Oberland-Autobahn und Muggenbergtunnel. Diese konnten weder in der Fraktion noch in der Kommission besprochen werden. Als Solothurner kann ich Ihnen zumindest den Einzelantrag Imark ans Herz legen. Es ist ein Projekt, das im Kanton Baselland zu liegen kommt, aber auch unser Kanton würde von der Verbesserung der Linie Basel-Delémont generell profitieren, so wie wir das ja auch beim öffentlichen Verkehr tun wollen. Diesen Einzelantrag kann ich Ihnen als Einzelperson ans Herz legen.

Generell bitte ich doch auch die ablehnenden Minderheiten, daran zu denken, dass es eben auch um Ausgleichsmassnahmen geht. Es gibt heute keine reinen Strassenprojekte mehr, die nur Beton verarbeiten, sondern alle Strassenprojekte beinhalten auch entsprechende Umweltmassnahmen im Sinne von Ausgleichsmassnahmen.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, sich überall der Mehrheit anzuschliessen, mit Ausnahme der Minderheit V (Ammann), die Sie bitte unterstützen möchten.

**Grossen Jürg (GL, BE):** Nur weil der NAF-Finanztopf randvoll ist, die beschlossene Benzinpreiserhöhung deshalb noch in weiter Ferne liegt und verschiedene Projekte noch durch Einsprachen blockiert sind, ist es nicht angezeigt, völlig überdimensionierte und nicht breit genug abgestützte Projekte wie z. B. den Bypass Luzern schon in dieser Etappe zu realisieren. Auf der Projektliste des Ausbaus 2019 des Step Nationalstrassen ist mit dem Bypass Luzern eine zusätzliche vierspurige Autobahn, parallel zur bestehenden Autobahn, mit Kosten von 1,4 Milliarden Franken geplant. Das ist das teuerste und auch umstrittenste Projekt. Der Raum Luzern ist gemäss Botschaft des Bundesrates nicht bei den 160 Nationalstrassenkilometern mit der grössten Verkehrsüberlastung. Von einer Engpassbeseitigung mit moderatem Ausbau kann hier keine Rede sein. Ich habe meinen Minderheitsantrag dazu ausführlich begründet.

Auch das Vorziehen der Projekte in La Chaux-de-Fonds und Näfels im Umfang von insgesamt einer zusätzlichen Milliarde Franken lehnen wir ab. Damit bleibt der Bund zwar verpflichtet, diese Netzbeschlussprojekte aus dem NAF zu finanzieren, sobald es die Projektreife erlaubt. Diese ist aber momentan noch nicht gegeben. Die Projekte sind für uns nur mit flankierenden Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs unterstützungswürdig. Für die Umfahrung La Chaux-de-Fonds ist diese Bedingung noch nicht erfüllt. Die Umfahrung Näfels ist im gesamtschweizerischen Vergleich nicht prioritär, und ihre Aufnahme in den Ausbauschritt 2019 des Step wurde auch vom Kanton Glarus – das haben wir gehört – anlässlich der Vernehmlassung gar nicht gewünscht.

Wir lehnen auch den Antrag der Minderheit Ammann ab, welche die Bodensee-Thurtal-Strasse in den aktuellen Ausbauschritt aufnehmen möchte. Der Zeithorizont für die Realisierung dieses Projektes passt noch nicht. Dasselbe gilt für den Einzelantrag Walliser zur Zürcher-Oberland-Autobahn und für den Einzelantrag Imark.

Der Bundesrat hat einen Verpflichtungskredit von insgesamt 4,65 Milliarden Franken für den Ausbauschritt 2019 beantragt. Ihre Kommission hat eine ganze Milliarde obendrauf gepackt, ohne flankierende Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrslenkung zu ergreifen. Damit ist eigentlich der traurige Beweis erbracht, dass die Mehrheit in diesem Rat weiterhin mit Teer und Beton statt mit Intelligenz auf die Verkehrsprobleme reagieren möchte. Die Grünliberalen lehnen dieses Vorgehen aus Überzeugung ab.

Gerne weise ich noch auf einen weiteren Aspekt hin: Als Unternehmer ist es mir sehr wichtig, dass das Gewerbe auf der Strasse effizient mobil sein kann und die Kunden in angemessener Zeit erreicht. Deshalb ist es einerseits wichtig, bei den Ursachen der Staustunden zu differenzieren. Denn ein namhafter Teil der Staustunden entfällt nämlich heute auf den Freizeit- und Ferienverkehr. Dieser ist absolut freiwillig und muss nicht mit zusätzlichen Milliarden gefördert werden. Andererseits müssen in Zukunft Verkehrsspitzen von den Verursachern statt von der Allgemeinheit bezahlt werden. Dazu brauchen wir nun rasch ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility-Pricing. Damit hätte der Gewerbeverkehr wieder mehr Planungssicherheit und würde die Kunden rasch erreichen.

Das Astra wird zum Mobility-Pricing noch in diesem Sommer eine Wirkungsanalyse anhand einer Pilotregion und mit Probanden fertigstellen und die Ergebnisse den KVF beider Räte präsentieren. Die Grünliberalen freuen sich darauf und sind sehr gespannt.



**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Herr Grossen, es ehrt Sie, dass Sie das Transportgewerbe fördern wollen und Angst haben, dass seine Lastwagen nicht pünktlich ans Ziel kommen. In diesem Zusammenhang haben Sie den Freizeit- und Ferienverkehr angesprochen. Fahren Sie nicht auch ein Wohnmobil?

**Grossen** Jürg (GL, BE): Selbstverständlich; ich stehe auch dazu, dass ich mit dem Camper unterwegs bin, wenn ich in die Ferien fahre. Aber ich möchte auch klar deklarieren, dass ich mich nicht beklage, wenn ich irgendwo in einen Stau gerate, sondern einsehe, dass ich selber schuld bin. Stau kann nicht das übergeordnete Ziel sein. Was ich möchte, ist, dass der Gewerbler rechtzeitig zu seinen Kunden kommt. Und dafür brauchen wir ein Mobility-Pricing, damit der Ferienverkehr nicht diese Verstopfungen auf der Strasse verursacht.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Wir sprechen jetzt also über den Ausbauschnitt 2019. Der Bundesrat unterbreitet hier dem Parlament drei Vorhaben zur Realisierung: erstens den Bypass Luzern, zweitens die Kapazitätserweiterung Crissier und drittens die Umfahrung Le Locle. Es gibt zu diesen drei Projekten noch Anträge.

Die Minderheit I (Töngi) möchte die Kapazitätserweiterung Crissier streichen. Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag nicht zuzustimmen respektive die Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Dieses Projekt ist lange diskutiert worden und ist breit abgestützt. Ich denke, das Projekt kann in dieser Form unterstützt werden.

Die Minderheit II (Grossen Jürg) möchte den Bypass Luzern inklusive der Ergänzung Süd und der Kapazitätserweiterung Rotsee-Buchrain streichen. Darüber haben wir vorhin gesprochen, und Sie haben gehört, dass auch dieses Projekt wichtig ist. Wenn jetzt noch Fragen offen sind, so ist das im Moment nicht beunruhigend. Hier ist dann auch der Kanton gefordert zu sagen, wie er das Projekt genau umsetzen will, und er soll es dann mit seinen Gemeinden noch intensiv diskutieren.

Ich komme zu Buchstabe c von Absatz 2 und zur Umfahrung Le Locle. Diese Umfahrung ist in Ihrer Kommission nicht bestritten worden. Hingegen hat Ihre Kommission entschieden, dass sie nebst der Umfahrung Le Locle noch zwei weitere Umfahrungen in den Ausbauschnitt aufnehmen möchte, nämlich die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds. Dazu möchte ich Ihnen Folgendes sagen: Diese Projekte sind an sich baureif und wurden auch als baureife Projekte übernommen. Der Bundesrat hat Ihnen die beiden Projekte Näfels und La Chaux-de-Fonds aber nicht unterbreitet, weil wir diese drei Projekte gar nicht parallel realisieren können. Dazu fehlt dem Astra das Personal. Ich muss Ihnen deshalb einfach offenlegen, dass sich am Vorgehen – wenn Sie die beiden weiteren Umfahrungen, Näfels und La Chaux-de-Fonds, aufnehmen – nichts ändern wird. Wir haben das geprüft und sind zum Schluss gekommen, dass der Handlungsbedarf in Le Locle am dringendsten ist. Deshalb wird – und das sage ich unabhängig von Ihrer Entscheid – die Umfahrung Le Locle auch weiterhin als erste realisiert. Die beiden anderen Projekte

AB 2019 N 220 / BO 2019 N 220

wurden geprüft. Sie sind baureif, und sie wurden an und für sich auch unterstützt. Der Bundesrat war aber der Meinung, dass wir sie jetzt nicht aufnehmen müssen, weil die Realisierungsmöglichkeiten eben eingeschränkt sind. Es ist nicht ein grundlegender Wechsel, wenn Sie die beiden Projekte aufnehmen, weil auch im Rahmen des neuen Netzbeschlusses bereits in diese Richtung geplant wurde.

In diesem Sinne würde ich Sie auch bitten, die Anträge der Minderheiten III (Töngi) und IV (Töngi) abzulehnen. Ich komme zur Minderheit V (Ammann) und zu zwei weiteren Einzelanträgen, und da ist die Geschichte etwas anders. Die Minderheit V betrifft die Bodensee-Thurtal-Strasse, und was ich jetzt sage, gilt auch für die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn gemäss Einzelantrag Walliser und für den Muggenbergtunnel gemäss Einzelantrag Imark. Diese Projekte sind nicht vorgeprüft. Diese Projekte haben den ganzen Ablauf, den Sie für die anderen Projekte kennen und zu Recht erwarten, nicht hinter sich. Ich möchte schon etwas dazu sagen. Wenn Sie jetzt damit beginnen, Projekte aufzunehmen, die eben nicht vorgeprüft sind und die die Prüfung nach objektiven Kriterien, die Sie ja wollen, einfach umgehen, dann weiss ich nicht, was Sie dann den anderen Regionen sagen, die vielleicht auch gerne noch etwas gehabt hätten, oder wie Sie ihnen sagen, dass wir einen Planungsprozess haben, der soundso läuft. Das hat mit Verzögerung überhaupt nichts zu tun. Ich glaube, das ist eine seriöse Abklärung, eine Überprüfung.

Sie erwarten, dass das Astra jedes Projekt genau anschaut: Entspricht es den Kriterien, die Sie wollen? Was sagen wir dazu? Gibt es Optimierungsmöglichkeiten? Jetzt kommen hier einfach drei Projekte, und die Antragsteller sagen: Das wollen wir jetzt! Ich finde dieses Vorgehen problematisch. Ich habe es letzte Woche schon im Ständerat gesagt; er hat auch ein Projekt einfach noch hereingepackt, das nicht vorgeprüft war. Ich glaube, es ist bei solch grossen Projekten für einen stabilen, berechenbaren und letztlich auch verbindlichen





Prozess unabdingbar, dass Sie alle Projekte gleichbehandeln. Diese Gleichbehandlung ist aus meiner Sicht eben etwas Wesentliches. Das Astra hat versucht, die verschiedenen Regionen zu berücksichtigen und nicht nur in einer Region zu investieren. Wenn ein Projekt ohne diese Vorprüfung, sogar durch einen Einzelantrag und nicht einmal in Ihrer Kommission vorbesprochen, im Rat einfach so hereinrutscht, finde ich das für die Stabilität des Prozesses schlecht. Das möchte ich in aller Deutlichkeit sagen.

Dies ist keine materielle Aussage zu diesen Projekten, weil wir sie ja nicht einmal vorgeprüft haben. Es ist auch keine Aussage dazu, ob sie beim nächsten Schritt nicht aufgenommen werden können. Sie wissen ja nicht einmal, was denn sonst noch alles wartet. Sie nehmen keine Abwägung vor, ob es vielleicht andere Projekte gäbe, die wichtiger wären, die dringender wären. Sie machen jetzt eigentlich einen Schuss aus der Hüfte, und ich glaube, Sie erwarten eigentlich selbst keinen Treffer, weshalb Sie ja dem Bundesrat den Auftrag geben, diesen Planungsprozess sorgfältig durchzuführen.

Ich bitte Sie, die Minderheit Ammann nicht zu unterstützen respektive die Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Die Kommission hat nämlich genau eine solche Diskussion auch geführt. Ich bitte Sie auch, die beiden Einzelanträge abzulehnen, weil Sie sonst irgendwann diesen ganzen Planungsprozess vergessen können und sagen, Sie machen hier drin einfach das, wofür sich gerade Mehrheiten ergeben. Das ist aber, glaube ich, bei solch wichtigen, grossen und schliesslich auch teuren Infrastrukturprojekten kein gutes Vorgehen und ist letztlich auch nicht im Interesse des Landes.

Ich bitte Sie also, hier die Kommissionsmehrheit zu unterstützen, den Antrag der Minderheit Ammann und, wie gesagt, auch die beiden Einzelanträge abzulehnen.

Einfach noch, damit Sie das von mir auch schon mal gehört haben: Wenn Sie jetzt beschliessen, der Mehrheit zu folgen und die beiden Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds auch aufnehmen, kostet das dann einfach noch eine Milliarde mehr. Vergessen Sie nicht: Wir kommen dann auch irgendeinmal wieder auf die personelle Situation zu sprechen. Ich weiss nicht, ob Sie sich das auch überlegt haben: Solche Projekte – Sie wissen, welche Aufgaben und Kompetenzen das Astra hat – gehen nur mit mehr Personal. Ich werde heute Abend voraussichtlich noch zu einem anderen Geschäft etwas Ähnliches sagen. Bei Ihrer Personalpolitik, bei Ihrer Beschränkung der Anzahl Köpfe in der Bundesverwaltung können Sie nicht gleichzeitig solche Milliardenprojekte beschliessen und dann noch erwarten, dass die Bundesverwaltung diese rechtzeitig über die Bühne bringt! Das geht auf die Dauer nicht zusammen.

Ich sage Ihnen heute schon: Die Vorlage hat Auswirkungen, sie führt beim Astra zu einem Mehrbedarf von zehn Stellen für die Umsetzung. Sie wissen alle heute schon, dass das Astra für die Betreuung der 400 zusätzlichen Kilometer Kantonsstrassen, die ab dem 1. Januar 2020 ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden, 59 Stellen und auch das Bafu eine Stelle zusätzlich benötigen werden. Das haben wir Ihnen damals schon angekündigt. Ich bitte Sie, Ihre Bestellungen im Kopf zu behalten, wenn Sie wieder über Voranschlag und Finanzplan entscheiden. Sonst geht das nicht auf. Wenn Sie also heute Projekte für Milliardenbeträge in Auftrag geben, denken Sie bitte daran, dass Sie dann auch die entsprechenden Stellen brauchen, denn sonst kann das gar nicht realisiert werden!

**Ammann** Thomas (C, SG): Sehr geehrte Frau Bundesrätin, Sie haben ausgeführt, dass bei der Bodensee-Thurtal-Strasse keine Vorprüfung stattgefunden habe und dass es prozessual nicht ganz sauber sei. Ich möchte Ihnen die Frage stellen, wie Sie das Vorhaben mit dem Gotthard-Strassentunnel begründen, welches 2016 von der Schweizerischen Eidgenossenschaft – also von der Bürgerschaft – genehmigt worden ist und für das wir 2 Milliarden Franken aufnehmen. Ich denke, auch dieses Projekt ist noch nicht so weit, dass man sagen könnte, es sei abschliessend vorgeprüft worden. Es ist ein Prozess, und der wird andauern. Können Sie mir den Unterschied zwischen diesen beiden Projekten nennen, die zwar nicht von der Grössenordnung, aber mindestens vom Prozess her vergleichbar sind?

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Ohne Fachfrau zu sein, glaube ich, dass es zwischen dem Gotthard-Strassentunnel und der Bodensee-Thurtal-Strasse schon einen Unterschied gibt. Heute schlägt Ihnen der Bundesrat vor, für das grosse Projekt Gotthard-Strassentunnel diese 2 Milliarden Franken jetzt schon einmal vorzusehen. Dazu gab es ja auch die Volksabstimmung. Ich glaube, das ist ein anderer Prozess.

Ich habe Ihnen hier nur gesagt, dass Sie mit der Bodensee-Thurtal-Strasse im Vergleich zu anderen Projekten – es gibt noch eine ganze Zahl anderer Strassenstrecken, die man auch gerne in diesem Bundesbeschluss hätte – einfach eine Ungleichbehandlung haben, wenn Sie jetzt dieses Projekt hineinnehmen und andere gar nicht prüfen. Meine Damen und Herren, Sie wissen im Moment gar nicht, wer auch noch gerne etwas von Ihnen hätte. Sie sagen jetzt einfach Ja zu einem Projekt, das zufälligerweise von Ihrem sympathischen Nationalratskollegen Ammann vorgetragen wird. Ich glaube, so macht man nicht Strasseninfrastrukturpolitik.



Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag Ammann abzulehnen.

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): I relatori rinunciano a prendere la parola.

*Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18317)

Für den Antrag der Mehrheit ... 151 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 35 Stimmen

(4 Enthaltungen)

*Abs. 2 Bst. b – Al. 2 let. b*

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il voto vale anche per l'articolo 1a del progetto 2.

AB 2019 N 221 / BO 2019 N 221

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18318)

Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 55 Stimmen

(3 Enthaltungen)

*Abs. 2 Bst. d – Al. 2 let. d*

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il voto vale anche per l'articolo 1 del progetto 3.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18319)

Für den Antrag der Mehrheit ... 139 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 49 Stimmen

(2 Enthaltungen)

*Abs. 2 Bst. e – Al. 2 let. e*

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il voto vale anche per l'articolo 1 del progetto 3.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18320)

Für den Antrag der Mehrheit ... 136 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit IV ... 54 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Abs. 2 Bst. f – Al. 2 let. f*

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il voto vale anche per l'articolo 1 del progetto 3.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18321)

Für den Antrag der Minderheit V ... 127 Stimmen

Dagegen ... 61 Stimmen

(2 Enthaltungen)



*Abs. 2 Bst. g – Al. 2 let. g*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18322)  
Für den Antrag Walliser ... 100 Stimmen  
Dagegen ... 82 Stimmen  
(8 Enthaltungen)

*Abs. 2 Bst. h – Al. 2 let. h*

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il voto vale anche per l'articolo 1 del progetto 3.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18323)  
Für den Antrag Imark ... 114 Stimmen  
Dagegen ... 72 Stimmen  
(4 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen  
Les autres dispositions sont adoptées*

**Art. 1a**

*Antrag der Minderheit II*

(Grossen Jürg, Aebischer Matthias, Hadorn, Hardegger, Töngi)

Die Kapazitätserweiterung durch den Bypass Luzern wird in den nächsten Ausbauschritt verschoben und folgende Punkte werden beachtet:

1. Die Situation im Zusammenhang mit dem Projekt "Spange Nord" ist zu klären, und die entsprechenden politischen Entscheide sind abzuwarten und zu berücksichtigen;
2. das Projekt ist zu redimensionieren, und als alternative Lösung ist das Projekt Stadttangente West zu konkretisieren. Dieses soll als reines Engpassprojekt der Nationalstrasse deklariert und vollständig durch den Bund finanziert werden;
3. begleitend müssen Massnahmen getroffen werden, um die Innenstadt Luzern deutlich vom Autoverkehr zu entlasten.

**Art. 1a**

*Proposition de la minorité II*

(Grossen Jürg, Aebischer Matthias, Hadorn, Hardegger, Töngi)

L'accroissement de capacité à réaliser grâce au contournement de Lucerne est reporté à la prochaine étape d'aménagement et les points suivants sont pris en considération:

1. La situation relative au projet "bretelle nord" est clarifiée; il convient d'attendre les décisions politiques correspondantes et d'en tenir compte.
2. Le projet est redimensionné et le projet "tangente urbaine ouest" est concrétisé à titre de solution alternative. Celui-ci est déclaré en tant que pur projet d'élimination des goullets d'étranglement des routes nationales et il est intégralement financé par la Confédération.
3. Parallèlement, des mesures sont prises pour que le centre-ville de Lucerne soit sensiblement déchargé du trafic automobile.

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): La proposta della minoranza II (Grossen Jürg) è già stata respinta all'articolo 1 capoverso 2 lettera b.

**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; 18.066/18316)  
Für Annahme des Entwurfes ... 131 Stimmen  
Dagegen ... 56 Stimmen  
(4 Enthaltungen)

**3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten**

**3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour les grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, pour l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés**

*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**

*Antrag der Mehrheit*  
... von 5,651 Milliarden Franken ...

*Antrag der Minderheit III*

(Töngi, Aebischer Matthias, Grossen Jürg, Hadorn)  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit IV*

(Töngi, Aebischer Matthias, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger)  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2019 N 222 / BO 2019 N 222

*Antrag der Minderheit V*

(Ammann, Borloz, Burkart, Candinas, Fluri, Giezendanner, Guhl, Regazzi, Vogler)  
... von 5,961 Milliarden Franken ...

*Antrag I mark*

... von 4,801 Milliarden Franken ...

**Art. 1**

*Proposition de la majorité*  
... de 5,651 milliards de francs ...

*Proposition de la minorité III*

(Töngi, Aebischer Matthias, Grossen Jürg, Hadorn)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité IV*

(Töngi, Aebischer Matthias, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité V*

(Ammann, Borloz, Burkart, Candinas, Fluri, Giezendanner, Guhl, Regazzi, Vogler)

... de 5,961 milliards de francs ...

*Proposition Imark*

... de 4,801 milliards de francs ...

**Burkart** Thierry (RL, AG), für die Kommission: Ich wurde gebeten mitzuteilen, über welchen Betrag wir nun abstimmen bzw. in Bezug auf welchen Betrag wir die Ausgabenbremse lösen sollten. Ich verweise hier auf folgenden Umstand: Ursprünglich wurden von der Kommission 5,651 Milliarden Franken beantragt. Dazu kommt der Antrag der Minderheit V (Ammann), der, wie Sie auf der Fahne auf Seite 7 sehen können, zu einem Betrag von 5,961 Milliarden Franken führt.

Jetzt haben wir noch zwei Einzelanträge angenommen. Davon hat nur einer ein Preisschild umgehängt, nämlich der Antrag Imark. Das führt bei 150 Millionen Franken, wie das im Antrag angegeben wurde, zu einem Betrag von 6,111 Milliarden Franken. Der Antrag Walliser hat kein Preisschild. Es wird wohl am Ständerat sein, sofern er diese Projekte drinbehalten möchte, ihm auch ein Preisschild umzuhängen. Damit geht es um einen Betrag von 6,111 Milliarden Franken. Darauf bezieht sich die Lösung der Ausgabenbremse.

**Regazzi** Fabio (C, TI), pour la commission: La majorité de la commission proposait au départ un montant de 5,651 milliards de francs.

Dans ce débat, on a rejeté les propositions défendues par les deux minorités Töngi, à savoir les minorités III et IV, pour le contournement de La Chaux-de-Fonds et celui de Näfels. Cela ne change donc rien par rapport au montant précité. Mais nous avons accepté la proposition défendue par la minorité V (Ammann) qui prévoit l'intégration du projet Bodensee-Thurtal-Strasse, pour une dépense supplémentaire de 310 millions de francs. De plus, le conseil a accepté une proposition Walliser et une proposition Imark. On ne sait pas, actuellement, ce que coûtera la mise en oeuvre de la proposition Walliser. Si le Conseil des Etats adopte lui aussi cette disposition, il lui reviendra d'intégrer le crédit nécessaire à sa mise en oeuvre. Par contre, la proposition Imark entraînera un coût supplémentaire de 150 millions de francs.

A la fin, suite aux décisions prises aujourd'hui dans le projet 2, le montant du crédit à approuver est de 6,111 milliards de francs. C'est là le montant du crédit sur lequel nous devons voter maintenant.

**Genecand** Benoît (RL, GE): Monsieur Regazzi, j'ai de la peine à suivre ce débat qui est de plus en plus compliqué pour moi. Pouvez-vous me confirmer que notre conseil vient de donner son accord à la proposition Walliser dont personne, dans cette salle, ne connaît le montant de la dépense qu'elle entraînera?

**Regazzi** Fabio (C, TI), pour la commission: Oui, je vous le confirme, Monsieur Genecand. Nous avons posé la question au secrétariat de la commission, mais il n'y a pas encore de montant connu, parce que le projet n'est pas encore mûr pour être réalisé. Il n'y a donc pas de montant fixé.

**Glättli** Balthasar (G, ZH): Vielleicht sage ich es auch auf Deutsch, einfach damit es alle verstanden haben: Das heisst also, uns wird jetzt empfohlen, die Ausgabenbremse zu lösen für eine Ausgabe, deren Gesamtbetrag wir nicht kennen.

**Regazzi** Fabio (C, TI), für die Kommission: Ja, ich bestätige es: Das haben Sie entschieden. (*Heiterkeit, Unruhe*)

**Glättli** Balthasar (G, ZH): Wir können jetzt noch anders entscheiden; wir müssen sie nicht lösen.

**Nordmann** Roger (S, VD): Monsieur le rapporteur, n'estimez-vous pas qu'il serait sage, à ce stade, de refuser de lever le frein aux dépenses? Il pourra toujours l'être à un moment ultérieur, lorsque l'on connaîtra le montant



auquel il s'applique.

**Regazzi** Fabio (C, TI), pour la commission: Ce n'est pas à moi de dire ce qui est sage ou pas. Vous pouvez éventuellement déposer une proposition de nouvel examen pour pouvoir revoter sur cette proposition individuelle. (*Brouhaha*)

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il signor Glättli desidera deporre una mozione d'ordine.

**Glättli** Balthasar (G, ZH): Sie sollen über das abstimmen können, worüber Sie materiell abstimmen wollen. Aber ich stelle den Ordnungsantrag, die Abstimmung über die Lösung der Ausgabenbremse auf einen Zeitpunkt zu verschieben, zu dem wir wissen, über welchen Betrag wir abstimmen. Ich glaube, das sind wir als bewusste Finanzpolitiker, unabhängig von unserer Haltung, diesem Land schuldig.

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Con la sua mozione d'ordine, il signor Glättli chiede di votare sul freno alle spese solo quando la somma definitiva del credito d'impegno è conosciuta.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18329)

Für den Ordnungsantrag Glättli ... 148 Stimmen

Dagegen ... 42 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il voto sul freno alle spese è dunque rinviato. Vi ricordo che all'articolo 1 del progetto 2 avete accettato gli ampliamenti di capacità proposti dalla maggioranza. Avete inoltre accettato anche la proposta della minoranza V (Ammann) nonché le proposte Walliser e Imark.

## **Art. 2–6**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Non possiamo votare sul complesso ora perché il voto sul freno alle spese è stato rinviato. L'oggetto torna in commissione.

AB 2019 N 223 / BO 2019 N 223