



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**

*Fortsetzung – Suite*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.19 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.03.19 (FORTSETZUNG - SUITE)

**3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 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**

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): L'11 marzo 2019 abbiamo interrotto la deliberazione di dettaglio su questo oggetto e l'abbiamo rinviato alla commissione. Vi ricordo che la proposta del Consiglio federale e la proposta della Commissione delle finanze sono diventate obsolete in seguito alla decisione all'articolo 1 del progetto 2.

**Art. 1**

*Antrag der Kommission*

... von 5,651 Milliarden Franken ...

**Art. 1**

*Proposition de la commission*

... de 5,651 milliards de francs ...

**Art. 1a**

*Antrag der Mehrheit*

Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung einen Verpflichtungskredit für die Kapazitätserweiterungen "Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)", "Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn" und "Muggenberg-tunnel (BL)", welche im Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben f, g und h bewilligt wurden, nachdem für diese das generelle Projekt vorliegt.

*Antrag der Minderheit*

(Hadorn, Hardegger, Töngi)

Streichen

**Art. 1a***Proposition de la majorité*

Après que les projets généraux auront été élaborés, le Conseil fédéral soumettra au Parlement un crédit d'engagement destiné à financer les accroissements de capacité "Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)", "construction du tronçon manquant sur l'autoroute de l'Oberland zurichois" et "Muggenbergtunnel (BL)", qui ont été approuvés dans le cadre de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales (art. 1 al. 2 let. f, g et h).

*Proposition de la minorité*

(Hadorn, Hardegger, Töngi)

Biffer

**Burkart** Thierry (RL, AG), für die Kommission: Sie können sich erinnern: Letzte Woche, genaugenommen am 11. März, haben wir hier in diesem Rat die Vorlage betreffend Nationalstrassen 2020–2023 und Ausbauschritt 2019 besprochen. Diese Vorlage bestand aus drei Bundesbeschlüssen.

Der Bundesbeschluss 1 regelt den Betrieb, Unterhalt und Ausbau bzw. deren Finanzierung mit einem Betrag von 8,156 Milliarden Schweizerfranken. Das wurde von diesem Rat so beschlossen.

Der Bundesbeschluss 2 regelt die Projekte, die für den Ausbauschritt 2019 vorgesehen sind. Diese Projekte umfassen die Anträge des Bundesrates sowie zusätzliche Anträge der Kommission, namentlich die Umfahrung La Chaux-de-Fonds wie auch die Umfahrung Näfels. Dazu kam ein Antrag einer Kommissionsminderheit, der von diesem Rat ebenfalls unterstützt wurde, namentlich die Bodensee-Thurtal-Strasse. Schliesslich hat man hier über zwei Einzelanträge abgestimmt, namentlich betreffend die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn und den Muggenbergtunnel.

Dieser Bundesbeschluss 2 wurde von diesem Rat so beschlossen, im Gegensatz zum Bundesbeschluss 3, in dem es um den Verpflichtungskredit geht. Es entstand hier eine Diskussion über die zu sprechenden Beträge, die da auf die im Bundesbeschluss 2 vorgesehenen Projekte entfallen sollen. Der Rat hat, wie es die Ratspräsidentin gesagt hat, die Detailberatung unterbrochen und das Geschäft an die Kommission zurückgeschickt. Die Kommission hat dieses Geschäft heute vor einer Woche, am 14. März, noch einmal beraten.

Im Wesentlichen hat die Kommission zwei Möglichkeiten geprüft, um beim Bundesbeschluss 3 heute einen seriösen Antrag an den Rat stellen zu können. Die erste Variante umfasste ein Rückkommen auf den Bundesbeschluss 2, wo es darum gehen soll, dass man die Projekte, wie sie der Rat beschlossen hat, hier noch einmal diskutieren und allenfalls anders beschliessen könnte. Dies wurde von der Kommission klar abgelehnt mit dem Verweis auf das Parlamentsgesetz, das vorsieht, dass auf einen Bundesbeschluss, der hier beschlossen wurde, nicht mehr zurückzukommen sei. Es bestand eine zweite Variante, nämlich die, dass man zum Bundesbeschluss 3 entsprechende Anträge stellen kann. Die Kommission hat sich mit 18 zu 3 Stimmen auf den Antrag geeinigt, wie er Ihnen nun von der Mehrheit vorliegt. Dieser sieht vor, dass man an der Priorisierung der nun beschlossenen Projekte gemäss Bundesbeschluss 2 nichts ändern kann, aber in Bezug auf die Finanzierung bzw. den Verpflichtungskredit die Regeln des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) einigermassen einhalten kann. Man sieht nämlich vor, dass die Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse, Zürcher-Oberland-Autobahn und Muggenbergtunnel erst dann zu einem Verpflichtungskredit kommen sollen, wenn ein generelles Projekt vorliegt und wenn damit auch die Kosten einigermassen geklärt sind.

Sie können sich erinnern: Hier in diesem Rat entstand eine Diskussion, denn bei einem Antrag gab es nämlich überhaupt keine Kostenangaben. Bei den anderen gab es Kostenangaben, die aber vielleicht unterschiedlich beurteilt wurden bzw. deren Richtigkeit das Astra bislang nicht prüfen konnte.

Die Mehrheit der Kommission ist der Auffassung, dass man mit diesem Antrag auf einem soliden Boden steht, sowohl in Bezug auf den NAF wie auch in Bezug auf das Finanzrecht und das Parlamentsgesetz.

In diesem Sinne bitte ich Sie namens der Kommission um Zustimmung zur Mehrheit.

**Meyer** Mattea (S, ZH): Geschätzter Kollege Burkart, Sie haben mit der Kommission und mit der Mehrheit hier im Rat Milliardenprojekte verabschiedet oder beschlossen, ohne das Preisschild zu kennen. Ich nehme an, dass Sie in der Kommission auf dieses Preisschild nun eine Zahl geschrieben haben. Können Sie sagen, wie teuer uns der Ausbau dieser drei Autobahnen zu stehen kommt?



AB 2019 N 509 / BO 2019 N 509

**Burkart** Thierry (RL, AG), für die Kommission: In der Diskussion vom 11. März hier in diesem Rat habe ich als Kommissionssprecher darauf hingewiesen, dass die Zahlen bzw. die Beträge in Zusammenhang mit den Einzelanträgen nicht klar seien bzw. dass ein Einzelantrag gar keinen Betrag nannte. An dieser Situation hat sich nichts geändert. Aus diesem Grund haben wir den Antrag so vorgesehen, nämlich dass man für diese Beschlüsse – Bodensee-Thurtal-Strasse, Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn und Muggenbergtunnel – keine Beträge vorsieht, also keinen Verpflichtungskredit spricht, und dass diese Projekte erst dann die Möglichkeit für einen Verpflichtungskredit haben, wenn ein generelles Projekt und damit auch einigermaßen gesicherte Zahlen vorliegen. So ist das System.

Deshalb beantragen wir Ihnen neben diesem Artikel 1a auch den Beschluss des Betrages von 5,651 Milliarden Franken: Das ist der Antrag, wie er seinerzeit ohne diese genannten Projekte aus der Kommission gekommen ist.

**Regazzi** Fabio (C, TI), per la commissione: Vi ricordate certamente dell'impasse in cui ci siamo trovati con l'adozione da parte di questo Consiglio delle proposte individuali Walliser ed Imark riguardanti due progetti stradali per i quali mancavano delle valutazioni attendibili per quanto attiene ai costi previsti. È infatti evidente che, a seguito di questa decisione, il decreto legislativo 3 relativo al credito di impegno avrebbe dovuto essere adeguato di conseguenza, cosa che non è stato possibile fare visto che né la commissione, né i relatori ma nemmeno l'USTRA disponevano di queste informazioni.

Dopo una breve quanto vivace discussione il nostro Consiglio ha infine opportunamente accolto – con 148 voti contro 42 – una mozione d'ordine Glättli che chiedeva di rinviare la votazione sul freno alle spese del progetto 3 fino a quando la somma del credito di impegno fosse attendibile e consolidata.

Pour mémoire, le Conseil national avait adopté trois projets majeurs dans le cadre de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales. Il s'agissait plus précisément du projet Bodensee-Thurtal-Strasse, discuté en commission et qui avait fait l'objet de la proposition de la minorité V (Ammann), du projet de construction du tronçon manquant sur l'autoroute de l'Oberland zurichois, adopté sur la base de la proposition Walliser, et du projet Muggenbergtunnel, dans le canton de Bâle-Campagne, visé par une proposition Imark.

Ces projets n'avaient pas fait l'objet d'approfondissements préalables de la part de la Commission des transports et des télécommunications. Puisqu'une estimation fiable des coûts n'est actuellement pas à disposition de la Confédération, les chiffres évoqués lors du débat sont le fruit d'estimations données par les auteurs des propositions – dans le cas du projet concernant l'autoroute de l'Oberland zurichois, il n'y a même pas d'estimation des coûts. Ces chiffres, selon les indications fournies par l'Office fédéral des routes, seraient parfois nettement sous-évalués. Cette incertitude financière a suscité un vif débat à l'origine de la motion d'ordre Glättli et du renvoi du vote sur le frein à l'endettement.

Lors de sa séance du 14 mars, la Commission des transports et des télécommunications a pris acte du fait que le vote sur l'ensemble sur les projets 1 et 2 ayant eu lieu, notre conseil ne peut pas réexaminer sur ces deux projets, comme le prévoit l'article 76 alinéa 3 de la loi sur le Parlement.

Le seul projet non encore traité au conseil est l'arrêté 3, sur lequel il est encore possible de présenter des propositions. C'est pourquoi la commission propose, à l'article 1, de s'en tenir à sa proposition initiale pour un crédit d'engagement de 5,651 milliards de francs et de ne pas accorder de moyens financiers aux trois projets de génie civil votés par notre conseil le 11 mars dernier. Ce faisant, la commission, par 18 voix contre 3 et 1 abstention, propose d'inscrire à l'article 1a une disposition chargeant le Conseil fédéral de soumettre au Parlement un crédit d'engagement correspondant aux trois projets approuvés à l'arrêté 2 – c'est-à-dire ceux de la proposition de la minorité Ammann et des propositions individuelles Walliser et Imark – après que les projets généraux auront été élaborés. Cette solution nous paraît pragmatique, juridiquement correcte et nous permet de sortir de l'impasse dans laquelle nous nous sommes engagés.

Une minorité Hadorn s'oppose à cette proposition pour les raisons que son auteur vous expliquera ensuite.

En conclusion, au nom de la commission, je vous invite à confirmer à l'arrêté 3 le crédit d'engagement de 5,651 milliards de francs et à soutenir la proposition de la majorité à l'article 1a.

**Hadorn** Philipp (S, SO): Ja, die Debatte der vergangenen Woche zum vorliegenden Geschäft war doch eher speziell. Das Wahljahr in Ehren, aber es kann doch nicht sein, dass ungeachtet des Stands der Vorarbeiten, wie am Montag letzter Woche geschehen, noch Projekte beantragt werden, die schlichtweg weder reif für eine Aufnahme sind noch in der Bewertung einen Vorzugsplatz erhalten können, sondern klar hinter den anderen Projekten eingereiht werden müssten. Faktisch sind wir nicht einmal in der Lage, den Betrag zu nennen, der



nun in den Verpflichtungskredit aufgenommen werden müsste.

Aus diesem Grund hat die Mehrheit unseres Rates beschlossen, den abschliessenden Teil dieser Debatte zu verschieben. Hätte stattdessen ein Rückkommen auf den Bundesbeschluss 2 beantragt werden können, so hätte unsere KVF am vergangenen Donnerstag effektiv die Möglichkeit gehabt, auf die vorangegangenen Entscheide zurückzukommen. Das war nach dem veranstalteten Chaos aus parlamentsrechtlichen Gründen nicht mehr möglich.

Was ist letzte Woche geschehen? Eine Mehrheit in diesem Rat hat jegliche finanzpolitische Vernunft vermissen lassen. Ohne Kenntnisse des Nutzens oder der tatsächlichen Kosten wurden Projekte in den Ausbauschrift 2019 aufgenommen. Bewusst oder aus Unwissenheit wurden die wahren Folgekosten dieses Entscheides von den Antragstellenden verschleiert. Abgestimmt wurde dann ohne das zwingende finanzpolitische Verantwortungsbewusstsein.

Jedes Projekt, für das ein Antrag vorlag, wurde ohne den notwendigen korrekten Vorlauf gutgeheissen, unabhängig davon, ob Nutzen und Priorisierung gegenüber anderen Projekten geprüft wurden. Ich kann und will Ihnen nicht vorenthalten, was mich auch irritiert: Während unsere Jugend im Moment breitflächig politisiert wird, also politisches Interesse entwickelt und feststellt, dass mit der Umwelt etwas nicht in Ordnung ist bzw. dass sie bereits aus dem Gleichgewicht geraten ist oder zu geraten droht, beraten wir darüber, ob wir das Netz des motorisierten Individualverkehrs nicht noch hauruck, ohne Planung und Details, schnell massiv weiter ausbauen wollen.

Neue, zusätzliche Probleme zu schaffen, solange wir noch keine Antworten auf die gegenwärtigen Probleme haben, scheint mir fragwürdig. Was heute die Schülerinnen und Schüler betroffen macht, erlebte ich als junger Kantonsschüler mit der Diskussion um die Atomkraftwerke: Vorwiegend ältere Herren wagen es, als selbsternannte Wirtschaftsvertreter, ohne Rücksicht auf Kollateralschäden Projekte zu realisieren, welche die Spielregeln betreffend Ökologie, Ökonomie und Demokratie und nicht zuletzt auch betreffend Ressourcen bei den zuständigen Ämtern schlichtweg verletzen.

Damit werden mit Sicherheit andere Regionen provoziert, welche sich auf den tradierten Prozess verlassen und die Spielanlage anerkannt. Jetzt Abweichungen zu respektieren ist schwierig. Allerdings wird das formale Fiasko, welches die auf die Wähler schielenden, von eher wenig Verantwortungsbewusstsein geprägten "Spontis" nun veranstaltet haben, in unserem Rat nicht mehr richtig zu korrigieren sein. In der Zwischenzeit können wir zumindest erahnen, was der leichtsinnige Entscheid der Ratsmehrheit bedeuten könnte. Die Bodensee-Thurtal-Strasse wird etwa mit 2 Milliarden Franken veranschlagt, weit mehr, als auf dem Preisschild stand, das unser Kollege, Nationalrat Ammann, dem Projekt angehängt hatte, um seine Fraktionskollegen zu überzeugen. Für die Lückenschliessung bei der Zürcher-Oberland-Autobahn müssen wohl weitere 2 Milliarden Franken veranschlagt werden. Damit und mit dem Muggenbergtunnel hätten wir den vom Bundesrat beantragten Betrag wohl von 4,65 auf etwa 9 bis 10 Milliarden Franken verdoppelt. Das ist meines

AB 2019 N 510 / BO 2019 N 510

Wissens einmalig und so verantwortungslos, wie es wohl nur mit einem Wort erklärbar ist: Wahljahr.

Der Entscheid, die Projekte in den Ausbauschrift 2019 aufzunehmen, war falsch. Die Projekte sind nicht baureif; sie erfüllen damit die Kriterien für eine Aufnahme schlichtweg nicht. Die Aufforderung der Mehrheit der KVF an den Bundesrat, mit einem nachträglichen Verpflichtungskredit für diese drei Ausbauprojekte wieder anzutreten, sobald das sogenannte generelle Projekt für diese drei Ideen vorliege, ist ein kümmerlicher und untauglicher Versuch, das missglückte Vorhaben noch finanzpolitisch zu retten. Es scheint mir ein verzweiflungsnaher Versuch, dem selbstverschuldeten Schlamassel zu entinnen, mit dem Resultat einer Verschlimmbesserung. Dem können wir nichts Positives abgewinnen.

Dieses Vorgehen des Rates lässt sich im Moment allerdings nicht mehr in diesem Saal korrigieren. Der Antrag der Mehrheit der Kommission erhöht den Korrekturaufwand des Ständerates noch, doch zugegebenermassen löst die Streichung dieses untauglichen Zusatzes das Problem auch nicht ganz. Es bleibt mir unter den gegebenen Umständen nichts anderes übrig, als an den Zweitrat zu appellieren, haushälterisch mit dem Geld der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler umzugehen und diesem Geschäft angesichts des unsinnigen Treibens des Erstrates die notwendige Korrektur zu verpassen und Entscheidungen erst zu treffen, wenn auch Entscheidungsgrundlagen vorhanden sind.

Unterstützen Sie meinen Minderheitsantrag, und machen Sie damit deutlich, dass wir als Parlament in Zukunft seriös arbeiten wollen.

**Imark** Christian (V, SO): Herr Kollege Hadorn, Sie haben gesagt, es sei unseriös, was wir eingegeben haben. Sie haben auch vom Muggenbergtunnel gesprochen, der 150 Millionen Franken kostet. Sie hatten jetzt zehn



Tage Zeit, um eigene Recherchen anzustellen. Ich frage Sie: Was haben Sie gemacht, mit wem haben Sie gesprochen? Haben Sie zum Beispiel mit dem Kanton Baselland gesprochen, oder haben Sie mit der Verwaltung gesprochen, da Sie hier behaupten, dass die 150 Millionen Franken für den Muggenbergtunnel unseriös seien?

**Hadorn Philipp** (S, SO): Geschätzter Kollege Imark, vielen Dank für Ihre Frage. Mit wem haben wir gesprochen? Selbstverständlich haben wir uns in der Kommission damit auseinandergesetzt. Das zuständige Astra hat uns Informationen bereitzustellen und hat uns entsprechend Auskunft zu geben, aber wir haben keine erhärteten Angaben zu dieser Zahl erhalten.

**Töngi Michael** (G, LU): Dieser Rat hat vor einer Woche einen ziemlich grossen Schlamassel angerichtet. In einem einzigen grossen Überschwang haben Sie hier drin weitere Autobahnen, zu denen noch lange keine ausgereiften Pläne vorliegen werden, in die Liste aufgenommen. Sie haben nicht nur umstrittene Projekte in Regionen durchgewinkt, wie den Bypass Luzern, nein, Sie haben mit pawlowschem Reflex alles, was irgendwie im Zusammenhang mit Autobahnen und Bauen auf Ihrem Tisch landete, sofort aufgenommen und umsetzen wollen. Es war egal, wie spät es eingereicht worden war, es war egal, wie reif das Projekt ist, es war egal, wie teuer es ist; Sie haben es durchgewinkt. Ohne eine einzige Diskussion in der Kommission haben Sie mit der Zürcher-Oberland-Autobahn und mit dem Muggenbergtunnel Projekte aufgenommen, die sehr hohe Kosten, Kosten im Milliardenbereich, auslösen. Die Kosten der Projekte sind noch gar nicht genau bezifferbar, und die Projekte sind überhaupt noch nicht so weit in der Planung, um sie in eine solche Liste aufzunehmen. Und mit der Bodensee-Thurtal-Strasse haben Sie einem Projekt zugestimmt, das ein total falsches Preisschild hatte: Es wurde uns vorgegaukelt, es koste 350 Millionen Franken, aber in Tat und Wahrheit sind es 1,5 bis 2 Milliarden Franken, wie auch der Thurgauer Regierungsrat schon festgestellt hat. Überall sparen wir, bauen wir ab, aber wenn es um die Autobahnen geht, dann sind wir grenzenlos grosszügig.

Die Kommission ist zugegebenermassen nach dieser Beratung in einer schwierigen Situation gewesen. Die Mitglieder der Kommission waren daran aber auch nicht unschuldig, denn die Kommissionsmitglieder haben ja in ihrer Mehrheit den entsprechenden Minderheits- und Einzelanträgen im Rat auch zugestimmt und damit ihre eigene Arbeit in der Kommission torpediert. Wir haben nun einen Mehrheitsantrag vor uns, der die Situation verschlimmbessert. Auf der einen Seite hält er fest, dass das Geld für die vom Nationalrat eingebrachten Projekte erst später gesprochen werden soll. Auf der anderen Seite macht er die Sache natürlich noch schlimmer durch die Unehrlichkeit, indem diese Projekte überhaupt kein Preisschild haben. Die regionalen Vertreter können jetzt nach Hause gehen und sagen, sie hätten viel für die Region erreicht, doch für die Kosten müssen sie nicht geradestehen, und sie müssen auch nicht erklären, wie es mit dem NAF, dem Geld und dem Unterhalt weitergehen soll.

Diese Liste ist klimapolitisch und umweltpolitisch komplett falsch. Aber das Vorgehen des Rates ist auch aus einem weiteren Grund falsch: Im normalen Prozess werden die einzelnen Projekte vorgeprüft und grob geplant, dann werden weitere Planungsschritte eingeleitet. Darauf gibt es ein generelles Projekt, und das Projekt, über das wir dann entscheiden, kommt irgendwann auf die Liste. Mit Ihrem Beschluss haben Sie jetzt willkürlich drei Projekte vorgezogen, und jede Region, die brav ist und die normalen Planungsschritte durchläuft, muss sich dumm vorkommen und wird das nächste Mal auch einen Nationalrat dazu anstiften, mit einem Einzelantrag hier in den Rat zu kommen, weil das ja viel einfacher ist als das normale Vorgehen.

Wir Grünen werden diesen Bundesbeschluss 3 ablehnen. Wir lehnen den grossen Kapazitätsausbau bei Crisier und vor allem die achtspurige Autobahn in Luzern ab. Wir lehnen aber auch diese Verknüpfung zwischen den Bundesbeschlüssen 2 und 3, wie sie jetzt vorliegt, ganz entschieden ab: In der einen Liste Projekte aufzunehmen, in der anderen Liste aber die Finanzen offenzulassen – das ist unehrlich, das funktioniert nicht. Da müssen auch wir uns dem Appell anschliessen: Das muss der Ständerat korrigieren! Sollte der Ständerat diesen grossen Murks nicht korrigieren, müssen wir gegen diesen absolut übertriebenen Autobahnausbau vorgehen. Wir können diese Liste nicht akzeptieren, und wir werden unseren Parteigremien vorschlagen, das Referendum dagegen zu ergreifen, weil es so nicht funktioniert, wenn wir in diesem grossen Überschwang den Autobahnausbau weiter fördern.

**Giezendanner Ulrich** (V, AG): Geschätzter Kollege Töngi, wie war das jetzt beim Ausbauschritt 2035 für die Bahnen? Sie haben gesagt: "Überall bauen wir ab, überall bauen wir ab, aber Milliarden werden jetzt zu den Strassen geschoben." Wie viel mehr hat jetzt der Ständerat beim Ausbauschritt 2035 beschlossen? Wie viele Milliarden mehr gibt es für Fabi? – Ich kann es Ihnen nachher schon sagen, falls Sie es nicht wissen.

**Töngi Michael** (G, LU): Ich weiss es schon, Herr Kollege: Der Ständerat hat bei den Bahnen um 900 Millionen



Franken aufgestockt. Sie haben mit den Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds um eine Milliarde Franken aufgestockt und wollen jetzt noch einmal mehrere Milliarden in die Strassen buttern. Das ist etwas ganz anderes. Die Projekte, die der Ständerat hinzugefügt hat, waren alle auf der Liste und waren geprüft worden. Es wurde mit Rorschach ein einziges, kleines Projekt aufgenommen, das vom Bundesamt für Verkehr abgelehnt worden war. Alle anderen Projekte aber sind oder waren reif für die Behandlung – ganz im Gegensatz zu jenen, die Sie verlangt haben.

**Bühler** Manfred (V, BE): Herr Kollege Töngi, können Sie uns sagen, wie viel die Bahnfahrer, die Benutzer des öffentlichen Verkehrs, zur Finanzierung der Strassen beitragen?

**Töngi** Michael (G, LU): Es kommt ganz darauf an, welche Strassen Sie meinen. Wie die Autobahnen finanziert werden, das wissen Sie. Aber es gibt, was immer vergessen wird, auch die Gemeindestrassen, die zu einem grossen Teil von den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern bezahlt werden.

AB 2019 N 511 / BO 2019 N 511

Es ist nicht so, dass die Autofahrerinnen und Autofahrer in diesem Land einfach alle Strassen selber bezahlen.

**Hardegger** Thomas (S, ZH): Die bürgerliche Mehrheit hier im Saal ist offenbar gewillt, mit vielen Strassenprojekten Zeichen zu setzen. Doch welche Zeichen setzen Sie mit diesen zusätzlichen Projekten? Im Bundesbeschluss 2 über den Ausbauschritt 2019 – d. h. im Programm für die nächsten Jahre, für die Periode 2020–2023, und nicht für die nächsten fünfzig Jahre – haben Sie Strassenprojekte aufgenommen, bei denen der Bearbeitungsstand weit weg von der Realisierung ist, die Verantwortung noch gar nicht beim Bund ist, die Kosten unklar sind, der Nutzen nicht gesichert ist, die Priorisierung nach der Dringlichkeit ungeklärt ist, der Kulturlandverlust unverhältnismässig ist, die Entlastungswirkung für das Siedlungsgebiet ungewiss ist und die Bevölkerung auf Kantonsebene zum Teil den Finanzierungsbeitrag abgelehnt hat. Und nun soll das der Bund finanzieren. Ich bin dankbar dafür, mit welcher Offenherzigkeit Sie Ihre unverantwortliche Verkehrspolitik darlegen.

Wohlverstanden, die Liste, die Sie jetzt eingefügt haben, wollen Sie ja realisieren. Sie wollen die Vorhaben nicht nur planen. Wenn man all diese Kosten zusammenzählt, dann muss man davon ausgehen, dass Sie für mindestens 10 Milliarden Franken Strassen bauen wollen. Sie wollen neue Kapazitäten schaffen und damit neuen Verkehr generieren. Sie haben damit, ausgehend vom Entwurf des Bundesrates, faktisch mehr als eine Verdoppelung vorgenommen.

Es ist halt schon ein Unterschied, ob ein Ortszentrum vom Durchgangsverkehr entlastet wird, wie es dem Entwurf des Bundesrates entspricht und bei den Fahrspuren im Siedlungsgebiet eine Reduktion erlaubt, oder ob mit einer neuen Autobahn zusätzlicher Verkehr durch das Siedlungsgebiet gesogen wird. Die Autos tauchen nicht automatisch auf der Schnellstrasse auf und verschwinden dort wieder. Jede zusätzliche Fahrspur braucht Zu- und Wegfahrten. So wirken Hochleistungsstrassen wie Staubsauger, die den Verkehr durch die Siedlungsgebiete ansaugen. Sie demonstrieren hier eine Verkehrspolitik, die alle Realitäten negiert. Gegen Verkehrsüberlastung reagieren Sie mit mehr Strassen. Das kommt mir vor, wie wenn bei einem Kranken ein Medikament nicht mehr richtig wirkt und Sie einfach die Dosis steigern – eine Überdosis an Bluthochdruckmittel führt zum Herzstillstand! So läuft Ihre Verkehrspolitik.

Mit dem Verpflichtungskredit, den Sie beantragen, weigern Sie sich auch, Verantwortung für Ihre Bestellung zu übernehmen. Nun soll es der Ständerat richten. Korrekt wäre es, Ihre Bestellung mit dem dazugehörigen Preisschild zu versehen. Wenn Sie im Internet etwas bestellen, verzichten Sie dann auch darauf, nachzuschauen, wie viel es dann allenfalls einmal kosten wird? Mit diesem Verpflichtungskredit haben Sie das Problem nicht gelöst.

Der Minderheitsantrag Hadorn limitiert wenigstens vorerst die Mittel, die zur Verfügung stehen. Der Ständerat kann dann versuchen, dort Prioritäten zu setzen, wo Strassenbauten auch einen Nutzen für die Bevölkerung bewirken können.

Wir werden den Bundesbeschluss 3 ablehnen, und ich hoffe, auch Sie werden dem folgen.

**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Geschätzter Kollege Hardegger, Sie müssen diesem Parlament schon sagen, dass es nochmals einen Verpflichtungskredit genehmigen muss. Das ist hier nicht enthalten – das sehen Sie, wenn Sie es lesen. Sie sind ja bei der Minderheit. Auch zu den einzelnen Projekten kann dieses Parlament nochmals Ja sagen. Stimmt das?

**Hardegger** Thomas (S, ZH): Sie haben insofern Recht, als diese Projekte mit dem Verpflichtungskredit noch



einmal in den Rat kommen. Wie viel Geld dann für die Planung bereits ausgegeben ist, wissen wir nicht. Aber ich gehe immer davon aus, dass man etwas bestellt, um es dann auch zu realisieren.

**Grossen Jürg** (GL, BE): Die Grünliberalen sind ehrlich gesagt fassungslos, wie leichtfertig die Mehrheit in unserem Rat in diesem Geschäft entschieden hat. Was Sie hier in der Mehrheit vor zehn Tagen gemacht haben, ist unseriös und nicht zu Ende gedacht. Nach dem Motto "Wer hat noch nicht, wer will noch mal?" haben Sie in der Mehrheit alle Prinzipien der Finanz- und Klimaverantwortung über Bord geworfen. Sie haben aus der Hüfte heraus geschossen und drei Strassenausbauprojekte aufgenommen, ohne den realistischen Kostenrahmen und die genauen Terminpläne zu kennen, und dies notabene auch gegen den Antrag des Astra, welches immerhin für eine geordnete und auf klaren Kriterien basierende Umsetzung zuständig ist. Wäre nicht interveniert worden, hätte wohl die Mehrheit gleich auch noch die Ausgabenbremse in unbestimmter Höhe gelöst. Das konnte glücklicherweise verhindert werden.

Die Lösung mit dem neuen, von der Mehrheit in der Kommission vorgeschlagenen Artikel 1a ist der zweifelhafte Versuch, zu retten, was noch zu retten ist. Das Ganze bleibt aber unseriös, und es ist masslos. Die Grünliberalen unterstützen die Minderheit Hadorn und lehnen diesen Artikel und auch die gesamte Vorlage ab. Wir fordern zudem den Ständerat auf, alle Projekte, die zusätzlich zu den Anträgen des Bundesrates aufgenommen wurden, zu streichen und damit masszuhalten und Vernunft walten zu lassen. Sollte die Vorlage nicht auf ein gesundes Mass reduziert werden, werden die Grünliberalen ein Referendum ernsthaft in Erwägung ziehen.

Wir Grünliberalen sind auf die Vorlage eingetreten, und wir haben eine sinnvolle und moderate Ergänzung beim Nationalstrassennetz unterstützt. Damit haben wir unsere pragmatische Haltung bewiesen. Für die Mehrheit in unserem Rat kommt aber offenbar nur ein massloser Strassenausbau infrage. Das lehnen wir entschieden ab, denn für uns gilt in jedem Fall, das habe ich schon gesagt, das Prinzip "Intelligenz kommt vor Beton". Ich möchte nochmals betonen, dass wir verstärkt in intelligente Verkehrsleitsysteme und smarte Infrastrukturen investieren wollen. Parallel dazu sollen begleitende Massnahmen zur Verkehrsvermeidung für den Umwelt- und Klimaschutz und auch zur Glättung der Verkehrsspitzenbelastung realisiert werden. Da sind alle Verkehrsverursacher, aber auch Verkehrsbeeinflusser auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene gefragt. Wir werden das mit Nachdruck einfordern, damit zukünftig die Mittel des Bundes an solche flankierenden Massnahmen gebunden werden.

**Giezendanner Ulrich** (V, AG): Herr Kollege Grossen, Sie haben gesagt, Sie hätten dem Grundprojekt – dem Bau der zweiten Gotthardröhre usw. – beim Verpflichtungskredit zugestimmt. Habe ich Sie richtig verstanden: Sie haben der Verpflichtung von 5,651 Milliarden Franken zugestimmt, aber wollen alles andere nicht? Ist das richtig?

**Grossen Jürg** (GL, BE): Nein, das haben Sie nicht richtig verstanden. Wir hatten beantragt, den Bypass Luzern bis zum nächsten Projektschritt hinauszuzögern. Das wissen Sie von der letzten Beratung. Wir haben aber im Grundsatz beschlossen, dass wir nicht gegen einen moderaten Strassenausbau an neuralgischen Stellen sind. Das finde ich ganz, ganz wichtig. Das ist eine differenzierte Haltung, anders als die Haltung derjenigen, die sagen, sie wollten gar keinen Strassenausbau. Aber das, was Sie jetzt hier gemacht haben, ist masslos.

**Sollberger Sandra** (V, BL): "Zu retten, was zu retten ist", das haben Sie genau richtig getroffen, das versuchen wir. Sind Sie auch tagtäglich auf den Strassen unterwegs, wie Mitarbeiter der meisten KMU, allen voran die Handwerker? Ansonsten müsste ich nämlich über Ihre Urteilsfähigkeit nachdenken.

**Grossen Jürg** (GL, BE): Ich kann sagen, geschätzte Kollegin, dass ich regelmässig auch auf der Strasse unterwegs bin. Wenn ich dort unterwegs bin, dann mit einem Elektroauto, das mit meinem eigenen Solarstrom von meinem Dach gespeist ist; damit fahre ich herum.

Ich habe auch ein Unternehmen, bin in der Baubranche tätig und kann Ihnen sagen: Ich weiss, was es bedeutet, wenn Unternehmerinnen und Unternehmer auf der Strasse unterwegs sein müssen, wenn sie rechtzeitig beim Kunden sein müssen,

AB 2019 N 512 / BO 2019 N 512

und was es bedeutet, wenn sie dann im Stau stehen. Deshalb sage ich ja auch, dass wir diese Probleme angehen müssen. Aber wenn wir sie in Zukunft immer nur mit Beton angehen, kommt es nicht gut. Wir werden intelligentere Systeme wie zum Beispiel ein Mobility-Pricing brauchen.

**Amstutz Adrian** (V, BE): Herr Grossen, Sie sind ja einer dieser Schlaumeier, die mit einem Auto herumfahren



und sagen: "Ich fahre mit Sonnenstrom aus Frutigen", die aber im Winter die ganze Session lang im Parkhaus neben mir parkieren und dort eine Kabelrolle eingesteckt haben. Sie wissen genau wie ich, dass dort nicht Sonnenstrom aus Frutigen herauskommt, sondern Kohlestrom aus dem Ruhrgebiet. Hören Sie also auf, hier Quatsch zu erzählen.

**Grossen Jürg** (GL, BE): Besten Dank, Herr Kollege Amstutz, für diese Frage. Zuerst möchte ich präzisieren, dass ich, wenn immer möglich, mit dem Zug nach Bern fahre: Ich bin heute mit dem Zug gekommen, ich bin gestern mit dem Zug gekommen, ich werde morgen mit dem Zug kommen. Es gibt Tage, an denen ich es mir aus terminlichen Gründen anders einrichten muss, und dann komme ich, wenn es sein muss, mit dem Elektroauto nach Bern. Das ist mit Sonnenstrom von meinem Hausdach geladen. Das kann ich Ihnen zeigen. Den Überschuss unseres Sonnenstroms – wir brauchen nur die Hälfte der Jahresproduktion – speisen wir ins Netz ein.

In der Physik des Stromnetzes ist es so, dass mein Sonnenstrom, wenn er eingespiessen worden ist, vielleicht von meinem Nachbarn verbraucht wird, obwohl er ein Stromprodukt hat, das gar keinen Strom aus erneuerbaren Quellen enthält. Wenn ich dann in Bern das Kabel einstecke, kann ich mit Verlaub behaupten, dass mein Sonnenstrom, in der Bilanz gesehen, in mein Auto fliesst, natürlich nicht physikalisch, da haben Sie schon Recht, aber in der Bilanz gesehen, und das ist für mich entscheidend.

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Vi prego di attenervi al fatto che potete porre delle domande ma non fare delle dichiarazioni.

**Bauer Philippe** (RL, NE): Monsieur Grossen, vous qui venez d'une région où, je crois, la question des autoroutes est à peu près réglée. Est-ce que vous vous rendez compte de la situation dans laquelle se trouvent aujourd'hui certaines régions périphériques?

**Grossen Jürg** (GL, BE): Besten Dank, Herr Kollege, für Ihre Frage. Ja, ich kenne die Bedürfnisse der Regionen. Ich bin selber aus einer Region, die von Staus betroffen ist. Aber ich muss Ihnen sagen: Wenn es bei uns Stau gibt, dann ist er vom Freizeit- und Ferienverkehr verursacht. Ich finde nicht, dass wir mit Beton darauf reagieren und einfach sagen müssen, wir wollen die Strassen jetzt à gogo ausbauen, nur damit man dann ohne Stau in die Ferien oder ins Skigebiet fahren kann. Ich finde, man soll auch in Skigebiete mit ökologischen Verkehrsmitteln reisen, und das müssen auch nicht alle zur gleichen Zeit machen.

**Wasserfallen Christian** (RL, BE): Herr Grossen, Sie wohnen ja in der Region Frutigen, wie bekannt ist. Ist Ihnen bewusst, dass Sie persönlich einer der grössten Nutzniesser der Strassenbauprojekte sind? Da gibt es die Umfahrung Frutigen, bei Spiez hat man ausgebaut, auf der A6 zwischen Thun und Bern wird der ganze Belag erneuert, bei Thun gibt es neue Umfahrungen, damit Sie fahren können. Wie kommen Sie zur Ansicht – Ihr Elektromobil braucht die Strassen ja auch –, dass diese Ausbauprojekte alle falsch sind? Wollen Sie wirklich eineinhalbmal länger fahren, um nach Frutigen zu kommen?

**Grossen Jürg** (GL, BE): Ich möchte nochmals betonen, dass die Grünliberalen klar gesagt haben: Wir sind dabei, wenn es darum geht, bei neuralgischen Stellen auszubauen. Wir haben die Vorlage des Astra weitgehend so gutgeheissen. Wir sind ja nicht dagegen, dass man die Projekte, die die ordentlichen Verfahren durchlaufen haben, dann auch tatsächlich umsetzt. Aber das, was Sie hier gemacht haben, ist eine Überholspur für Projekte, eine Überholspur unseriöser Art. Das kann nicht die Art und Weise sein, wie wir hier vorgehen.

**Imark Christian** (V, SO): Herr Grossen, auch Sie haben vorhin der Schweiz erklärt, die Aufnahme des Muggenbergtunnels sei unseriös. Herr Hadorn hat gesagt, Sie hätten in der Kommission über den Muggenbergtunnel diskutiert. Nein, Sie haben in der Kommission nicht darüber diskutiert. Mit wem haben Sie gesprochen, damit Sie hier behaupten können, die 150 Millionen Franken für den Muggenbergtunnel seien unseriös?

**Grossen Jürg** (GL, BE): Sehr geehrter Kollege Imark, ich habe mich nicht konkret auf den Muggenbergtunnel bezogen. Es ist aber klar, dass dieses Projekt nicht den normalen Verlauf genommen hat. Sie wollen das einfach – wahrscheinlich aus wahltaktischen Gründen – noch in diese Vorlage hineindrücken. Ich glaube, das ist nicht seriös. Wenn man mit dem Astra-Direktor spricht – und das habe ich gemacht –, dann sagt dieser: "Nein, wir sind nicht so weit; das Projekt ist im Rahmen des ordentlichen Verfahrens noch nicht bereit."

**von Siebenthal Erich** (V, BE): Kollege Grossen, es erstaunt mich schon, dass Sie sagen, für den Tourismus- und Freizeitverkehr müssten wir nicht ausbauen. Sie wissen genau, dass wir im ländlichen Raum, in unseren





Regionen, auf den Tourismus angewiesen sind. Sonst gehen unsere Arbeitsplätze verloren. Es kann nicht sein, dass wir den Tourismus so stiefmütterlich behandeln.

**Grossen Jürg** (GL, BE): Sehr geehrter Kollege von Siebenthal, Sie wissen es auch, dass ich sehr für den Tourismus bin und mich dafür einsetze. Aber ich möchte auch eine intelligente Verkehrsstruktur haben. Es kann nicht sein, dass wir wegen ein paar wenigen Wochenenden im Jahr unsere Täler noch zusätzlich zubetonieren, und das nur, um den Freizeitverkehr noch attraktiver zu machen. Ich finde, es ist aushaltbar, wie der Zustand heute ist. Die Skigebiete funktionierten auch diesen Winter hervorragend; ich kenne die Zahlen. Ich will einfach nicht, dass man dort noch mehr macht. Aber Herr Wasserfallen hat ja gesagt, bei uns ist das Netz auch nicht schlecht ausgebaut. Deswegen sage ich, an anderen Stellen darf das auch passieren, es muss einfach massvoll sein.

**Schilliger Peter** (RL, LU): Nur eine kurze Frage, Kollege Grossen: Sie haben Projekte an neuralgischen Stellen erwähnt. Gehört für Sie der Bypass Luzern auch dazu?

**Grossen Jürg** (GL, BE): Für mich gehört der Bypass Luzern dazu, wenn auch nicht in der Form, wie er heute vorliegt. Wir haben es gesagt: Das ist ein überdimensioniertes Projekt, das, schweizweit einzigartig, ein Teilstück mit zehn Autobahnspuren hat, fünf in jede Richtung. Das ist ein massloses Projekt. Ich bin aber nicht gegen das Projekt an sich. Mein Antrag – das sehen Sie, wenn Sie ihn genau anschauen –, wäre es ja gewesen, das Projekt in die nächste Etappe aufzunehmen und auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren. Ich anerkenne, dass dort Handlungsbedarf besteht.

**Bühler Manfred** (V, BE): Herr Kollege, Sie haben den Ferienverkehr mit Automobilen quasi angeprangert oder kritisiert. Ich habe gehört, Sie fahren zwischendurch oder oft mit einem Diesel-Wohnmobil in die Ferien. Stimmt dieser Sachverhalt?

**Grossen Jürg** (GL, BE): Sehr geehrter Herr Kollege Bühler, jetzt möchte ich mal ganz klar sagen, dass es bei den Grünliberalen nicht verboten ist, auf der Strasse unterwegs zu sein. Es ist nicht verboten. Ich versuche, möglichst wenig Auto zu fahren, ich fahre möglichst viel mit dem Velo, ich fahre möglichst viel mit dem Zug. Wenn ich auf der Strasse unterwegs bin, versuche ich, das sehr ökologisch zu machen. Ich glaube, da kann man nichts dagegen haben. Ich bitte Sie, das doch auch so zu machen.

AB 2019 N 513 / BO 2019 N 513

**Gutjahr Diana** (V, TG): Geschätzter Kollege, Sie haben ja auch vom intelligenten Bauen gesprochen. Wie stellen Sie sich zur Thematik, dass die Bodensee-Thurtal-Strasse die Anbindung einer Randregion bedeutet und zudem eines der grössten Lärmschutzprojekte in der Schweiz darstellt, indem es über 4200 Liegenschaften vor Lärm schützt?

**Grossen Jürg** (GL, BE): Ich habe mich nicht gegen diese Bodensee-Thurtal-Strasse geäussert. Ich habe gesagt, dieses Projekt solle den ordentlichen Weg nehmen und nicht über eine Abkürzung bevorzugt werden. Ich bin nicht dagegen, dass man auch diese ländliche Region erschliesst. Aber es soll alles seriös ablaufen, und das, was Sie jetzt hier gemacht haben, war eben leider unseriös.

**Fluri Kurt** (RL, SO): Ich bitte Sie doch, die Verhältnisse zu wahren. Wir haben eine Verkehrsvorlage, und so, wie es im Verkehr ab und zu leider Unfälle gibt, so gibt es auch in der Verkehrspolitik ab und zu einen Unfall. Das war das letzte Mal der Fall. Nun geht es darum, den Fehler zu korrigieren.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Minderheit und Herr Grossen die Gelegenheit beim Schopf gepackt haben, um ihre Verkehrsideologie einmal mehr darzulegen. Herrn Grossen möchte ich nebenbei doch raten, vielleicht ein anderes Vokabular zu wählen, als immer von seiner "intelligenten Lösung" zu sprechen. Implizit heisst das nämlich, dass alle anderen Lösungen dumm sind – Klammer geschlossen.

Wo sind wir? Wir haben drei Bundesbeschlüsse. Die ersten beiden haben wir in diesem Rat mit grosser Mehrheit beschlossen. Dem ersten haben wir mit 178 zu 4 Stimmen zugestimmt. Da geht es um den Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020–2023. Dem zweiten haben wir mit 131 zu 56 Stimmen zugestimmt, dort geht es um den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen. Wir haben, nebenbei gesagt, in dieser Session auch umfangreiche Projekte im Rahmen von Agglomerationsprogrammen zuhanden des Ständerates beschlossen. Der Ständerat hat in seiner Sitzung grosse Investitionen für die Bahninfrastruktur beschlossen. Wir werden am nächsten Montag und Dienstag in unserer Kommission darüber sprechen, und Sie dürfen davon ausgehen,



dass wir auch diesen Ausbauschritt bei der Eisenbahn mehr oder weniger so übernehmen und Ihnen dann in der nächsten Session vorschlagen werden. So viel zur unnötigen Dramatisierung der Verkehrspolitik. Es geht hier darum, dass wir das letzte Mal beschlossen haben, in den Bundesbeschlüssen 3 und 2 drei Projekte aufzunehmen, bei denen ganz klar unzulängliche oder gar keine Kostenschätzungen vorliegen. Deswegen konnten wir bekanntlich keine Summe festlegen, deswegen konnten wir den Betrag bei der Ausgabenbremse nicht definieren, und deswegen ist die Behandlung des Geschäftes dann abgebrochen worden. Ohne Bundesbeschluss 3 gibt es keinen Verpflichtungskredit, und es gibt keine Ausgabenbremse. Das heisst aber auch, dass alle anderen, weitgehend unbestrittenen Projekte blockiert blieben. Das wollen wir, die Mehrheit, nicht. Die Minderheit benützt die Gelegenheit und versucht, alle anderen Projekte zu blockieren. Da geht es aber unter anderem auch um die zweite Röhre des Gotthard-Strassentunnels. Diese ist vom Volk – zu Ihrem grossen Ärger, Vertreter und Vertreterinnen der SP, Grünen usw. – beschlossen worden. Und diesen Volksbeschluss wollen wir umsetzen. Es geht unter anderem auch um die Blockierung der Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds. Ich weiss nicht, ob die Herren Hadorn, Hardegger, Töngi und Grossen die Situation dort kennen. Diese Verkehrsproblematik, die ganze Quartiere in diesen beiden Städten zerstört, können Sie nicht mit dem öffentlichen Verkehr lösen, auch nicht mit dem Langsamverkehr. Die Tausende von Grenzgängerinnen und Grenzgängern aus Frankreich kommen in den oberen Teilen des Kantons Neuenburg nicht mit dem Velo zur Arbeit. Auch diese menschenfreundlichen Projekte würden mit Ihrer Haltung und mit Ihrer Minderheit blockiert.

Mit anderen Worten: Es geht jetzt um die Korrektur dieser drei Vorhaben, die noch nicht genügend projektiert sind und zu denen eine unzulängliche oder gar keine Kostenschätzung vorliegt. Deswegen ist es sinnvoll, im Sinn der Mehrheit gewissermassen eine Etappierung vorzunehmen, ohne einen zeitlichen Termin vorzuschreiben, damit diese drei Projekte dann wieder in ein nächstes Programm gebracht werden können, wenn eben das generelle Projekt vorliegt. Aber darüber jetzt einmal mehr im Sinn einer Eintretensdebatte die ganzen verkehrsideologischen Diskussionen zu führen ist völlig überdimensioniert und unverhältnismässig.

**Grossen Jürg** (GL, BE): Sehr geehrter Herr Kollege Fluri, Sie haben mir vorhin in Ihrem Votum unterstellt, dass ich gesagt hätte, es seien nur intelligente Massnahmen zu fördern, was impliziert hätte, alles andere sei nicht intelligent. Das weise ich ganz klar von mir!

Meine Frage an Sie: Wie viel von diesen Millionen und Milliarden von Franken, die wir hier beschliessen, wird in intelligente Massnahmen investiert, um den Verkehr intelligenter zu steuern, um Verkehr dort, wo es möglich ist, zu vermeiden? Das interessiert mich, weil es eine langfristige Verkehrspolitik ist, wenn es so passiert.

**Fluri Kurt** (RL, SO): Es geht hier um den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen, es geht um den Zeitraum 2020–2023. Sie können es noch lange wiederholen, aber in diesem Zeitraum haben Sie schweizweit noch kein Mobility-Pricing. Deswegen geht es darum, die jetzt drängenden Probleme in den Gebieten La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Näfels, Crissier und so weiter zu lösen. Das ist Handwerk, das ist nicht Vision. Da geht es nicht um intelligent oder dumm, sondern einfach um die Lösung von Sachproblemen.

**Hadorn Philipp** (S, SO): Ich erlebe Sie vielfach als sachorientierten Politiker. Sie unterschoben uns nun, mit unserem Minderheitsantrag das ganze Projekt abschliessen zu wollen. Ist es nicht so, dass Sie grundsätzlich bestätigen, dass die Grundlagen für diese Zusatzprojekte nicht vorliegen und entsprechend der Ständerat durchwegs die Möglichkeit hat, die hier mehrheitsfähigen Projekte ganz korrekt durchzubringen und damit auch die notwendigen Kredite zu sprechen, die so in die Pipeline kommen, womit es dann keinerlei Verzögerungen der unbestrittenen oder mehrheitsfähigen Projekte gibt?

**Fluri Kurt** (RL, SO): Sie wissen genau: Wenn Sie mit Ihrer Minderheit durchdringen, wird der Bundesbeschluss 3 heute nicht beschlossen. Deswegen könnten dann auch die Bundesbeschlüsse 1 und 2 nicht weitergeführt werden. Wenn Sie darin keine Blockade sehen, kann ich Ihnen auch nicht helfen.

**Töngi Michael** (G, LU): Herr Kollege, Sie haben ja dem Muggenbergtunnel auch zugestimmt. Sie treten im Rat oft ein bisschen als staatspolitisches Gewissen auf. Wie können Sie es mit diesem Gewissen und mit dem Parlamentsrecht vereinbaren, dass man in den einen Beschluss Projekte aufnimmt und dann im zweiten Beschluss das Geld dafür nicht spricht?

**Fluri Kurt** (RL, SO): Die Kommission hat die Bodensee-Thurtal-Strasse immerhin diskutiert. Dort haben wir aber im Nachhinein festgestellt, dass die Kostenschätzung offenbar nicht genügend ermittelt war. Deswegen bedauere ich es im Nachhinein, dass ich diesem Projekt zugestimmt habe. Bei der Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn war ich mit der Ablehnung dieses Projektes ziemlich allein auf weiter Flur. Den Mug-



genbergtunnel im Kanton Baselland habe ich in dieser Phase unterstützt, in der Annahme, die Mehrheit lehne ihn ab. (*Heiterkeit*) Ich habe ihn als Lokalkolorit unterstützt – das darf man ab und zu machen –, weil diese Lösung im Kanton Baselland auch dem Kanton Solothurn genützt hätte. Ich nehme aber heute zur Kenntnis, dass auch der Muggenbergtunnel noch ungenügend projektiert ist.

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il gruppo popolare democratico, il gruppo dell'UDC e il gruppo borghese democratico sostengono la proposta della maggioranza.

AB 2019 N 514 / BO 2019 N 514

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Sie haben letzte Woche mit soliden Mehrheiten fünf zusätzliche Ausbauprojekte in den Ausbauschnitt 2019 aufgenommen. Bei zwei Projekten, nämlich bei den Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds, handelt es sich um Projekte, deren Übernahme National- und Ständerat bereits zugestimmt haben und die entsprechend auch zeitnah umgesetzt werden können.

Anders präsentiert sich die Ausgangslage bei der Bodensee-Thurtal-Strasse, dem Muggenbergtunnel und der Lückenschliessung auf der Zürcher-Oberland-Autobahn. Diese Projekte erfüllen die Voraussetzungen nicht, die der Bundesrat an Projekte stellt, die in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden sollen. Das habe ich Ihnen letzte Woche bei der Debatte über diese Fragen deutlich gesagt, und zwar deshalb, weil Sie sich mit diesem Entscheid über einen Prozess hinweggesetzt haben, der sich bewährt hat. Es ist ein Prozess, der darin besteht, dass eben zuerst die Projekte in einer rollenden Planung überhaupt geplant werden und dann in einem Prozess nach genau vorgeschriebenen Kriterien überprüft werden.

Ihr Entscheid hat viele Reaktionen hervorgerufen, vor allem auch in den Regionen, die sich eben diesem Verfahren unterstellt haben und die gesagt haben: "Was passiert da? Wir halten uns an diese Verfahren. Jetzt kommen andere Regionen zum Handkuss, die diese Verfahren nicht durchlaufen haben." Das ist die Ungleichbehandlung, auf die ich Sie letzte Woche hingewiesen habe. Ich denke, das ist schlecht, auch für die Sicherheit, für ein konstruktives Zusammenarbeiten.

Es gibt eben viele Projekte. Ich kann Ihnen sagen: Sie haben letzte Woche drei Projekte ausgewählt – es gibt noch etwa zwanzig andere, die auch gern auf die Liste gekommen wären. Jetzt ist die Frage, was das für die Regionen, für diejenigen, die sich an die Abläufe halten, und für die anderen, die da einfach in letzter Minute hineinkommen, bedeutet. Ich glaube, das ist schwierig, auch für den Zusammenhalt in diesem Land und eben für die Planungssicherheit bei solch wichtigen Projekten; es sind wichtige Projekte, es sind teure Projekte.

Deshalb, glaube ich, ist es gut, wenn wir eigentlich möglichst rasch wieder zu dem zurückkehren wollen, wie wir es kennen: dass wir gemäss den Kriterien vorgehen, dass wir alle Projekte gleich behandeln, dass sich alle an diese Prozesse halten müssen. Wir erweitern die Infrastruktur dort, wo es nötig ist, und gehen mit den Mitteln, die zur Verfügung gestellt werden, haushälterisch und wirtschaftlich um, denn beim Prüfungsprozess, den diese Projekte durchlaufen, wird unter anderem auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis angeschaut. Ich glaube eigentlich, das ist etwas, was Sie zu Recht auch erwarten.

Alle vier Jahre legt Ihnen dann der Bundesrat in einem Ausbauschnitt, wie er dies jetzt auch gemacht hat, die Projekte vor, die geprüft wurden und die der Bundesrat für richtig und sinnvoll hält. Sie haben natürlich auch die Möglichkeit, von den Priorisierungen des Bundesrates abzuweichen. Aber Sie tun dies in Kenntnis der Fakten. Dazu muss ich Ihnen sagen, dass das dieses Mal, bei Ihren Entscheiden von letzter Woche zu diesen drei Projekten, nicht der Fall war.

Ihre Kommission traf sich nun letzte Woche zu einer Sitzung, an der das weitere Vorgehen besprochen wurde. Ich denke, dass es auch heute Morgen spürbar ist, dass die Entscheide von letzter Woche eine etwas unkomfortable Situation herbeigeführt haben. Jetzt hat die Kommission einen Weg gesucht, um heute mindestens die Ausgabenbremse lösen und einen Verpflichtungskredit verabschieden zu können. Einige von Ihnen haben es auch gesagt: Der Ständerat tut gut daran, diese Situation noch einmal seriös in Ruhe zu prüfen. Ich hoffe auch, dass der Ständerat eigentlich auf die bewährten Prozesse zurückkommt. Denn diese schaffen Sicherheit und die Voraussetzungen dafür, dass man sich bei diesen wichtigen Fragen in diesem Land darauf verlassen kann, dass alle Regionen gleich behandelt werden.

Abschliessend möchte ich noch einmal etwas in Erinnerung rufen: Der Bund übernimmt nächstes Jahr 400 Kilometer Kantonsstrassen. Es gibt Dutzende von Projekten, die dann vom Bund ausgeführt werden müssen und die im Rahmen der betreffenden Kantonsstrassen zum Teil schon aufgegleist sind. Wenn Sie dem Bund und dem Astra die personellen Ressourcen nicht geben, um diese Projekte dann auch umzusetzen und das zu tun, was eben 400 zusätzliche Kilometer in der Kompetenz des Bundes auch an Arbeit geben, dann können Sie hier drin entscheiden, was Sie wollen: Dann kann das Astra seine Arbeiten und Aufträge gar nicht ausführen.



Ich sage das im Hinblick auf die Budgetberatung, ich sage das auch an die Adresse der Finanzkommissionen; ich erlaube mir, das hier zu sagen: Es sind beträchtliche zusätzliche personelle Ressourcen notwendig, um überhaupt zu bewältigen, was ab nächstem Jahr zu bewältigen ist. Bitte behalten Sie das in Erinnerung. Jetzt hoffe ich, dass wir dann zusammen mit dem Ständerat die gesamte Situation noch einmal in Ruhe anschauen können; dann bin ich eigentlich zuversichtlich, dass wir zu unseren bewährten Prozessen zurückkehren können.

**Meyer Mattea** (S, ZH): Geschätzte Frau Bundesrätin, der Kommissionssprecher konnte oder wollte für diesen zusätzlichen Autobahnausbau kein Preisschild nennen. Hier im Parlament wurden unter anderem für die Bodensee-Thurtal-Strasse Kosten von rund 300 Millionen Franken genannt. Können Sie das bestätigen? Was ist das Preisschild für diese Autobahnerweiterung?

**Sommaruga Simonetta**, Bundesrätin: Frau Nationalrätin Meyer, ich habe es gesagt: Diese Projekte haben eben den üblichen Prozess gar nicht durchlaufen. Von daher ist es schwierig. Das Einzige, was ich Ihnen zur Bodensee-Thurtal-Strasse sagen kann: Das sind rund 32 Kilometer neue Strassen. Da kann ich Ihnen nur sagen, was das ungefähr kostet, einfach in vergleichbarem Umfang. Es sind ja auch Strassen mit Gegenverkehr. Das sind dann ungefähr 1,5 Milliarden Franken. Aber das ist jetzt eine reine Schätzung aufgrund anderer Erfahrungen. Es kommt dann noch ein Tunnel hinzu. Bei der Zürcher-Oberland-Autobahn muss man wahrscheinlich auch etwa in dieser Grössenordnung rechnen.

Aber noch einmal: Ich gebe Ihnen dann gerne Auskunft, wenn wir diese Berechnungen im üblichen Prozess angeschaut haben. Dann wird auch Ihre Kommission die entsprechenden Unterlagen bekommen.

**Imark Christian** (V, SO): Frau Bundesrätin, Sie haben vom bewährten Planungsprozess gesprochen. Ich habe im Vorfeld zu diesen Eingaben auch viele Gespräche geführt. Konkret zum Muggenbergtunnel habe ich mit der Verwaltung intensive Gespräche geführt. Warum sagen Sie den Kantonen, sie müssten mit der Planung der Projekte nicht vorwärtsmachen, weil es sowieso nicht genügend Geld gebe? Und uns sagen Sie, die Kantone hätten mit den Projekten nicht vorwärtsgemacht, deshalb könnten wir die Projekte nicht aufnehmen. Da spielen Sie doch die Regionen gegeneinander aus, und uns führen Sie an der Nase herum!

**Sommaruga Simonetta**, Bundesrätin: Das finde ich jetzt schon ziemlich happig, Herr Nationalrat Imark. Sie kennen die Ausgangslage sehr genau. Sie wissen, dass diese 400 Kilometer Kantonsstrassen erst nächstes Jahr überhaupt in die Bundeskompetenz übergehen. Sie wissen, dass es einzelne Projekte gibt, die bereits im National- und Ständerat diskutiert wurden. Das sind die beiden Umfahrungen, die jetzt auch aufgenommen wurden, Näfels und La Chaux-de-Fonds. Sie wissen, ich habe das vorhin gesagt, dass es etwa zwanzig solche Projekte gibt, die aber zuerst geprüft werden müssen.

Ich glaube, Sie haben alle Verständnis dafür, dass das Astra nicht mit solchen Prüfungen beginnen kann, bevor die Strassen überhaupt an das Astra übergegangen sind. Dann kommt noch etwas hinzu: Das Astra wird nicht unbegrenzt Projekte gleichzeitig verwirklichen können. Das macht auch überhaupt keinen Sinn. Ich habe es Ihnen vorhin gesagt, und ich denke, Sie kennen die Abläufe: Das Astra prüft die Projekte in einer rollenden Planung. Zuerst muss ja die Planung gemacht werden, dann gibt es einen Realisierungshorizont, dann gibt es die Wirksamkeitsüberprüfung und die Kosten-Nutzen-Abschätzung, dann nimmt das Astra eine Priorisierung vor. So läuft das ab, und zwar immer im Kontakt, im intensiven Austausch mit den Kantonen und den Regionen.

AB 2019 N 515 / BO 2019 N 515

Das ist ein bewährter Prozess, bei dem die ganze Schweiz und alle Kantone genau wissen, wo sie stehen, und bei dem sie im Austausch sind. Nachher bekommen Sie vom Bund etwas vorgesetzt, das diesen Prozess durchlaufen hat. Ich bitte Sie, wieder zu genau diesem Ablauf zurückzukehren. Das sind nicht irgendwelche falschen Signale an die Kantone, sondern das ist ein sehr transparenter Prozess. Dieser wurde auch von den Kantonen nicht kritisiert. Zumindest habe ich das in diesen ersten Monaten in meinem neuen Departement nie gehört.

**Genecand Benoît** (RL, GE): Madame la conseillère fédérale, je ne pense pas grand-chose de bien de tout le processus qui vient de se dérouler, mais je ne reviendrai pas sur la manière avec laquelle notre conseil a décidé de dépenser de l'argent.

J'ai de la peine à comprendre la solution proposée et souhaiterais que vous me donniez une explication. Aujourd'hui, nous devons nous prononcer sur le projet 3, et notamment sur la proposition de la majorité de la commission d'y introduire un article 1a. Si cette proposition est rejetée mais que les autres propositions



sont acceptées, notamment le crédit d'engagement de 5,651 milliards de francs voulu par la majorité de la commission, qu'est-ce que cela signifiera concrètement par rapport au projet du Conseil fédéral, sachant que le crédit d'engagement prévu par le Conseil fédéral est de 4,651 milliards de francs? En d'autres termes, comment serait dépensé le milliard de francs supplémentaire voulu par la commission si on n'acceptait pas la proposition de la majorité de la commission à l'article 1a?

La teneur de l'article 1a a, à mon sens, le grand défaut de confirmer les propositions adoptées par notre conseil de manière complètement désordonnée, ainsi que de leur donner plus d'importance en augmentant encore la marge de manoeuvre du Parlement. Ma question est donc de savoir ce qu'il se passerait concrètement si on refusait d'introduire l'article 1a, mais que l'on accepte les autres propositions soutenues par la commission au projet 3.

**Sommaruga** Simonetta, conseillère fédérale: Merci pour votre question, Monsieur Genecand. Je comprends votre question et votre confusion – si j'ose le dire ainsi. Si vous acceptez la proposition de la commission au projet 3, vous acceptez un crédit d'engagement de 5,651 milliards de francs. La question de savoir à quels projets sera attribué ce montant n'est pas éclaircie, parce que votre conseil a décidé d'introduire cinq projets supplémentaires à l'article 1 du projet 2. Votre conseil a décidé de débloquer 1 milliard de francs de plus que ce que prévoyait le projet du Conseil fédéral, mais cela ne suffira pas à financer les cinq projets supplémentaires, donc la situation n'est pas claire.

Il reviendra de toute façon au Conseil des Etats de clarifier certains points, quelle que soit la décision de votre chambre aujourd'hui.

**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Frau Bundesrätin, ich stimme absolut mit Ihnen überein, dass Sie im Astra mehr Personal brauchen. Dies ist logisch bei 400 Kilometern mehr. Ich werde mich dafür aber auch starkmachen. Ich frage Sie jetzt trotzdem: Hat das Astra unter Ihrer Führung nicht auch die Kompetenz, gewisse Aufträge – Ingenieurarbeiten und so – auswärts zu vergeben, um diesen Engpass zu überbrücken?

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Herr Nationalrat Giezendanner, wir werden mit dem Astra schauen, wie mit den personellen Ressourcen, die gegeben sind und die ja das Parlament der Bundesverwaltung gibt, umgegangen werden kann. Die Erfahrungen in anderen Bereichen – ich habe in diesem Bereich zu wenig Erfahrung, um Ihnen das sagen zu können – zeigen, dass das Auslagern von Aufgaben, einfach weil Sie uns die Stellen nicht geben, nicht immer günstiger und nicht immer effizienter ist. Wir werden die Situation aber sicher analysieren.

*Art. 1*

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18553)

Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen

Dagegen ... 48 Stimmen

(10 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

*Art. 1a*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.066/18554)

Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen

(4 Enthaltungen)

**Art. 2–6**

*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; 18.066/18555)

Für Annahme des Entwurfes ... 131 Stimmen

Dagegen ... 57 Stimmen

(1 Enthaltung)