



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**

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.19 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.03.19 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.06.19 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.06.19 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.19 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 21.06.19 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Janiak Claude (S, BL), für die Kommission: Die Vorlage "Nationalstrassen 2020–2023" besteht formell aus drei Bundesbeschlüssen. Während der erste Bundesbeschluss im Nationalrat unbestritten war, gaben besonders der Ausbauschnitt 2019 im zweiten Bundesbeschluss und als Folge davon der dritte Bundesbeschluss mit dem Verpflichtungskredit Anlass zu Diskussionen. In einer etwas verfahrenen Situation hat der Nationalrat schliesslich eine Hilfskonstruktion beschlossen und mehr oder weniger deutlich an uns appelliert, eine Klärung vorzunehmen.

AB 2019 S 326 / BO 2019 E 326

Vor zwei Jahren, am 12. Februar 2017, haben Volk und Stände der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) zugestimmt. Dieser Fonds ist unbefristet und schafft die Grundlage dafür, dass dem Bund für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Umgesetzt wird die Planung der Strasseninfrastruktur über das sogenannte Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (Step). Das Programm enthält alle Erweiterungsprojekte, die nötig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Die eidgenössischen Räte können periodisch über die zu beschliessenden Kapazitätserweiterungen und die Mittel für den Unterhalt befinden. Inhalt der Vorlage sind der Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, dann das Step Nationalstrassen mit Ausbauschnitt 2019 und der Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben für den Ausbauschnitt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten.

Der Bundesrat hat den Anspruch, mit dieser Verkehrspolitik Probleme zu lösen und keine neuen zu schaffen. Die Projekte und Programme werden nach vorab festgelegten und nachprüfaren Kriterien festgelegt – das ist ein ganz wichtiger Punkt. Daran hat sich Ihre Kommission gehalten und ist dem Bundesrat vollumfänglich gefolgt. Die Verkehrsnetze im ganzen Land müssen instand gehalten und verbessert werden. Die gesamte Bevölkerung soll auf eine funktionierende Infrastruktur zählen können. Es geht darum, unsere bewährte Politik wie bisher weiterzuführen. Um die Fondslösung für den öffentlichen Verkehr und die Strasseninfrastruktur beneiden uns manche unserer Nachbarn.





Zunächst zum Zahlungsrahmen: Das Nationalstrassennetz ist heute zwischen 35 und 45 Jahre alt. Regelmässige Unterhaltsarbeiten sind unumgänglich, wenn es in einem guten Zustand bleiben soll. Ich rufe das gerne unseren Mitbürgerinnen und Mitbürgern in Erinnerung, wenn sie sich – worin wir Schweizer ja Weltmeister sind – wieder einmal über eine Baustelle aufregen. Die hohe Belastung der Nationalstrassen führt zu einem immer grösser werdenden Aufwand für Betrieb und Unterhalt. Zum Unterhalt gehören auch Lärmschutzmassnahmen, Wildtierquerungen oder zusätzliche Verkehrsmanagementanlagen. Die Übernahme von 400 Kilometern Kantonsstrassen durch den Bund ab dem 1. Januar 2020 kostet auch viel Geld. Gesamthaft beantragt der Bundesrat für die Jahre 2020 bis 2023 einen Kredit von 8,156 Milliarden Franken. Der Nationalrat hat diesem Beschluss ohne grössere Diskussionen zugestimmt.

Nun zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen: Hier sind alle Erweiterungsprojekte enthalten, die für eine langfristige Sicherstellung des Nationalstrassennetzes nötig sind, allerdings mit verschiedenen Realisierungshorizonten. Im zweiten Bundesbeschluss werden nur diejenigen Projekte aufgenommen, die prioritär, zweckmässig und am weitesten fortgeschritten sind und einen Realisierungshorizont von 2030 haben. Damit entscheiden wir aber nicht über alle Projekte mit einem Realisierungshorizont 2030, sondern nur über diejenigen, die bis 2023 voraussichtlich baureif sind. Das Vorgehen unterscheidet sich vom Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur. Im Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen sind der Bypass Luzern, die Kapazitätserweiterung Crissier und die Umfahrung Le Locle enthalten. Der Nationalrat hat zwei weitere Projekte aufgenommen, die Umfahrung Näfels und die Umfahrung La Chaux-de-Fonds. Beide Projekte wurden als baureife Projekte von den Kantonen übernommen. Der Bundesrat sah Probleme darin, dass laut Astra das Personal fehlt, um die Projekte parallel zu realisieren. Ihre Kommission folgt hier dem Nationalrat. Auch der Bundesrat wehrt sich nicht mehr gegen die Aufnahme der beiden zusätzlichen Projekte. An der Reihenfolge der Realisierung wird sich allerdings nichts ändern.

Der Nationalrat hat zusätzlich mit dem Ausbau der Bodensee-Thurtal-Strasse, dem Muggenbergtunnel und der Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn drei weitere Projekte in diesen Ausbauschnitt aufgenommen. Ihre Kommission folgt hier dem Bundesrat und beantragt, diese Projekte zu streichen. Weil der Bund die Strassen erst im Jahre 2020 von den Kantonen übernimmt, liegt heute noch gar keine fundierte Einschätzung des Nutzens, der Kosten und der Dringlichkeit dieser drei Projekte vor. Eine Aufnahme wäre auch willkürlich, gibt es doch noch viele andere Projekte, die auch gerne in den Ausbauschnitt 2019 aufgenommen worden wären, aber keine Vertretung im Parlament hatten, welche die Aufnahme beantragen will. Es gilt, den vorgegebenen Ablauf einzuhalten, die Projekte zu prüfen und zu priorisieren. Der Nationalrat konnte angesichts dieser Schüsse aus der Hüfte nicht einmal über den Verpflichtungskredit abstimmen, weil er nicht wusste, wie viel die Projekte kosten. Wir sprechen hier von Hunderten von Millionen Franken.

Alle anderen Projekte müssen gleichbehandelt werden. Das Astra wird das so rasch wie möglich aufgrund der bewährten Kriterien prüfen und die entsprechenden Vorschläge unterbreiten.

Jetzt noch zum Verpflichtungskredit, dem dritten Beschluss: Für die drei vom Bundesrat vorgeschlagenen Projekte ist ein Verpflichtungskredit im Umfang von 1,47 Milliarden Franken notwendig. Mit den Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds kostet es 1 Milliarde Franken mehr. Im Verpflichtungskredit sind ausserdem 2,084 Milliarden Franken für den Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels enthalten. 300 Millionen Franken sind für Planungsarbeiten für noch nicht beschlossene Projekte, allenfalls auch für Landerwerb vorgesehen. Insgesamt ergibt das 5,651 Milliarden Franken, wenn Sie mit dem Nationalrat und Ihrer KVF auch die Projekte Näfels und La Chaux-de-Fonds beschliessen. Der NAF verfügt über genügend Mittel, um diese Kosten zu decken. Sollte sich eine Finanzierungslücke abzeichnen, kann der Zuschlag auf die Mineralölsteuer erhöht werden.

Für die fachgerechte Umsetzung der zusätzlichen Investitionen weist das Astra einen Mehrbedarf von zehn Stellen aus. Für die Übernahme von 400 Kilometern Kantonsstrassen hat das Astra bereits 2012 ausgewiesen, dass 49 zusätzliche Stellen plus eine zusätzliche Stelle beim Bafu benötigt werden. Wenn das Parlament entsprechend einer Motion aus dem Nationalrat beschliesst, die Personalkosten auf dem Stand 2019 einzufrieren, und gleichzeitig mehr Investitionen verlangt, ist das alles andere als kohärent.

Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und in allen Punkten Ihrer Kommission zu folgen.

Hösli Werner (V, GL): Die Personen- und Tonnenkilometer auf der Strasse nehmen gemäss Verkehrsplanung auch zukünftig weiter zu. So bleiben die Nationalstrassen ohne Zweifel das Rückgrat unseres Strassenverkehrssystems. Der Anteil der Nationalstrassen an der Gesamtlänge des Strassennetzes beträgt zwar nur 2,5 Prozent, doch es werden über 40 Prozent der Fahrleistung des gesamten Strassenverkehrs auf den Nationalstrassen abgewickelt. Beim Güterverkehr sind es sogar über 70 Prozent. Das spricht alleine für sich Bände, was die Belastung der Nationalstrassen anbelangt. So interessiert natürlich auch deren Zustand in erhebli-



chem Masse.

Gemäss dem bautechnischen Zustandsbericht befinden sich die Kunst- und Untertagebauten beim Nationalstrassennetz in einem akzeptablen bis annehmbaren Zustand. Das Prädikat "gut" wäre gut, was jetzt wohl eine kleine Überraschung ist, aber so weit sind wir eben noch nicht. Es besteht also zweifellos Handlungsbedarf, und so ist es absolut wichtig und richtig, dass mit 8,2 Milliarden Franken der weitaus grösste Teil des Zahlungsrahmens 2020–2023 für den Betrieb, den Unterhalt und den Anpassungsausbau dieses Netzes vorgesehen ist. Dank der Installation des NAF durch das Volk ist auch die entsprechende Finanzierung sichergestellt. Wie im Nationalrat gab wahrscheinlich auch deshalb dieser Kreditanteil in der KVF-SR wenig zu reden. So gilt es nun gemäss den Worten des Astra-Direktors, das Richtige zum richtigen Zeitpunkt, am richtigen Ort und im richtigen Umfang zu tun. Wenn das gelingt, kommt es gut, um bei diesem Wort zu bleiben.

Der zweite Teil der Vorlage betreffend Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen hat dann schon etwas mehr Brisanz; dies wegen der Übernahme der NEB-Strecken ins Nationalstrassennetz ab 1. Januar 2020, wo die Einbindung zusätzlicher 400 Kilometer

AB 2019 S 327 / BO 2019 E 327

Kantonsstrassen gleichbedeutend ist mit der Mitübernahme von 20 Grossprojekten respektive 208 Strassenprojekten, die vom Astra zuerst einmal gesichtet und geprüft werden müssen. Nur drei davon kennt der Bund im Detail, denn sie sind auch baureif: die Umfahrungen Le Locle, Näfels und La Chaux-de-Fonds. Der Nationalrat hat, wie vom Kommissionssprecher erwähnt, sämtliche drei Projekte in diesen Bundesbeschluss aufgenommen, was den Zahlungsrahmen um 1 Milliarde Franken erhöht; dies jedoch mit dem klaren Zusatz, dass die Ausführung dieser drei Projekte seriell und nicht parallel zu erfolgen hat. Somit wird sichergestellt, dass sich gegenüber dem Netzbeschluss keine baulichen Veränderungen ergeben. Es wird damit aber doch das nötige Bundesbekenntnis gegenüber den entsprechenden Randregionen abgelegt, diese drei baureifen Projekte nach jahrzehntelanger Planungs- und Entscheidungsphase zu verwirklichen.

Die anderen vom Nationalrat aufgenommenen Projekte sind jedoch weder baureif, noch hat der Bund als Bauherr überhaupt nähere Kenntnisse darüber. Es wird eine Mammutaufgabe für das Astra sein, sich möglichst rasch einen Überblick zu verschaffen, die über 200 mit übernommenen Projekte auf ihre Funktionalität und Realisierbarkeit zu prüfen und sie dann unter das Entscheidungsraster für Nationalstrassenprojekte samt Wirtschaftlichkeitsüberprüfung zu stellen. Es macht deshalb mit Blick darauf, dass in vier Jahren über den nächsten Ausbauschritt entschieden wird, einfach keinen Sinn, heute solche Projekte aufzunehmen. Das geht nicht gegen diese Vorhaben oder gar gegen die Regionen, sondern ist der ordnungspolitischen Gleichbehandlung sämtlicher Projekte geschuldet.

Selbst die BPUK Ost mit den Kantonen Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, den beiden Appenzell, Graubünden und Glarus lässt verlauten, dass das Fuder vom Nationalrat überladen wurde. Man solle die Vorlage gemäss KVF-SR unterstützen; dies selbstverständlich in der Absicht und im Willen, Projekte wie zum Beispiel die Bodensee-Thurtal-Strasse weiter voranzutreiben, damit sie möglichst rasch Baureife erlangen und im nächsten Ausbauschritt Aufnahme finden. Dagegen gibt es nichts einzuwenden, und diesen Wunsch gebe ich mit meinem Votum hiermit mit auf den Weg.

In diesem Sinne bitte ich Sie, einzutreten und sämtliche Anträge der Mehrheit Ihrer KVF-SR zu unterstützen.

Hêche Claude (S, JU): En matière de transport, des routes nationales de qualité, bien intégrées, et notamment bien entretenues, sont importantes pour notre pays, pour son attractivité et son développement. Le Conseil fédéral propose un plafond des dépenses de 8,156 milliards de francs pour la période 2020 à 2023 pour l'exploitation, l'entretien et les adaptations des routes nationales. Il est donc essentiel que, dans les moyens mis à disposition par la Confédération, des sommes suffisantes soient également consacrées aux travaux d'assainissement et d'amélioration du réseau existant.

Certains travaux seront nécessaires sur des tronçons qui seront repris par la Confédération, dès le 1er janvier 2020. Dès cette date, le nouveau propriétaire sera donc responsable de leur bon état. Dans ce domaine de reprise des routes existantes, toutes les régions doivent être prises en considération. Les plus petites ne doivent pas être oubliées. Il en est de même pour les crédits d'études des futurs tronçons prévus à l'horizon 2040. Ainsi, la Confédération doit être attentive à ne pas créer un déséquilibre des investissements et des décalages dans le temps selon les régions.

Autre point important, dans son message, le Conseil fédéral relève, à la page 6995, la prise en considération des interdépendances avec le réseau routier secondaire et avec les travaux d'extension ferroviaires. Je tiens à souligner ici qu'il est important que le contenu de ce message soit appliqué et ne reste pas lettre morte. Pour le rail, par exemple, en page 7036 du message, le Conseil fédéral relève à titre d'exemple: "D'autres accrois-



sements de capacité notamment entre Bâle et Bienne ainsi que l'amélioration des installations d'accueil CFF à Bâle sont prévus." Ainsi, et conformément au programme Prodes 2035, le doublement de la ligne à Grelingue est prévu sur le tronçon Bâle-Delémont. Ce projet doit donc être réalisé rapidement comme l'augmentation du gabarit des tunnels sur ce tronçon.

Je sais bien que nous parlons aujourd'hui de crédits routiers, mais l'interdépendance des réseaux ferroviaire et routier est un élément important pour notre qualité de vie, notre environnement, et également pour maîtriser l'augmentation du trafic et, implicitement, les coûts d'investissement et d'entretien de la Confédération dans ce domaine.

Enfin, s'agissant du postulat de commission initié par notre collègue Konrad Graber, je vous invite à le soutenir et j'ajouterai la précision suivante: au troisième tiret, il faut ajouter qu'il faut également tenir compte de la politique climatique et de la stratégie en matière de biodiversité.

Pour ces quelques raisons, vous aurez compris que je soutiendrai donc ces deux projets.

Comte Raphaël (RL, NE): Je ne sais pas à quoi ressemble la vie d'un conseiller fédéral ou d'une conseillère fédérale, mais j' imagine que les journées sont remplies de critiques et que les compliments sont plutôt rares. Je souhaiterais donc commencer mon intervention par des remerciements appuyés au Conseil fédéral. Et au travers du Conseil fédéral, je souhaiterais remercier l'administration qui a fourni, dans ce dossier, un travail exceptionnel. Quand on lit le message du Conseil fédéral, on a l'impression que tout a été rédigé assez facilement, que le message est presque tombé du ciel. Mais il y a naturellement derrière ces quelques pages beaucoup de labeur, beaucoup de sueur – j'espère pas trop de larmes tout de même! Le résultat consiste en un projet équilibré, reposant sur des bases extrêmement solides.

Le dossier des routes nationales n'a pas été de tout repos. Rappelons-nous l'échec de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière en votation populaire. Rappelons-nous l'initiative populaire dite "vache à lait". Finalement, le peuple suisse a accepté de créer le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération-le FORTA – qui nous permet de bénéficier d'une base de financement pérenne pour nos routes nationales.

La décision que nous devons prendre aujourd'hui est donc la dernière étape d'un long processus. Ce processus est très suisse. Il a fallu du temps pour mettre sous toit les bases constitutionnelles et légales nécessaires, mais une fois que la décision est prise, les choses avancent vite et, surtout, elles ne sont pas remises en cause. Dans d'autres pays, on va parfois plus vite, certes, mais il peut suffire d'un changement de gouvernement pour que des années de travail soient réduites à néant. Ici, nous planifions sur le long terme. Les décisions que nous prenons aujourd'hui seront exécutées, c'est une certitude. Nous intégrerons 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales, c'est aussi une certitude. C'est une certitude, parce que nous bénéficions d'un fonds doté de ressources suffisantes, qui permet cette sécurité dans la planification.

Le projet est typiquement suisse à un second titre. C'est un projet qui profite à l'ensemble du pays et à toutes ses régions. C'est un projet de cohésion nationale. Aucune région n'a été oubliée. Bien sûr, il y a des projets qui ne sont pas encore mûrs et qui seront intégrés dans les prochains programmes routiers. Aujourd'hui, il s'agit d'un premier programme. D'autres programmes suivront et permettront de satisfaire les besoins qui ne le sont pas encore.

Pour tous les motifs que je viens d'évoquer, je vous invite donc à mettre sous toit le premier Prodes routier dans la joie et l'allégresse.

Engler Stefan (C, GR): Ich möchte zwei Themen aufgreifen, die in den bisherigen Voten angesprochen worden sind: Das eine ist das Verhältnis zwischen Unterhalt und Ausbau, dann möchte ich vor allem einen Blick in die nächste Geländekammer und auf die Finanzierung des künftigen Nationalstrassenbaus werfen. Ich sehe ernsthaft Wolken auch über dem NAF aufziehen, man sollte sich rechtzeitig darauf vorbereiten.

Im Bundesgesetz über den NAF ist festgehalten, dass der Bundesrat periodisch Bericht zu erstatten hat über Zustand und Auslastung der Nationalstrassen. Kollege Hösli hat es

AB 2019 S 328 / BO 2019 E 328

angesprochen: Der Netzzustandsbericht von 2016 kommt generell, nicht anlagebezogen, zum Schluss, der Gesamtzustand der Nationalstrassen könne als gut bezeichnet werden. Allerdings wird auch gesagt, dass in Zukunft die Mittel für die Instandhaltung erhöht werden müssen, auf 1,1 Milliarden Franken im Jahr, was 1,2 Prozent des Wiederbeschaffungswerts entspricht. Diese 1,2 Prozent des Wiederbeschaffungswerts für den Unterhalt sind auch dem vorliegenden Rahmen- und Verpflichtungskredit hinterlegt.

Ich habe die Rechnung gemacht – in welchem Verhältnis stehen Unterhalt und Betrieb zum Ausbau? – und komme zum Ergebnis, dass Unterhalt und Betrieb zum Ausbau bei insgesamt 15 Milliarden Franken in einem



Verhältnis von 43 zu 57 Prozent stehen. Das heisst, dass jeder Franken, der zusätzlich in den Ausbau investiert wird, dieses Verhältnis tendenziell verschlechtert, es sei denn, man sei in der Lage nachzuziehen. Ich glaube, wir werden in Zukunft ein spezielles Auge darauf haben müssen, dass sich das Verhältnis zwischen Unterhalt und Ausbau nicht weiter verschlechtert.

Mehr Sorgen bereitet mir aber generell die künftige Ausstattung des Fonds. Er wurde so beschrieben, dass er zurzeit recht komfortabel gefüllt ist und es dem Bund ermöglicht, im Bereich der Nationalstrassen vieles zu finanzieren. Die Fondsausstattung konnte auch besser gestaltet werden als zum Zeitpunkt, als wir den Beschluss für den NAF gefasst haben, weil ausserordentliche Faktoren dazu beigetragen haben. Eine Konsequenz ist auch, dass die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen bislang unterbleiben konnte. Es wird gesagt, dass frühestens im Jahre 2026 die Fondsreserve unter die kritische Grösse von 500 Millionen Franken fallen wird und dann damit zu rechnen ist, dass eine zusätzliche Einlage über die Mineralölsteuern – also die 4 Rappen pro Liter Benzin – notwendig wird, um die künftige Finanzierung sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang interessiert mich Ihre Einschätzung, Frau Bundesrätin, und wie Sie in Zukunft die folgenden Sachverhalte zusammenbringen wollen: wenn der zukünftige Strassenbau eine Erhöhung des Benzinpreises um mindestens 4 Rappen pro Liter erfordert; wenn beabsichtigt ist, mit der Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen das Benzin um 8 bis 12 Rappen pro Liter zu verteuern; wenn mit der erwarteten Zunahme der Elektromobilität sich die Erträge aus der Mineralölsteuer deutlich verkleinern; und wenn in der Schweiz das Benzin zu teuer wird und der Benzintourismus nicht mehr im heutigen Umfang den NAF speist, weil Ausländer nicht mehr in der Schweiz tanken und Schweizer im Ausland tanken.

Ich habe das Gefühl, da kommt etwas auf uns zu, in einer recht geballten Ladung. Ich würde mir an Ihrer Stelle gewisse Sorgen machen, wie das künftig alles unter einen Hut gebracht werden kann und wie Sie den Bürgerinnen und Bürgern erklären können, wie wir, nebst der CO₂-Abgabe, über die Erhöhung des Benzinpreises an die für den Strassenbau erforderlichen Mittel gelangen. Ich habe den Eindruck, dass wir recht bald schon in eine Situation kommen, in der wir die Balance dieser Finanzierung verlieren, so schön es im Moment auch aussieht. Wir werden uns Gedanken machen müssen, wie viel Ausbau wir uns in Zukunft noch leisten können. Das Thema der Digitalisierung und der Chancen der Digitalisierung und damit der Optimierung auch der Kapazitätsnutzung wird in der Botschaft angesprochen. Im Rahmen der anderen Botschaft, in der es um die Eisenbahnen ging, wurde davon gesprochen, dass eine Abstimmung zwischen dem Ausbau der Eisenbahn- und der Strasseninfrastruktur in einer nächsten Periode erfolgen müsste. Das Thema der Dekarbonisierung der Mobilität wird nicht am Strassenverkehr vorbeigehen, ganz im Gegenteil: Es wird einschneidende Auswirkungen haben.

Wenn nur die Nationalstrassen davon betroffen wären, liesse sich das Dilemma ausgabenseitig regeln. Man kann ja immer weniger bauen und verzichten, ohne dass man den Betrieb und den Unterhalt des bestehenden Netzes vernachlässigt. Betroffen sind aber auch die Kantone. Da würde ich mir als kantonaler Baudirektor Sorgen machen, wenn die Spezialfinanzierung Strassen geplündert wird und statt der heute 580 Millionen Franken, die der Bund an die Kantone ausrichtet, in Zukunft vielleicht nur noch die Hälfte oder noch weniger an die Kantone geht.

Als Zweites würde ich mir als kantonaler Baudirektor Sorgen machen, dass der Bund, wenn er Prioritäten beim Nationalstrassenausbau zu beschliessen hat, als Erstes wahrscheinlich auf die Strassenprojekte verzichten wird, die er im Zusammenhang mit dem Netzbeschluss am 1. Januar 2020 übernimmt. Da erinnere ich daran, dass in Kantonen viele Erwartungen geweckt wurden mit der Abstimmung über den NAF; da könnte es zu vielen Enttäuschungen kommen.

Ich mache mir nicht Sorgen über den vorliegenden Rahmenkredit und den Verpflichtungskredit, da kann ich gut dahinterstehen. Aber nur schon ein Blick vier oder acht Jahre voraus könnte eine ganz andere Ausgangslage zeigen, als wir sie heute haben.

Graber Konrad (C, LU): Der Präsident der Kommission ist sehr ausführlich auf die Vorlage eingegangen, weshalb ich mich relativ kurzhalten kann.

Bei den Projekten der Botschaft 18.066 ist es mir sehr wichtig, dass alle Projekte mit derselben Elle gemessen werden. Ich habe mich deshalb auch für einen Verzicht auf die drei kurzfristig im Nationalrat eingefügten Projekte eingesetzt. Wie erwähnt, standen bei diesen Projekten dem Nationalrat ja nicht einmal die Kostenrahmen zur Verfügung, und es brauchte einen Notgriff, um beim Lösen der Ausgabenbremse nicht völlig ratlos dazustehen. Solche Hauruck-Übungen benachteiligen jene Kantone und Projekte, die sich an die regulären Prozesse halten, und schaden zudem der Planungssicherheit; Kollege Hösli hat das sehr plastisch dargestellt. Von meinem Kanton wird das Bundesprojekt Bypass Luzern im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität auf den Nationalstrassen der Nord-Süd-Achse und im Raum Luzern befürwortet; dieses Projekt macht ja auch einen



grossen Teil des Rahmenkredites aus. Allerdings wird diesem Projekt erheblicher Widerstand entgegengebracht. Das kantonale Anschlussprojekt Spange Nord, ohne das der Bypass Luzern nur eine Teilwirkung zu erzielen vermag, wird von der Stadtregierung Luzern abgelehnt, nachdem es einen massiven Widerstand der betroffenen Bevölkerung gab. Es ist nun hier am Kanton, zusammen mit dem Astra eine Lösung zu finden, die auch von der betroffenen lokalen Bevölkerung der Stadt Luzern getragen wird.

Ebenso kräftig, aber bis jetzt ohne öffentliche Demonstrationen, wird der Bypass in der Stadt Kriens beim südlichen Portalausgang bekämpft. Ein geschlossener Einwohnerrat Kriens – das ist das Stadtparlament – hat sich gegen dieses Projekt in der ursprünglichen Form ausgesprochen. In der Folge hat das Astra im Rahmen eines Projektwettbewerbs das Projekt massgeblich verbessert, und dies gilt es auch ausdrücklich anzuerkennen. So wird beispielsweise der Tunnelausgang am Südportal verlängert und besser integriert. Ein parteipolitisch breitabgestütztes Allparteienkomitee mit dem Namen "Bypass – so nicht", von links bis rechts, also von der SVP, FDP, CVP, GLP bis zur SP und GP, hat auch bei uns eine Petition eingereicht. Es handelt sich um die Petition 17.2000, "Ein Herz für Kriens. Bypass – so nicht!", mit 3000 Unterschriften. Sie verlangt eine weiter gehende Eintunnelung bis zur Arsenalbrücke. Diese weiter gehende Eindeckung war auch Bestandteil der Diskussion in unserer Kommission.

Der Stadtrat Kriens hat sich kürzlich zusätzlich mit einem Postulat dieses Komitees vom 11. März 2019 konfrontiert gesehen – es ist also relativ aktuell. Um dieser Forderung Nachdruck zu verleihen, fordert das Komitee den Stadtrat auf, im Budget allenfalls die erforderlichen Mittel einzusetzen, um nötigenfalls sogar den Rechtsweg zu beschreiten. Damit wird der Widerstand natürlich sehr deutlich und plastisch.

Tatsächlich ist es so, dass wir hier das Projekt beschliessen können, dieses aber aufgrund des regionalen Widerstandes dann möglicherweise nicht realisiert werden könnte. Ihre Kommission hat deshalb dem Anliegen der Stadt Kriens mit 28 000 Einwohnern – und hier vermutlich 15 000 Betroffenen – mit einem Kommissionspostulat (19.3422) Rechnung getragen und damit auch die Petition 17.2000 teilweise einer

AB 2019 S 329 / BO 2019 E 329

Lösung zugeführt. Ich bin unserer Kommission wirklich sehr dankbar, dass man diesen Weg beschritten hat. Es ist der Weg, wie dann dieser Bypass möglicherweise trotz erheblichem Widerstand realisiert werden kann. Ich habe es sehr begrüsst. Für mich ist das Postulat also praktisch die flankierende Massnahme zum Bundesbeschluss.

Es ist klar, dass der Ball bei der Umsetzung dieses Postulates vor allem bei der Luzerner Regierung und der Stadt Kriens liegt. Das Postulat zielt in folgende Richtungen – ich gehe jetzt kurz darauf ein, weil das ja auch im Rahmen der Behandlung der Vorlage vorgesehen ist -: Es will eine fachliche und begleitende Unterstützung, falls die öffentliche Hand, allenfalls unter Einbezug von privaten Investoren, ein städtebaulich integrierendes Projekt mit ganzer oder teilweiser Überdeckung vorantreibt. Es gibt heute bereits Privatinvestoren, die daran interessiert sein könnten. Wichtig ist dabei, dass der Bund solche Projekte dann auch unterstützt. Dies ist dann auch im zweiten Punkt des Postulates konkret gefordert. Es geht dabei um die Unterstützung der Region bei Abklärungen, ob im Rahmen einer Public Private Partnership die Überdeckung der Nationalstrasse nutzbringend eingesetzt werden kann. Die Finanzierung müsste dabei durch Mehrwertausgleich, private Beiträge, Beiträge des Kantons und des Bundes gemäss den gesetzlichen Rahmenbedingungen erfolgen. Dabei möchte ich den Bundesrat einladen, dafür zu sorgen, dass hier im Rahmen des Gesetzes doch eine grosszügige Praxis erfolgt. Nur so werden Projekte wie der Bypass Luzern und ähnliche je realisierbar werden. Andernfalls beschliessen wir hier Planungsleichen.

Falls es sich zeigen sollte – damit komme ich zum dritten Punkt des Postulates –, dass eine Anpassung der Standards, Verordnungen und Gesetzesgrundlagen erforderlich wird, um solche oder ähnliche Projekte in anderen Kantonen zu realisieren, wäre auch zu prüfen, ob diese Standards, Verordnungen und Gesetzesgrundlagen angepasst werden müssen. Obwohl wir in der Schweiz – das war Bestandteil der Beratung in der Kommission – die höchsten Nationalstrassenkilometerkosten aufweisen, vermutlich die höchsten auf der ganzen Welt, scheint es mir angezeigt, dass den städtebaulichen Zielsetzungen, der Landschaftsverträglichkeit sowie dem Lärmschutz ein besonders grosser Stellenwert beigemessen wird. Auch das Votum von Kollege Hêche ging ja in diese Richtung.

Die Schweiz ist architektonisch so gebaut – viele Einwohner leben auf wenig Raum –, dass diesen Zielsetzungen wirklich ein gewichtiger Stellenwert zukommt, auch wenn damit sehr hohe Kosten im Nationalstrassenbau verbunden sind und sie nicht durch solche Forderungen reduziert werden können. Wir müssen und dürfen uns dies leisten; kommende Generationen werden es uns danken.

Ich danke dem Bundesrat, dass er bereit ist, das Kommissionspostulat entgegenzunehmen. Bereits in der Kommission hat die zuständige Bundesrätin und Departementsvorsteherin, Simonetta Sommaruga, zum Aus-



druck gebracht, dass die Initiative vor allem vom betroffenen Kanton, im Fall des Bypass Luzern vom Kanton Luzern, ausgehen muss. Dessen bin auch ich mir bewusst. Dabei könnte auch das in der Kommission als Musterbeispiel genannte Projekt Schwamendingen Schule machen. Im Zusammenhang mit der Eröffnung dieses Projekts wurde Bundesrätin Sommaruga wie folgt zitiert: "Wir holen uns ein Stück Natur zurück. Ich hoffe, dass Schwamendingen Schule machen wird. Der Druck der Bevölkerung hat sich gelohnt."

Mit dem Postulat wird im Konkreten für den Bypass Luzern die Grundlage geschaffen, dass der Kanton Luzern in Zusammenarbeit mit der Stadt Kriens, dem Astra und allfälligen privaten Investoren aktiv werden kann. Dies begrüsse ich sehr. Das Kommissionspostulat dient im Konkreten bei diesem Projekt dem Kanton Luzern, darüber hinaus aber bei ähnlichen Verhältnissen auch anderen Kantonen.

Ich bitte Sie, dem Postulat 19.3422 zuzustimmen.

Wicki Hans (RL, NW): Nachdem wir uns im Frühjahr mit dem Eisenbahnausbau beschäftigt haben, ist heute die Strasse an der Reihe. Beide Verkehrsarten bilden zusammen die Stützen unseres nationalen Mobilitätssystems. Dabei dürfen wir uns erstmals auf das neue System des NAF abstützen. Das führt unter anderem dazu, dass wir grundsätzlich über Projekte entscheiden können, zu denen heute bereits fundierte Grundlagen bestehen. Diese wurden im Vorfeld gut vorbereitet, haben sich dem Wettbewerb gestellt und stehen auch zur Umsetzung bereit.

Zusätzlich stehen auch die Fondsmittel im Fokus, die Kollege Engler angesprochen hat. Dabei wird natürlich darauf geachtet, dass die Fondsmittel immer in genügendem Ausmass vorhanden sind, auch in Zukunft. Wir haben immerhin in die nächsten zehn Jahre geschaut, und man hat uns versichert, dass die Fondsmittel reichen. Wenn wir hingegen über zehn Jahre hinausschauen, wird es schon etwas vage. Aber die Fondsmittel stehen immer auch im Fokus.

Auch die Verteilung der Gelder steht immer im Fokus: Wie viel fliesst in den Unterhalt, und wie viel fliesst eben in den Ausbau? Das ist auch richtig so. Wir erinnern uns gerne daran: In der NAF-Diskussion hatten wir uns ja grundsätzlich klar dazu committet, dass primär der Unterhalt gemacht werden muss und dann selbstverständlich auch noch der Ausbau. Wenn es so kommen sollte, dass die Mittel knapp werden, dann wären allenfalls die Ausbauten zukünftig etwas einzudämmen.

Aber dieser Planungsprozess, wie er uns heute vorliegt, hat sich eben bewährt. Er sorgt grundsätzlich dafür, dass die finanziellen Mittel dort eingesetzt werden, wo sie am meisten Wirkung erzielen. Allerdings, das muss ich ganz ehrlich sagen, stehen die drei Projekte, welche jetzt vom Nationalrat kurzfristig eingebracht wurden, diesbezüglich etwas quer in der Landschaft. Sie haben sicherlich eine gewisse Bedeutung. Aber meines Erachtens fehlt ihnen die Teilnahme am ordentlichen Prozess, und entsprechend bilden sie finanziell eine Dunkelkammer, die ich jetzt nicht unbedingt beschreiten möchte.

Vor diesem Hintergrund bereits einen Verpflichtungskredit anzubauen, das beurteile ich zum heutigen Zeitpunkt als äusserst heikel. Denn es geht um die eigentliche Frage der Gleichbehandlung. Dies soll keinesfalls eine grundsätzliche Absage an diese Projekte sein – überhaupt nicht. Aber es steht hier nicht primär der Preis, sondern die Frage des Reifegrades im Vordergrund. Diese Projekte sollen die erforderlichen Mittel erhalten, um sie auf der Planungsstufe voranzutreiben. Das ist für mich klar und steht ausser Zweifel; sie sollen auch vergleichbar werden.

Ein Beispiel für ein solches Projekt, welches diese Stufe eben erreicht hat – wir haben es gerade vorhin von Kollege Graber gehört –, ist das Bypass-Projekt in Luzern mit den Ergänzungen im Süd- und Nordausbau. Darüber wurde in unserer Region enorm lange diskutiert, nicht nur in Kriens, da kann ich also Kollege Graber beruhigen, es wurde auch in Hergiswil darüber gesprochen. Es wurden sämtliche Alternativen geprüft. Es war eine intensive und sehr grundlegende Diskussion. Heute kennen wir auch die Folgen all dieser Untergruppen der Ausprägungen dieses Projektes. Schlussendlich hat sich aber gezeigt, dass der Bypass eben notwendig ist, sehr notwendig ist, damit die Wirtschaftsregion Zentralschweiz im Jahr 2030 nicht in einen Verkehrskollaps hineinläuft.

Ich bezweifle nicht, dass die Bodensee-Thurthal-Strasse für die betroffene Region einen Nutzen haben könnte. Doch dafür braucht es meines Erachtens noch genauere Abklärungen, welche das Ergebnis nicht schon vorwegnehmen.

Ich empfehle Ihnen deshalb, auf die Vorlage einzutreten und der Mehrheit unserer Kommission entsprechend zu folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: In der letzten und jetzt auch in dieser Session beraten Sie drei Vorlagen, die für die funktionierende Verkehrsinfrastruktur in unserem Land absolut entscheidend sind. Dabei geht es eben um Unterhalt, das haben wir gehört. Es geht auch um Ausbauprojekte, und zwar bei der Strasse, aber



auch bei der Schiene – und im Agglomerationsverkehr, wo dann kombiniert Strassen- und Schienenlösungen vorgeschlagen werden. Es geht auch um sehr viel Geld, also um eine ganze Anzahl von Milliarden, die sich anhäufen und zum Teil auch von Ihrer Seite respektive vom Nationalrat aufgeladen worden sind. Aber ich denke, das darf man sagen: Das Geld ist in diesen Projekten gut investiert.

AB 2019 S 330 / BO 2019 E 330

Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist wichtig, auch für den Zusammenhalt in unserem Land. Das zeigt sich gerade auch in anderen Ländern, wenn sich der Staat aus der Infrastrukturpolitik zurückzieht; dann haben die Strassen Löcher, die Bahninfrastruktur ist veraltet, und die Bevölkerung hat das Gefühl, abgehängt zu werden. Da möchte der Bundesrat ganz bewusst Gegensteuer geben. Davon profitieren wir alle, wenn wir unterwegs sind, und zugleich sichert der Ausbau und der Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur natürlich auch Tausende von Arbeitsplätzen.

Der Bund hat sorgfältig geplant, wo es zusätzliche Verkehrswege braucht, und dort investieren wir. Die Bevölkerung erwartet von uns, dass wir die vorhandenen Mittel gezielt einsetzen. Die Bevölkerung erwartet vom Bund aber auch, dass er alle Regionen gleichbehandelt. Deshalb hat der Entscheid des Nationalrates in der Frühjahrssession, drei zusätzliche Projekte aufzunehmen, in der Bevölkerung Reaktionen ausgelöst. Denn es gibt noch etwa zwanzig weitere grosse Projekte bei den Kantonsstrassen. Dass man ohne Quervergleich der Projekte bezüglich Nutzen, Wirksamkeit und Kosten einfach drei Projekte bevorzugt hat, war schwierig für den Zusammenhalt in unserem Land. Es ist auch, denke ich, schwierig für die Glaubwürdigkeit der Entscheide, denn Sie sagen: Wir haben die Kriterien, alle müssen diese erfüllen, wir behandeln alle gleich; es haben alle die gleichen Chancen. Deshalb bin ich froh, wenn Sie das dann in der Detailberatung dieser Vorlage noch einmal gut anschauen.

Ich möchte mich herzlich für die positive Beurteilung der Vorarbeiten der Verwaltung bedanken. Ich gebe diese Komplimente gerne weiter. In der Tat, das darf ich sagen, da steckt sehr, sehr viel Arbeit dahinter, das ist so. Ich denke, schon nur die Projekte anzuschauen, die Kriterien zu überprüfen und das dann auch mit den verschiedenen Stakeholdern noch einmal zu diskutieren – zu schauen, ob es Optimierungsmöglichkeiten gibt, und die Kosten im Blick zu behalten –, das ist ein enormer Druck. Ich denke, die Verwaltung macht hier hervorragende Arbeit.

Ich komme jetzt zu den beiden einzelnen Beschlüssen, die Sie heute zu fassen haben, zuerst zum Zahlungsrahmen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen: Das Nationalstrassennetz ist heute zwischen 35 und 45 Jahre alt. Es geht den Nationalstrassen nicht besser als uns allen auch; das Alter geht auch an ihnen nicht spurlos vorbei. Wenn wir das Strassennetz in einem guten Zustand erhalten und auch die Sicherheitsstandards erfüllen wollen, dann muss in den Unterhalt investiert werden, und es muss mehr investiert werden, denn die hohe Belastung der Nationalstrassen führt dazu, dass der Betrieb und der Unterhalt tendenziell immer aufwendiger und komplexer werden.

Gesamthaft beantragt Ihnen der Bundesrat für die Jahre 2020 bis 2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen 8,156 Milliarden Franken. Darin enthalten sind beim Betrieb z. B. die Kosten für den Winterdienst, die Reinigungsarbeiten, das Verkehrsmanagement. Beim Unterhalt geht es um weitere Anpassungen und auch um die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen, die Erstellung von Wildtierquerungen oder eben zusätzlicher Verkehrsmanagementanlagen. Das ist, wie gesagt, der Bereich Betrieb und Unterhalt. Der Nationalrat hat den Entwurf des Bundesrates am 11. März unterstützt.

Dann komme ich jetzt zum Ausbauschnitt 2019 – der zweite Bundesbeschluss betrifft jetzt eben den Ausbauschnitt. Dieser Ausbauschnitt ist ein Teil des Step Nationalstrassen. Darin enthalten sind alle Erweiterungsprojekte, die für eine langfristige Sicherstellung nötig sind. Die Projekte werden dann den verschiedenen Realisierungshorizonten zugeteilt; also die prioritären und zweckmässigen sowie die Projekte, die am weitesten fortgeschritten sind, werden dem Realisierungshorizont 2030 zugeteilt. Heute entscheiden Sie jetzt aber nicht über alle Projekte, die diesem Realisierungshorizont 2030 zugeteilt sind, sondern nur über diejenigen Vorhaben, die einen weit fortgeschrittenen Planungsstand haben. Das heisst, bei diesen Projekten geht man davon aus, dass sie bis 2023 mindestens die Baureife erlangen. Das sind eben verschiedene Horizonte, und ich denke, das ist auch ein grundlegender Unterschied zum Vorgehen bei der Bahninfrastruktur. Dort entscheiden Sie über sämtliche Projekte bis zum Ausbauschnitt 2035, und hier haben Sie ein etappiertes Vorgehen.

Nun, im Ausbauschnitt 2019 stehen drei Vorhaben zur Realisierung an: der Bypass Luzern, inklusive der Ergänzung Süd und der Kapazitätserweiterung Rotsee-Buchrain, dann die Kapazitätserweiterung Crissier und die Umfahrung von Le Locle.

Le Locle ist ein bisschen ein spezielles Projekt; das ist eines der drei baureifen Projekte, die der Bund eben von den Kantonen übernimmt. Man hat sich darauf geeinigt, auch mit den Kantonen, dass man Le Locle hier



jetzt bereits aufnimmt, weil die Baureife dieses Projekts bereits sehr weit fortgeschritten ist.

Der Nationalrat hat dann im März entschieden, zusätzlich auch die beiden anderen Projekte, nämlich die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds, in den Ausbauschnitt 2019 aufzunehmen, weil diese eben bereit sind. Ihre Kommission unterstützt diesen Beschluss.

Ich kann Ihnen zu diesen beiden Projekten Folgendes sagen: Sie sind baureif und wurden auch als baureife Projekte übernommen, das ist nicht das Problem. Aber das Astra hat schlicht und einfach nicht die Kapazitäten, um diese drei Projekte, also Le Locle, Näfels und La Chaux-de-Fonds, gleichzeitig umzusetzen, und deshalb sind wir so verblieben – auch wenn Sie heute diese beiden Projekte La Chaux-de-Fonds und Näfels zusätzlich aufnehmen -: Wir behalten einfach das schrittweise Vorgehen bei. Das heisst, es wird zuerst Le Locle, dann Näfels und dann La Chaux-de-Fonds realisiert. Das wurde aber mit den Kantonen abgesprochen, und ich glaube, das ist auch auf Verständnis gestossen. In diesem Sinne kann der Bundesrat der Aufnahme dieser beiden zusätzlichen Projekte zustimmen.

Der Nationalrat ist aber noch weiter gegangen; er hat darüber hinaus mit der Bodensee-Thurgau-Strasse, mit dem Muggenbergtunnel und der Zürcher-Oberland-Autobahn noch drei weitere Projekte in den Ausbauschnitt 2019 aufgenommen. Da muss ich Ihnen sagen: Dagegen habe ich mich schon im Nationalrat gewehrt, und zwar einfach, weil diese Projekte vom Bund noch gar nicht geprüft worden sind. Er übernimmt diese Projekte ja erst 2020 von den Kantonen. Wir können heute noch nicht einmal eine fundierte Einschätzung über Nutzen, Kosten und Dringlichkeit dieser Projekte machen. Ich habe es vorhin gesagt: Es gibt noch etwa zwanzig andere Projekte, die auch in dieser Pipeline sind, und man kann jetzt nicht einfach sagen, nein, die drei übernehmen wir. Die Wahrscheinlichkeit, dass diese drei Projekte bis 2023 Baureife erlangen, wenn sie vom Bund noch nicht einmal geprüft worden sind, können Sie sich selber ausrechnen.

Das hatte dann noch dazu geführt, dass der Nationalrat, als er über den Verpflichtungskredit für diese drei Projekte beschliessen sollte, nicht einmal wusste, was sie kosten. Die Nationalräte und Nationalrätinnen wussten dann nicht einmal, welche Zahlen sie in den Verpflichtungskredit aufnehmen sollten. Das war ein bisschen ein spezieller Moment im Nationalrat; ich zumindest habe so etwas noch nie erlebt.

Ihre Kommission hat das noch einmal angeschaut. Der Bundesrat bleibt dabei: Selbstverständlich wird er beim Ausbauschnitt 2023 diese drei Projekte, nebst den zwanzig anderen, vertieft prüfen. Er wird Ihnen dann in Kenntnis aller Umstände und Fakten einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten. Da werden Sie dann sehen, wie diese drei Projekte, wie aber eben auch die anderen geprüft wurden und welche Vorschläge Ihnen der Bundesrat dann konkret unterbreitet. In diesem Sinne kann ich Ihnen versichern, dass diese drei Projekte selbstverständlich bei diesem nächsten Schritt mit einbezogen und einer vertieften Prüfung unterzogen werden, aber mit den gleichen Kriterien und dem gleichen Standard, wie wir sie bei allen anderen Projekten auch haben.

Ich komme jetzt noch zum Verpflichtungskredit. Dieser umfasst jetzt wie gesagt den Bypass Luzern, die Kapazitätserweiterung Crissier und die Umfahrung Le Locle. Wenn Sie die beiden Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds auch noch in den Verpflichtungskredit aufnehmen, kostet das einfach noch 1 Milliarde Franken mehr. Wir sprechen dann anstelle von 4,65 Milliarden von 5,65 Milliarden Franken. Das

AB 2019 S 331 / BO 2019 E 331

ist das, was Ihre Kommission Ihnen beantragt, und das kann der Bundesrat unterstützen. Einfach der Vollständigkeit halber: In diesem Verpflichtungskredit sind dann auch noch 2 Milliarden Franken vorgesehen für die zweite Röhre des Gotthard-Strassentunnels und 300 Millionen Franken für die weiteren Planungen. Wir müssen ja auch Mittel haben, um die weiteren Planungen voranzubringen. Das ist der Umfang.

Dann sage ich gerne noch etwas zur personellen Situation. Glauben Sie nicht, dass diese Ausbau- und Unterhaltsarbeiten einfach ohne zusätzliches Personal beim Astra geleistet werden können. Ich bitte Sie einfach, Folgendes zu sehen: Es gibt jeweils die Idee eines Personalstopps, usw. Dann können wir das aber einfach nicht machen. Es geht ja jetzt nicht nur um diese Projekte, sondern es kommt hinzu, dass am 1. Januar 2020 der Bund 400 Kilometer Kantonsstrassen aufnimmt und dafür dann auch zuständig ist. Das Astra hat mir gemeldet, dass es dafür 59 zusätzliche Stellen braucht, und das Bafu braucht auch noch eine zusätzliche Stelle. Also einfach 400 Kilometer Strasse übernehmen und sagen, okay, das nehmen wir auch noch gleich ins Programm auf, das geht nicht ohne zusätzliches Personal. Ich habe das jetzt einfach einmal deponiert. Ich weiss, das ist nicht das, was Sie heute entscheiden, aber ich bin froh, wenn Sie sich dann auch daran erinnern.

Ich würde gerne noch etwas zu den, finde ich, sehr wichtigen und sehr relevanten Überlegungen, die Herr Ständerat Engler gemacht hat, sagen. Ich bin froh, dass Sie das erwähnt haben. Denn es ist schon so: Jetzt haben wir da diese Pakete, sie sind real, alle bekommen etwas und sind glücklich. Aber es gibt schon noch ein paar grundlegendere Fragen für die Zukunft. Sie haben das Verhältnis zwischen Unterhalt und Ausbau



angesprochen. Ausbau ist schöner als Unterhalt. Da kommen Sie nach Hause und sagen: Ich habe euch einen Tunnel, ich habe euch eine Umfahrung gebracht. Unterhalt ist nicht wirklich attraktiv. Ich bin sehr mit Ihnen einverstanden: Wir müssen in Zukunft noch viel mehr vor Augen haben, dass jeder Ausbau die Kosten beim Unterhalt massiv steigert. Ich habe es vorhin gesagt; ich denke, der Unterhalt und der Betrieb werden tendenziell komplexer, aufwendiger, mit jedem Ausbauschritt noch einmal mehr. Wir sind jetzt schon davon ausgegangen, dass diese Unterhaltskosten um 20 Prozent zunehmen, also überproportional. Das zeigt, dass in Zukunft jeder Ausbauschritt sehr genau angeschaut werden muss, auch unter dem Aspekt Folgekosten.

Die zweite Sorge, die Sie angesprochen haben, ist die zukünftige Ausstattung des Fonds. Das ist richtig: Wir haben mit der Elektromobilität dann unter Umständen Ertragsausfälle bei der Mineralölsteuer. Das ist ja attraktiv, wir wollen die Elektromobilität fördern und sagen dann: Wir befreien euch von der Steuer. Gleichzeitig muss ja das Geld irgendwoher kommen. Wir haben die CO₂-Abgabe; dazu ist jetzt noch nichts entschieden. Die ständerätliche UREK berät im Moment das CO₂-Gesetz. Da gibt es noch keine Beschlüsse, die jetzt hier zur Diskussion stehen würden. Es stellt sich dann auch die Frage des Tanktourismus, die dann immer in die eine oder die andere Richtung entschieden werden kann.

Ich würde Ihre Fragestellung gerne noch etwas ausweiten. Ich denke, wir haben bei der Mobilität – das ist nicht nur Strasse, sondern das ist Strasse und Schiene – die Frage der Finanzierung, wir haben die klimapolitischen Fragen, wir haben die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, wir haben die technischen Entwicklungen. Als fünften Punkt – ich nenne ihn der Vollständigkeit halber – haben wir noch die Raumplanung. Ich denke, wir müssen alles dafür tun – und ich bin dankbar, wenn Sie uns dabei unterstützen –, diese komplexen Fragen, die ineinander hineinwirken, in Zukunft noch stärker wirklich als Gesamtherausforderung zu sehen. Am Schluss ist klar: Sie haben dann dieses Paket und das andere, und Sie haben in dieser Session auch noch die Agglomerationsprogramme zu behandeln. Die finde ich übrigens spannend, in dem Sinne, dass man dort bereits stärker in dieser Kombination denkt: Wo sind die Lösungen? Wie erreichen wir sie – und das dort, wo auch die Probleme sind? Aber ich glaube, Sie haben das sehr richtig gesagt, und ich bin mir dessen bewusst, dass das die ganz grossen Herausforderungen sind, die sich in diesem Gesamtkontext stellen.

Einfach um die Sorgen noch etwas auszuweiten: Was mir schon auch ein bisschen Sorgen macht – das ist jetzt spezifischer –, ist diese Übernahme der Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz. Das hat man entschieden, das ist so. Ich respektiere das selbstverständlich. Man sagt mir jetzt schon ab und zu, dass es da Kantone gegeben hätte, die vielleicht beim Unterhalt in den letzten Jahren, im Wissen darum, dass sie das ab 2020 – ja, ich sage jetzt mal – los sind, vielleicht etwas zurückhaltend waren. Sie haben gesagt, Herr Ständerat Engler, der Erwartungsdruck sei dann sehr gross bei den Kantonen. Da haben wir, würde ich sagen, gelinde ausgedrückt mal ein Spannungsfeld. Ich werde mir dann erlauben, wenn wir mal eine Sichtung vorgenommen haben, mindestens mit Ihrer Kommission diese Ausgangslage zu besprechen. Ich kann noch nicht sagen, in welcher Form. Im Moment nehme ich das einmal so zur Kenntnis. Schlaflose Nächte habe ich deswegen noch keine. Aber ja, es gibt auf der einen Seite den Erwartungsdruck und auf der anderen Seite vielleicht auch die Idee, dem Bund ein bisschen den Ball zuzuspielen.

Wir werden das sehr genau anschauen. Und wir werden Kriterien entwickeln müssen. Herr Ständerat Bauermann hat mir erzählt, wie sie das in seinem Kanton gemacht haben. Wir werden Kriterien entwickeln müssen, wie wir damit umgehen, mit beschränkten Mitteln dafür zu sorgen, dass selbstverständlich das Notwendige gemacht, aber gleichzeitig halt auch eine Etappierung vorgenommen wird, weil wir auch nicht einfach 400 Kilometer auf einmal sanieren können oder wollen. Ich gehe ja nicht davon aus, dass die 400 Kilometer alle sanierungsbedürftig sind, aber offenbar kommt da einiges auf uns zu.

In diesem Sinne danke ich Ihnen für Ihre Vorbereitungsarbeiten. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten, und werde mich dann bei der Detailberatung noch einmal zu Wort melden.

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.066/2910)

Für Annahme der Ausgabe ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

AB 2019 S 332 / BO 2019 E 332

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 18.066/2911)

Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 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 Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates



Abs. 2

...

- f. Streichen
- g. Streichen
- h. Streichen

Antrag der Minderheit

(Häberli-Koller)

Abs. 2 Bst. f

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 1

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

...

- f. Biffer
- g. Biffer
- h. Biffer

Proposition de la minorité

(Häberli-Koller)

Al. 2 let. f

Adhérer à la décision du Conseil national

Janiak Claude (S, BL), für die Kommission: Ich habe es schon beim Eintreten erwähnt, und es ist auch in vielen Voten der Kollegen und im Votum der Frau Bundesrätin zum Ausdruck gekommen: Der Grund, weshalb wir dieses Projekt gestrichen haben, ist, dass – wir haben es gehört: Der Bund übernimmt die Strassen erst im Jahr 2020 von den Kantonen – überhaupt noch keine fundierte Einschätzung des Nutzens, der Kosten und der Dringlichkeit dieses Projekts vorliegt. Es wäre willkürlich. Bei vielen anderen Projekten, die man auch gerne aufgenommen hätte, hat niemand im Parlament einen entsprechenden Antrag gestellt. Deshalb wurden sie nicht berücksichtigt. Es geht einfach auch um den ganzen Ablauf, der eingehalten werden soll. Wir haben das auch beim Eintreten bereits gesagt. Die Projekte müssen geprüft werden und dann priorisiert werden. Ich bitte Sie hier, der Mehrheit zu folgen, und kann Ihnen mitteilen, dass die Kommission mit 11 zu 2 Stimmen einem entsprechenden Antrag aus ihrer Mitte zugestimmt hat und dieses Projekt nicht übernommen hat.

Häberli-Koller Brigitte (C, TG): Mit meinem Minderheitsantrag ersuche ich Sie, die Bodensee-Thurtal-Strasse im vorliegenden Ausbauschnitt mit Realisierungshorizont 2030, wie vom Nationalrat bereits beschlossen, zu belassen. Wie bei anderen bereits beschlossenen oder noch zu beschliessenden Projekten wird der Netzabschluss auch für die Bodensee-Thurtal-Strasse per 1. Januar 2020 rechtskräftig. Bei dieser Strasse handelt es sich um eine 32 Kilometer lange Autostrasse von Arbon am Bodensee bis Bonau im Thurtal. Sie haben letzte Woche dazu ein kurzes Argumentarium in Form dieser Karte, welche vom Thurgauer Regierungsrat und von den kantonalen Wirtschafts- und Verkehrsverbänden unterzeichnet worden ist, erhalten.

Verschiedene starke und bei Weitem keine willkürlichen Gründe und Tatsachen sprechen klar für die Bodensee-Thurtal-Strasse. Es geht um eines der grössten Lärmschutzvorhaben auf den Nationalstrassen der Schweiz. 22 000 betroffene Menschen in 3400 Liegenschaften sind direkt betroffen und profitieren von der Bodensee-Thurtal-Strasse. Der Bundesrat sagt in seiner Botschaft, dass Lärmschutzprojekte prioritär behandelt werden müssen. Auch darum ist dieses wichtige Lückenschliessungsprojekt aufzunehmen. Zentral ist ebenfalls, dass mit der Bodensee-Thurtal-Strasse die von der Bevölkerung seit Langem erwartete und geforderte Verkehrssicherheit in den betroffenen Dörfern endlich erreicht werden kann. Weiter ist sie für unsere Region und den Kanton Thurgau ein wesentliches Mittel, um den Wohn- und Wirtschaftsstandort Thurgau und damit die Ostschweiz zu stärken, die Attraktivität weiter auszubauen und so an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes teilzuhaben. Die Bodensee-Thurtal-Strasse verbessert die Verkehrsanbindung von 4500 Betrieben und Unternehmen mit 40 000 Beschäftigten.



Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist für den Kanton Thurgau zusammen mit der als Kantonsstrasse geplanten Oberlandstrasse das grösste und wichtigste Infrastrukturprojekt der kommenden Jahrzehnte. Die Planungsarbeiten wurden konsequent und mit grossem finanziellen Engagement vorangetrieben, und das Projekt wurde ganzheitlich angegangen. Neben rein verkehrlichen Anliegen wurden und werden ebenso raumplanerische und ökologische sowie land- und volkswirtschaftliche Aspekte berücksichtigt. Die Zweckmässigkeit ist ausgewiesen, und das genehmigungsfähige Projekt kann vom Kanton Thurgau nach Bundesvorgaben bereits diesen Sommer – bereits diesen Sommer! – übergeben werden. Per 1. Januar 2020, also rechtzeitig auf den Beginn des vorliegenden Ausbaus, geht die heutige Verbindung als neue N23 an den Bund über.

Weil die Planung, wie ausgeführt, weit fortgeschritten ist, sind die Kosten der Bodensee-Thurtal-Strasse bekannt. Sie liegen bei rund 1,56 Milliarden Franken. Eine erste Tranche von 310 Millionen Franken ist für den Zeitraum 2020–2023 ausreichend. Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist von der Thurgauer Bevölkerung gewollt. Bereits 2012 haben die Thurgauer Stimmberechtigten mit 55 Prozent Jastimmen den Grundsatzentscheid für diese Strasse gefällt. Die Städte und Gemeinden entlang der Bodensee-Thurtal-Strasse stehen hinter dem Vorhaben, ebenso die Wirtschaft, das Gewerbe und die kantonalen Verkehrsverbände.

Die Industrie- und Handelskammer des Kantons Thurgau hat dazu mit einer Studie die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Bodensee-Thurtal-Strasse untersuchen lassen. Gemäss dieser Studie werden deutlich kürzere Reisezeiten, weniger Reisezeitverluste und ein flüssiger Verkehr, dies besonders für den Oberthurgau, erwartet. Ebenso wird sich eine bessere Wohn- und Lebensqualität ergeben. Mit der Bodensee-Thurtal-Strasse wird eine zukunftsorientierte Gesamtlösung anstelle eines Flickwerks aus örtlichen Insellösungen angestrebt. Wichtig ist schliesslich noch einmal zu betonen, dass sich die Bodensee-Thurtal-Strasse doch von den beiden anderen genannten Strassen unterscheidet, die der Nationalrat zusätzlich aufgenommen hat. Das Projekt ist weit fortgeschritten, es kann diesen Sommer übergeben werden; die Kosten sind bekannt – 1,56 Milliarden Franken –; die Bodensee-Thurtal-Strasse wurde bereits in der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen diskutiert und hat dort mit

AB 2019 S 333 / BO 2019 E 333

einer Minderheit bereits auf der Fahne figuriert; und die Thurgauer Stimmbewohner, wie bereits ausgeführt, hat sie in einer Volksabstimmung gutgeheissen.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Noser Ruedi (RL, ZH): Ich möchte auch rasch das Wort ergreifen, weil hier ja auch noch die Streichungsanträge zur Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn und zum Muggenbergtunnel, bei welchen es keine Minderheiten gibt, aufgeführt sind.

Ich möchte zuerst aber eigentlich der Kommission für ihre gute Arbeit danken und in keiner Art und Weise in meinem Votum diese Arbeit jetzt infrage stellen. Darum habe ich auch darauf verzichtet, einen Antrag zu stellen. Denn mich überzeugt sehr, was Kollege Hösli und Kollege Graber gesagt haben, nämlich dass man sich an die Prozesse halten muss; ich möchte das auch unterstützen. Ich gestatte mir die vielleicht schlaksige Bemerkung, es wäre gut, man würde das auch beim Bahnverkehr so handhaben; das wäre genau dasselbe. Dann hätte man auch weniger Probleme bei anderen Geschäften. Ich finde es hervorragend von der Sache her.

Nun ist es aber so: Da die beiden weiteren Projekte im Nationalrat dummerweise aufgenommen worden sind, wird es dort natürlich zu einem Ja zu den Projekten interpretiert, und wenn wir das hier streichen, könnte es fälschlicherweise als Nein zu den Projekten interpretiert werden. Darum möchte ich die Gelegenheit nutzen, der Frau Bundesrätin zwei, drei Fragen zu stellen, in der Hoffnung, dass sie eine Klärung in dieses Durcheinander, das ja nicht zuletzt durch die nationalrätliche Debatte entstanden ist, bringen kann. Ich möchte Sie bitten, Frau Bundesrätin, diese Fragen nach Möglichkeit jetzt hier zu beantworten. Wenn dies nicht möglich ist, habe ich auch nichts dagegen, wenn Sie das im anderen Rat oder dann wieder bei uns anlässlich der Differenzbereinigung tun.

Es sind ganz einfache Fragen zur Zürcher-Oberland-Autobahn: Wann ist die Planung fertiggestellt, und wann könnte man mit einem Baubeginn rechnen? Ich weiss, die Frage ist viel einfacher formuliert, als sie zu beantworten ist. Dann möchte ich Sie fragen – weil das ja eine Bedingung ist, um bei den Verpflichtungskrediten berücksichtigt zu werden -: Wann werden die Kosten dafür bekannt sein? Dann ergibt sich die rhetorische Frage daraus: In welchem Verpflichtungskredit wird dieses Projekt aufgenommen werden können?

Eberle Roland (V, TG): Es wird Sie kaum erstaunen, dass ich auch noch das Wort ergreife. Nachdem sich alle Kantonsvertreter, die "beschenkt" wurden, in der Eintretensdebatte herzlich und höflich bedankt haben, muss ich diese Feststimmung ein bisschen trüben.



Meine Standeskollegin Brigitte Häberli-Koller hat darauf hingewiesen, wie die Bodensee-Thurtal-Strasse funktioniert und in welchem Planungsstand sie ist. Es ist tatsächlich stossend, dass durch das Überladen dieser Vorlage mit zwei nicht reifen Projekten auch unsere Bodensee-Thurtal-Strasse negativ tangiert wird. Spätestens seit 2013 und seit meiner Motion 13.4186, "Zukunft des Netzbeschlusses" – einer Motion, die das ganze Thema angestossen hat –, erwarte ich vom Bundesrat, dass er hier seine Pflicht erfüllt, auch wenn das ab und zu unangenehm ist, weil gewisse Volksentscheide nicht so herauskommen, wie er es sich vielleicht in Bezug auf die Finanzierung gewünscht hat.

Ich weise darauf hin, dass dieses Thema bei der Neugestaltung des Finanzausgleichs à fond diskutiert wurde und die entsprechenden Zusagen dort gemacht worden sind. Ich war damals, als die Abtretung der noch nicht gebauten Nationalstrassenteile an den Bund definiert und beschlossen wurde, in der Thurgauer Regierung. Die Bodensee-Thurtal-Strasse, das wurde heute schon x-fach erwähnt, schliesst eine Lücke einer wichtigen Verkehrsader im Thurgau, und ich bitte um Verständnis, dass es irgendwann dann nicht mehr so lustig ist, wenn man als Gewerbler regelmässig anderthalb Stunden braucht, um eine Strecke von knapp 40 Kilometern zu bewältigen. Das ist sehr, sehr aufwendig und sehr negativ. Ich glaube, dass die Thurgauer Bevölkerung auch das Recht hat, dass sich der Bundesrat dieser langjährigen Verpflichtung anschliesst und diese Lücke raschestmöglich zu schliessen bereit ist. Ich glaube, die Thurgauer Bevölkerung darf erwarten, dass diese Zusagen umgesetzt werden, dass das Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse im nächstfolgenden Ausbauschnitt Eingang findet, damit die Loyalität und Geduld des Thurgaus nicht durch Verzögerungen und Verströungen überstrapaziert werden, und dass sich der Ständerat mit einer Randregion solidarisch zeigt, welche oftmals unter dem Radar des Bundesinteresses läuft, vergessen geht oder übersehen wird.

Ich bedanke mich, wenn Sie, alle diejenigen, die dann im Saal sitzen werden, in einem nächsten Ausbauschnitt daran denken, dass hier – die Frau Bundesrätin hat darauf hingewiesen – auch die Regionen ausgewogen berücksichtigt werden müssen, selbstverständlich wenn die übrigen Zuschlagskriterien erfüllt sind.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich nehme zuerst kurz Stellung zum Minderheitsantrag Häberli-Koller, obwohl ich mich schon beim Eintreten dazu geäussert habe.

Ich glaube, es ist wichtig, dass heute hier etwas klargestellt wird: Sie entscheiden heute, wenn Sie mit der Mehrheit entscheiden, nicht für oder gegen die Bodensee-Thurtal-Strasse; das wäre eine falsche Aussage. Sie entscheiden lediglich darüber, ob Sie jetzt für ein einziges Projekt, das eben nebst zahlreichen anderen Projekten besteht, einen Sonderzug fahren, anders vorgehen als bei den anderen. Deshalb ist die Aussage klar: Wenn Sie heute mit der Kommissionsmehrheit stimmen, dann haben Sie nicht gegen die Bodensee-Thurtal-Strasse gestimmt – das wäre eine falsche Interpretation –, sondern Sie haben gesagt: Wir behandeln dieses Projekt genau gleich wie den Muggenbergtunnel, die Zürcher-Oberland-Autobahn und weitere Projekte zu diesen Kantonsstrassen, die wir jetzt ab 1. Januar 2020 übernehmen und die wir nach den genau gleichen Standards überprüfen werden. Ich glaube, das gilt auch für alle anderen in diesem Saal, die jetzt bei diesen drei Projekten nicht dabei sind. Ich gehe davon aus, dass Sie das auch hören wollen: Auch Ihre Projekte werden geprüft, nicht nur diese drei. Wenn man jetzt sagt, diese drei Projekte werden ganz sicher geprüft, dann werden die anderen ganz sicher auch geprüft. Ich finde, alles andere wäre gegenüber unserem Land und unserer Bevölkerung einfach unfair. Das ist das Wesen dieses Vorgehens.

Deshalb noch einmal: Wenn Sie heute der Kommissionsmehrheit folgen, ist das kein Entscheid für oder gegen die Bodensee-Thurtal-Strasse, sondern es ist der Entscheid der Kommissionsmehrheit, den der Bundesrat unterstützt. Wir werden ganz klar bei den kommenden Arbeiten auch diese Bodensee-Thurtal-Strasse mit den geltenden Standards beurteilen und Ihnen dann unsere Beurteilung abgeben.

Jetzt zur Frage von Herrn Ständerat Noser: Ich verstehe das. Ein Projekt steht jetzt da im Raum, das andere nicht. Schaffen Sie nun schon ein Präjudiz, je nachdem, wie Sie stimmen? Ich sage Ihnen: Nein, es ist kein Präjudiz!

Sie haben gefragt, wann die Planung fertiggestellt sei. Was ich Ihnen zusichern kann, ist, dass wir die Projekte für diese Zürcher-Oberland-Autobahn wie für den Muggenbergtunnel und die Bodensee-Thurtal-Strasse jetzt sehr schnell beurteilen werden. Die Standards sind Ihnen bekannt, wir werden da auch nicht plötzlich neue Standards entwickeln: Die haben sich ja bewährt, das haben Sie vorhin auch so bestätigt. Wir werden das sehr rasch an die Hand nehmen.

Dann: Wann sind die Kosten bekannt? Ich hoffe, dass wir Ihnen bei der nächsten Vorlage, der Step-Vorlage – die kommt ja in vier Jahren wieder und ist dann in Ihrem Rat, so lange dauert das nicht –, die Kosten aufzeigen können. Der Bundesrat wird Ihnen dann sagen, welche Projekte er Ihnen vorschlägt. Selbstverständlich werden Sie dann auch fragen, was bei der Beurteilung der Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse, Zürcher-Oberland-Autobahn und Muggenbergtunnel herausgekommen ist. Vielleicht sind sie dann bereits im Realisierungsschritt



für die nächsten vier Jahre drin, oder vielleicht sind sie nicht drin.

Ich glaube, ich wäre Ihnen und, wie gesagt, auch allen anderen gegenüber unfair und unehrlich, wenn ich jetzt sagen

AB 2019 S 334 / BO 2019 E 334

würde: Diese drei sind ganz sicher drin, in dem Sinne, dass wir sie dann zur Realisierung vorschlagen. Aber Sie können sicher sein: Das Astra macht das immer in Zusammenarbeit mit den Kantonen, die sind in Kontakt miteinander und machen das nicht einfach im stillen Kämmerlein. Sie haben gesagt, die Standards seien richtig, die hätten sich bewährt. In diesem Sinne können Sie wirklich auch in Ihren jeweiligen Kantonen sagen: Wenn heute die Minderheit Häberli-Koller nicht unterstützt wird, ist das kein Nein zur Bodensee-Thurtal-Strasse. Das muss deutlich gesagt werden. Und wenn heute die Zürcher-Oberland-Autobahn nicht im Projekt ist, ist das nicht ein Nein, sondern es ist ganz klar ein Vorgehen, das sich bewährt hat, das Sie unterstützen. Wir werden dieses Vorgehen genau so weiterführen. Insgesamt wird das ja auch von den Kantonen unterstützt und als gut beurteilt.

Dass man jetzt probiert, da noch reinzukommen, verstehe ich; das gehört vielleicht zum Spiel. Ich glaube aber, dass es da auch die Klarheit der Entscheider braucht zu sagen: Okay, wir haben jetzt einen gemeinsamen Weg beschritten, und den setzen wir auch gemeinsam fort.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 33 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 18.066/2913)

Für Annahme des Entwurfes ... 42 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

Le président (Fournier Jean-René, président): La parole est au rapporteur, qui s'exprimera sur le postulat 19.3422, lequel est en lien direct avec le projet 2.

Janiak Claude (S, BL), für die Kommission: Ich denke, ich kann mich kurzfassen, Herr Kollege Graber hat die Begründung für dieses Postulat in extenso bereits abgegeben. Ich beantrage Ihnen, das Postulat 19.3422 anzunehmen.

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 Beschluss des Nationalrates





Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.066/2914)

Für Annahme der Ausgabe ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 1a

Antrag der Mehrheit

Streichen

Antrag der Minderheit

(Häberli-Koller)

Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung einen Verpflichtungskredit für die Kapazitätserweiterung "Bodensee-Thurtal-Strasse", welche im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe f bewilligt wurde, nachdem für diese das generelle Projekt vorliegt.

Art. 1a

Proposition de la majorité

Biffer

Proposition de la minorité

(Häberli-Koller)

Après que le projet général aura été élaboré, le Conseil fédéral soumettra au Parlement un crédit d'engagement destiné à financer l'accroissement de capacité "Bodensee-Thurtal-Strasse", qui a été approuvé dans le cadre de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 2–6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2019 • Vierte Sitzung • 06.06.19 • 08h15 • 18.066
Conseil des Etats • Session d'été 2019 • Quatrième séance • 06.06.19 • 08h15 • 18.066



Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 18.066/2915)
Für Annahme des Entwurfes ... 43 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

AB 2019 S 335 / BO 2019 E 335

