



23.055

**Stand und Änderungen
bei Ausbauprogrammen
der Bahninfrastruktur
und neue Langfriststrategie
"Perspektive Bahn 2050"****Etat d'avancement et modification
des programmes d'aménagement
de l'infrastructure ferroviaire
et nouvelle stratégie à long terme
"Perspective Rail 2050"***Zweitrat – Deuxième Conseil***CHRONOLOGIE**

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 19.12.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 26.02.24 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.03.24 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.24 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Wir führen eine einzige Debatte über Eintreten auf die vier Vorlagen.

Töngi Michael (G, LU), für die Kommission: Unsere Kommission, die KVF-N, hat an den Sitzungen vom 8. Januar und vom 29. Januar 2024 dieses Geschäft beraten. Es geht um wichtige Änderungen in Bezug auf frühere Ausbauschritte, namentlich um die Beschlüsse zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und um die Ausbauschritte 2025 und 2035. Das Geschäft zeigt Möglichkeiten in Bezug auf den weiteren Bahnausbau im Rahmen der Perspektive Bahn 2050 auf.

Namentlich schlägt uns der Bundesrat folgende Änderungen vor: einen Tunnel Morges-Perroy für den ersten Ausbauschritt auf der Strecke Lausanne-Genf; einen Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels anstatt des beschlossenen Teilausbaus; Projektanpassungen für den Tiefbahnhof Genf; eine Projektänderung beim Brüttenertunnel; eine finanzielle Aufstockung beim Zimmerberg-Basistunnel II aufgrund neuer Sicherheitsvorschriften – es braucht dort zwei getrennte Röhren anstatt einer Doppelspurrröhre – sowie Massnahmen für den Bau des vierten Gleises im Bahnhof Stadelhofen. Schliesslich geht es um die Projektierung des Grimseltunnels, die auch schon mit der Motion Umbricht Pieren 22.4207, "Multifunktionaler Grimseltunnel. Chance jetzt nutzen!", in diesem Rat gefordert wurde.

Die KVF-N ist ohne Gegenstimme auf das Geschäft eingetreten. Die Projekte waren allesamt unbestritten und wurden jeweils einstimmig beschlossen. Dies zeigt den hohen Stellenwert und die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und auch die Überzeugung, dass wir eine klimafreundliche Mobilität und genügend Kapazitäten für eine gut funktionierende Wirtschaft brauchen.

Der Ständerat hat dieser Liste noch einige weitere Projekte hinzugefügt, namentlich die Entflechtung Pratteln, den Ausbau Bahnhof Ebikon auf vier anstatt auf zwei Perronkanten, Vorleistungen für den Meilibachtunnel als Abzweiger aus dem Zimmerbergstunnel Richtung Ostschweiz, eine neue Haltestelle am Morgartenring in Basel, weitere Studien zum Ausbau in der Westschweiz, Massnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen des Fahrplans 2025 in der Westschweiz sowie die Projektierung Ausbau Tiefenwinkel. Diese zusätzlichen Projekte wurden in der Kommission allesamt bejaht.

Die Kommission diskutierte auch die Perspektive Bahn 2050. Der Schwerpunkt soll beim Ausbau im Bereich Agglomeration und zwischen Subzentren liegen, weil dort der grösste Umsteigeeffekt erwartet wird. Ausbauten auf längeren Strecken sollen dort erfolgen, wo die Bahn heute gegenüber dem Auto nicht konkurrenzfähig ist.



Aus verschiedenen Regionen und unterschiedlichen Sichtweisen werden Bedürfnisse für einen rascheren Ausbau oder auch für zusätzliche Projekte eingebracht, vor allem werden auch schnellere Verbindungen zwischen grösseren Stadtzentren gefordert. Aber in der Diskussion – auch mit der Verwaltung – zeigte sich eindrücklich, wie viele Projekte bereits im Bau sind, beschlossen sind oder jetzt in Planung gehen und wie komplex es ist, in diesem dichten System grosse Bauwerke zu realisieren. Es zeigte sich ebenfalls, wie gross die Auswirkungen des Wegfalls der Wankkomposition sind. Die sieben Minuten, die zwischen Lausanne und Bern fehlen, zwangen den Bund, das ganze Angebotskonzept 2035 neu zu berechnen. Es gilt also sehr grosse Herausforderungen zu bewältigen, um die beschlossenen Projekte ohne grössere zeitliche Verzögerung realisieren zu können.

Farinelli Alex (RL, TI), per la commissione: Con il presente messaggio si sottopongono per approvazione al Parlamento i seguenti decreti federali: decreto federale concernente la modifica delle fasi di ampliamento 2025 e 2035 dell'infrastruttura ferroviaria; decreto federale concernente l'adeguamento del credito complessivo per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria; decreto federale concernente l'aumento del credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria; decreto federale concernente l'aumento del credito d'impegno per la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria.

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale approva il finanziamento degli adeguamenti riguardanti le fasi di ampliamento 2020–2025 e 2020–2035. Essa si spinge oltre la proposta del Consiglio federale, esprimendosi a favore dei complementi decisi dal Consiglio degli Stati. Questi ha già deliberato che il progetto Ferrovia 2050 va completato con nuovi elementi da inserire nella fase di ampliamento 2020–2025 e 2020–2035. Tra questi figurano il completamento del tunnel di base del Lötschberg e una

AB 2024 N 10 / BO 2024 N 10

galleria di circa 9 chilometri nelle vicinanze di Morges, sulla tratta Losanna-Ginevra, una delle poche tratte con un volume di traffico rilevante a non godere della presenza di una ridondanza.

In merito ai crediti per la fase di ampliamento 2020–2035 si tratta di un incremento di 360 milioni di franchi che serviranno a finanziare le modifiche sinora apportate ai progetti già approvati nonché ai regolamenti che si vanno già delineando nelle regioni di Ginevra e Basilea. Il credito sale così da 6,4 a 6,765 miliardi di franchi. Per la fase 2020–2035, seguendo quanto deciso dal Consiglio federale, gli Stati hanno deciso di inserire in questa fase invece già il completamento della galleria di base del Lötschberg che disporrebbe quindi di due binari su tutta la sua lunghezza. Questo adeguamento di spesa per approvazione comporta un supplemento di 500 milioni di franchi.

Altri progetti: 1,29 miliardi di franchi serviranno per la citata galleria del canton Vaud sulla linea ad altissimo traffico tra Losanna e Ginevra. Tale traforo sarà scavato in alternativa al terzo binario. Finora era previsto che avrebbe attraversato zone densamente popolate, il che avrebbe comportato un elevato rischio di opposizione. Tutta una serie di altri progetti, di importanza minore, che verranno poi discussi nell'esame di dettaglio, sono stati sostenuti dalla commissione.

La commissione ha accolto all'unanimità l'entrata in materia e ha sostenuto tutti e quattro i decreti citati in apertura.

Cottier Damien (RL, NE), pour la commission: Je m'exprime au nom de la Commission des finances, qui soutient sans opposition les crédits d'engagement proposés par le Conseil fédéral, dans la version soutenue par le Conseil des Etats et par la Commission des transports et des télécommunications.

S'agissant du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF): la commission constate qu'il est solide et bien financé. Jusqu'en 2035, le FIF recevra chaque année entre 5,8 et 6,7 milliards de francs provenant de recettes affectées et d'apports du budget global de la Confédération. Nous devons être attentifs à partir de 2030, puisque les apports affectés diminueront légèrement lorsqu'échoira l'affectation d'un pour mille de la TVA – qui représente environ 500 millions de francs par an. A partir de 2031, les ressources de l'impôt sur les huiles minérales, qui représentent un peu moins de 250 millions de francs par an, tomberont. Cette affectation est liée à la dette du fonds, qui sera entièrement résorbée.

L'indexation de l'apport du budget de la Confédération et des contributions cantonales, ainsi que les hausses conjoncturelles des autres recettes affectées permettront en principe de compenser cette évolution. Le Conseil fédéral estime à environ 6,8 milliards de francs par an entre 2031 et 2040 les besoins de financement de ce fonds. Les versements annuels pour les investissements se situent entre 1 et 2,2 milliards par an entre 2023 et 2035. A titre de comparaison, lorsque la Confédération construisait la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), elle investissait jusqu'à 2,1 milliards par an.



Plusieurs projets importants de l'aménagement de l'étape 2035 seront mis en oeuvre durant cette période, notamment le tunnel de base du Zimmerberg II, le tunnel de Brütten, l'aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg, ou encore la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Les conséquences financières de l'aménagement doivent évidemment être prises en considération. Les coûts subséquents de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure devront être pris en compte dans les prévisions et dans le financement. Cela passe par les conventions quadriennales de prestations conclues avec 34 gestionnaires d'infrastructure.

Pour l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, le besoin annuel est estimé entre 3,8 et 4,4 milliards de francs par année pour les années 2023 à 2035. D'ici 2030, par ailleurs, les dettes du FIF – qui a encore une dette contractée venant de son prédécesseur, le Fonds transitoire pour les grandes infrastructures (FTP) – devraient être résorbées.

La Commission des finances estime que les projets, tels que proposés par le Conseil fédéral, peuvent être financés à travers le FIF et qu'ils semblent pertinents sur le plan de l'infrastructure, mais c'est à la Commission des transports et des télécommunications de s'exprimer. Vous venez de l'entendre.

Le Conseil fédéral a ajouté quelques grands projets à son projet initial, notamment le tunnel de base du Zimmerberg II, l'aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg, la construction du tunnel entre Morges et Perroy – ce qui permettra d'avoir quatre voies dans cette région qui a une circulation extrêmement dense et qui n'a actuellement pas de redondance – ainsi que les quatre voies entre Zurich et Winterthour – à savoir le tunnel du Brütten – ou encore la quatrième voie à la gare de Stadelhofen, pour ne citer que quelques-uns des plus grands projets.

S'agissant du crédit supplémentaire, qui a été décidé par le Conseil des Etats, la Commission des finances a soutenu l'ensemble de ces projets. Elle n'a pas pris position dans les détails, car il s'agit de la compétence de la Commission des transports et des télécommunications, mais elle estime que, dans l'ensemble, ces ajouts sont pertinents et qu'ils sont finançables. Je cite les trois principaux projets: il s'agit du tunnel de Meilibach, qui est en cohérence avec la décision de forer le tunnel du Zimmerberg II. Si on le faisait ultérieurement, on peut redouter des surcoûts; c'est en tout cas la crainte manifestée par les cantons. Il s'agit également des aménagements de la gare d'Ebikon. Il s'agit encore de mesures liées à la compensation de l'horaire 2025 dans plusieurs régions de Suisse romande, notamment à Agy, dans l'agglomération de Fribourg, à Genève – à savoir le fameux tunnel du Furet – ou encore entre Yverdon et Boudry. Je le répète: la Commission des finances ne s'est pas exprimée en détail sur l'ensemble de ces projets, car cela relève de la Commission des transports et des télécommunications, mais elle a soutenu l'ensemble de ces projets dans une perspective financière.

Sollberger Sandra (V, BL), für die Kommission: Die Finanzkommission hat sich aus finanzpolitischer Perspektive mit der Vorlage befasst. Die Finanzkommission ist einhellig der Meinung, dass sie sich wirklich auf die finanziellen Aspekte konzentrieren und die fachliche Diskussion der KVF überlassen will. Der Finanzkommission war es jedoch sehr wichtig, dass im Mitbericht vermerkt ist, dass die KVF eine genaue Prüfung der einzelnen Projekte vornehmen soll. Die Gelder sollen zweckmässig ausgegeben werden.

Eintreten war unbestritten. Die Finanzkommission beurteilt die Vorlage aus finanzpolitischer Sicht. Die Unterstützung der Finanzkommission begründet sich mit dem Stand des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dieser weist im Voranschlag 2024 Fondsreserven von 1,728 Milliarden Franken aus.

Insbesondere diskutiert wurden die vom Ständerat beschlossenen Zusatzprojekte. Der Direktor des BAV führte aus, die zusätzlich beschlossenen Projekte seien aus Sicht der Verwaltung bis auf zwei Ausnahmen vertretbar. Die Finanzkommission ist der Auffassung, dass die genauere Prüfung der Projekte Aufgabe der KVF ist. Ein Antrag auf Streichung der genannten zwei Projekte wurde denn auch zurückgezogen.

Die Finanzkommission bittet die KVF-N, die Projekte nicht nur auf die verkehrspolitische Notwendigkeit, sondern auch auf die Umsetzungsreife hin zu überprüfen. Bekanntlich müssen Bundesrat und Verwaltung die eingegebenen Projekte stark priorisieren. Besonders genau geprüft werden sollte deshalb die Notwendigkeit der vom Ständerat zusätzlich beschlossenen Projekte, weil diese nicht die genau gleiche Prüfung durchlaufen haben wie die vom Bundesrat beantragten Projekte. Eine kritische Prüfung erachtet die Finanzkommission generell für zwingend nötig, damit die Gelder zweckmässig ausgegeben werden.

Mit dem Voranschlag 2024 hat das Parlament bereits 38 Millionen Franken weniger Einlagen in den BIF beschlossen, als der Bundesrat beantragt hatte – dies, um trotz den vom Parlament beschlossenen Erhöhungen einen schuldenbremsenkonformen Voranschlag verabschieden zu können. Die vom Bundesrat in Aussicht gestellten Massnahmen zur



AB 2024 N 11 / BO 2024 N 11

Entlastung des Bundeshaushalts sehen eine befristete Kürzung der Fondseinlagen aus dem Bundeshaushalt vor. Die Finanzkommission des Nationalrates wird sich im Rahmen der Massnahmen zur Bereinigung des Bundeshaushalts, dem Entlastungspaket 2025, und beim nächsten Voranschlag mit den Massnahmen auseinandersetzen.

Die Finanzkommission beantragt der KVF-N zu den Entwürfen 1 bis 4 und dem Nationalrat zu den Entwürfen 2 bis 4, die Beschlüsse des Ständerates aus der Wintersession 2023 zu unterstützen. Die Entwürfe 1 bis 3 wurden einstimmig unterstützt, beim Entwurf 4 gab es drei Enthaltungen.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Ich gratuliere unserem Kollegen Andri Silberschmidt zu seinem dreissigsten Geburtstag! (*Beifall*)

Silberschmidt Andri (RL, ZH): Mal schauen, ob meine Geburtstagswünsche am Wochenende in Erfüllung gehen werden.

Gerne spreche ich im Namen der FDP-Fraktion zu Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und zur neuen Langfriststrategie Perspektive Bahn 2050. Bevor ich auf die einzelnen Ausbauschritte eingehe, möchte ich einige grundsätzliche Bemerkungen machen, die auch die Perspektive Bahn 2050 betreffen: Die FDP setzt sich für eine intakte Infrastruktur bei allen Verkehrsträgern ein, sei es beim Verkehr auf der Schiene, auf der Strasse, in der Luft oder auf dem Wasser. Wichtig für uns ist, dass für jeden Bedarf das optimale Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Dabei ist es uns wichtig, dass kein Verkehrsträger gegen den anderen ausgespielt wird und jeder Mensch die Freiheit hat, das für ihn am besten geeignete Verkehrsmittel zu nutzen. Wir wenden uns gegen Mobilitätsbeschränkungen und politische Präferenzen.

Der Bundesrat sieht mit der Perspektive Bahn 2050 eine deutliche Erhöhung des Anteils des Personenverkehrs auf der Schiene vor. Wir sind der Meinung, dass ein höherer Bahnanteil das Ergebnis von Infrastrukturinvestitionen sein kann, aber nicht sein muss. Wir wissen nicht, welche Technologien in zwanzig Jahren zur Verfügung stehen werden. Deshalb wäre es falsch, sich zu starre Ziele zu setzen. Was passiert, wenn die gewünschte Steigerung des Bahnanteils nicht in Sicht ist? Welche Massnahmen werden dann ergriffen? In der Kommission wollten wir mit einem Antrag dieses Ziel aus der Perspektive Bahn 2050 streichen, fanden aber leider keine Mehrheit.

Mit der freien Wahl des Verkehrsmittels kommt auch die Verantwortung. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass die verschiedenen Verkehrsträger die Kosten, die sie verursachen, möglichst selbst decken. Kostenwahrheit führt zu einem effizienten Umgang mit unseren ökologischen und finanziellen Ressourcen und setzt die richtigen Anreize für eine klimafreundliche Mobilität. Hier wollte die FDP-Fraktion den Bundesrat mit einer Kommissionsmotion auffordern, die Eigenwirtschaftlichkeit der Schiene zu erhöhen. Leider gab es auch dafür keine Mehrheit.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass in der Vergangenheit beim Ausbau der Schieneninfrastruktur eine sehr gute Arbeit geleistet wurde. Der 4-Meter-Korridor kann hier erwähnt werden, ebenso die Neat und der Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz in Europa. Leider sind die Nachbarinnen und Nachbarn der Schweiz nicht so pflichtbewusst, wenn es um den Ausbau der Infrastrukturen geht, weshalb wir oft mit Verspätungen aus dem Ausland zu kämpfen haben.

Ich komme nun zu den konkreten Ausbauschritten. Die FDP-Fraktion steht voll und ganz hinter den Investitionen in die Schweizer Bahninfrastruktur. Einerseits ist klar, dass die Infrastrukturausgaben Schritt halten müssen mit dem Bevölkerungswachstum und den steigenden Mobilitätsbedürfnissen. Andererseits führt eine gute Anbindung an ein leistungsfähiges Schienennetz zu mehr Wohlstand für die betroffenen Regionen und ihre Bewohner. Investitionen in die Infrastruktur führen somit zu mehr Wohlstand für den Mittelstand. Wir unterstützen deshalb alle Anträge der Kommissionsmehrheit.

Auf drei Projekte möchte ich besonders eingehen:

1. Wir unterstützen den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels und bedauern, dass dieser Vollausbau bei der ursprünglichen Planung nicht berücksichtigt wurde. Man hätte damit viel Geld sparen können.
2. Wir unterstützen die Massnahmen zur Verbesserung des Fahrplans in der Westschweiz. Aufgrund der vielen Bauarbeiten verschlechtert sich der Fahrplan in der Westschweiz leider kurzfristig. Hier braucht es dringend Massnahmen, um eine Stabilisierung des Fahrplans zu erreichen.
3. Als Zürcher betone ich abschliessend die Wichtigkeit des Ausbaus des Zimmerbergtunnels inklusive Meilibachtunnel, der das linke Zürichseeufer mit der Zentralschweiz verbindet. Wir unterstützen die Projektierung eines Anschlusses Richtung Chur, weil es sich bewährt hat, ein Projekt von Anfang an ganzheitlich zu planen.



Dies würde insbesondere den Bahnknoten Thalwil entlasten. Weiter unterstützen wir auch die Erhöhung der Kredite für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sowie des Brüttenertunnels.

Die Pipeline für die Investitionen ist gefüllt. Wir investieren in den nächsten Jahren über 20 Milliarden Schweizerfranken, was sehr wichtig ist, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu decken.

Vielen Dank, wenn Sie ebenfalls der Kommissionsmehrheit zustimmen und damit der Empfehlung der FDP-Fraktion Folge leisten.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Die SVP-Fraktion wird grossmehrheitlich auf dieses Geschäft eintreten, wobei die materiellen Änderungen zu den Bahnausbauprogrammen 2025 und 2035 keine grossen Diskussionen verursacht haben. Etwas mehr Diskussionen gab es bezüglich der Perspektive Bahn 2050.

Ich möchte zu den fünf wesentlichen Projektänderungen kurz Stellung nehmen:

Die Tunnellösung Morges-Perroy, welche rund 1,3 Milliarden Franken kosten wird, erscheint als adäquat. Sie wird einerseits die Kapazitäten erhöhen, und andererseits wird es tiefere Einsprachequoten geben, weshalb dieses Projekt relativ schnell realisiert werden kann. Selbstverständlich sollte es dann mit diesem zusätzlichen Loch nicht noch Löcher geben, wie wir 2021 in Tolochenaz eines erlebt haben.

Das zweite Projekt ist der Lötschberg-Basistunnel, das hat bereits mein Vorredner gesagt. Das ist ein sinnvoller Ausbau, weil er eine achtmonatige Sperrung des bestehenden Tunnels verhindert. Er kostet 640 Millionen Franken, und daraus werden am Schluss massive Kapazitätsausbauten im Bereich des Personen- und insbesondere des Güterverkehrs resultieren.

Im Raum Zürich wird mit dem Bahnhof Stadelhofen, mit dem Zimmerberg-Basistunnel II sowie mit dem Brüttenertunnel auch die Kapazität ausgebaut, was 600 Millionen Franken kostet. Auch die zwei Bahnhofsausbauten Olten und Genf-Cornavin erscheinen als adäquat. Gesamthaft wird der Ausbauschritt 2025 rund 340 Millionen Franken mehr kosten, und der Ausbauschritt 2035 wird nochmals 2,855 Milliarden Franken mehr kosten.

Etwas befremdlich wirkt dabei, wie mit den Projekten umgegangen wird. Die SVP-Fraktion hat die Projekte intensiv diskutiert. Wir haben vorhin vonseiten der Finanzkommission gehört, dass überhaupt keine Kritik kam; nein, man hat für die Westschweiz sogar noch über 100 Millionen Franken mehr gesprochen, wozu es nachher noch einen Minderheitsantrag geben wird. Man müsste sich fragen, ob es zu wenig Projekte gibt oder ob im BIF zu viel Geld liegt. Da könnte man dann auch 2030 über das Promille der Mehrwertsteuer sprechen, welches wegfällt. Jedoch gehen dieses Parlament und die Kommissionen mit den Mitteln nicht haushälterisch um.

Zur Perspektive Bahn 2050: Hier werden Leitlinien festgelegt, welche befremdlich sind. Die Strasse und die Schiene werden weiterhin auseinanderdividiert. Es wird überhaupt nicht über die Energieeffizienz der einzelnen Verkehrsträger und über die Energieeffizienz der Zukunft diskutiert, und die freie Wahl des Verkehrsmittels soll eingeschränkt werden. Wir hoffen, dass der Bundesrat und die Verwaltung dies noch ändern werden. Generell muss gesagt werden: Auch die Bahn wird in Zukunft einen höheren Selbstfinanzierungsgrad ausweisen

AB 2024 N 12 / BO 2024 N 12

müssen, was entweder mit höheren Ticketpreisen oder mit mehr Effizienz erreicht werden muss.

Die SVP-Fraktion tritt, wie gesagt, auf dieses Geschäft ein. Wir werden jedoch den Antrag der Minderheit I mark unterstützen.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE): Oui, nous avons besoin de perspectives pour le rail. Mais de quelles perspectives parlons-nous ici?

Avec la nouvelle appellation perspective Rail 2050, qui remplace désormais la stratégie à long terme pour le rail de 2012, il s'agit du développement du chemin de fer et des nouvelles étapes d'aménagement jusqu'à l'horizon 2050, axés principalement sur l'aménagement ferroviaire sur les courtes et moyennes distances. Nous sommes à l'étape de vision et d'objectifs, et c'est bien au Parlement de définir les projets d'aménagements de l'infrastructure ferroviaire. L'étape suivante sera celle visant à concrétiser l'orientation générale au niveau territorial.

De manière générale, cette proposition, qui reflète l'avis de la majorité de la commission – dont le groupe des Verts fait partie – ainsi que celui du Conseil des Etats, apporte plusieurs améliorations: l'extension de capacité du côté de la ligne Lucerne-Zoug-Zurich, l'intégration de la phase préliminaire du tunnel de base du tunnel de Meilibach, des nouveaux arrêts à Bellinzona Piazza Indipendenza ou Morgartenring, ou encore l'extension de capacité de la ligne Zurich-Coire.

Du côté romand, la sortie à double voie de la gare de Genève ou l'aménagement d'un nouveau tunnel à double voie entre Morges et Perroy sont de bonnes nouvelles. Cela engage le débat sur la question de la redondance,



qui est essentielle, sur la liaison entre Genève et Lausanne, mais ne le résout pas – il est important de le souligner. Nous aurons l'occasion de nous exprimer sur la motion Français 23.3668, qui apportera des éléments supplémentaires. Cette bonne nouvelle ne suffit en effet pas.

Il y a également l'ajout d'études préliminaires sur la Suisse romande ainsi que des mesures de réparation pour réduire les effets négatifs de l'horaire 2025 en Suisse romande, qui représentent un véritable écueil pour cette dernière. Cette proposition permet de rétablir un tout petit peu la situation, qui n'est pas encore satisfaisante pour la Suisse romande, mais cela représente quand même un pas en avant. La proposition ne semble pas plaire à M. Imark, puisqu'une minorité à 100 pour cent germanophone l'a rejetée fermement, et demande de supprimer cette proposition. Avis aux membres romands de l'UDC: il ne faut pas se laisser emporter par cette proposition de minorité Imark, mais libérer cet argent pour la Suisse romande.

La stratégie 2050 est la bonne, car c'est en se concentrant sur les agglomérations que l'on peut obtenir le plus grand effet de transfert. Si l'on peut se réjouir, évidemment, de ces améliorations, on déplore tout de même le retard que l'on peut observer concernant plusieurs de ces projets. Cela est évidemment dommageable et compromet notre objectif de transfert vers le rail.

Cette perspective s'inscrit dans la planification complémentaire de courtes et moyennes distances, à savoir les réseaux autour des grands centres urbains. C'est donc une bonne nouvelle, mais on peut regretter quand même – et il faut le dire – qu'il n'y ait pas un mot sur les longues distances internationales. La Suisse a su développer son propre réseau, ce qui nous offre aujourd'hui un réseau ferroviaire parmi les meilleurs du monde. Mais on a aussi besoin de desserte et de davantage de trains directs vers l'étranger. La Suisse doit pourtant jouer un rôle central dans le déploiement de trains rapides et de trains de nuit en Europe. Elle en a l'expertise et, évidemment, l'urgence climatique devrait la pousser à s'engager sur cette voie.

Je vous dis un dernier mot sur la stratégie climatique de la Suisse, parce qu'elle figure clairement dans le message du Conseil fédéral, où l'on peut lire ces mots, je les cite: "pour le secteur des transports [...] l'objectif climatique ne peut pas être atteint par une électrification à large échelle et, en complément, des carburants renouvelables, mais [...] le transfert du trafic routier vers les transports publics ou vers le rail recèle un important potentiel de réduction". Avis donc aux amateurs et à bon entendeur: l'avenir de la mobilité se dessinera largement sur les rails.

Je vous remercie d'accepter cette perspective Rail 2050.

Imark Christian (V, SO): Frau Klopfenstein Broggini, Sie haben von Projekten in der Höhe von 100 Millionen Franken gesprochen, die negative Auswirkungen des Fahrplanwechsels 2025 beheben sollen. Das sind ja Bauprojekte. Können Sie mir sagen, wie lange es geht, bis diese Bauprojekte überhaupt realisiert sind? Ich meine, 2025, das ist nächstes Jahr.

Klopfenstein Broggini Delphine (G, GE): Il est important, aujourd'hui, de voir que la Suisse romande est le parent pauvre. Nous avons un souci à plusieurs niveaux, notamment sur la question de l'horaire 2025. C'est donc un besoin urgent auquel il faut répondre au plus vite. La disposition proposée répond rapidement à un besoin de ne pas dégrader ou de dégrader le moins possible la situation. Vous venez de Soleure. Vous êtes aux portes de la Suisse romande. C'est la raison pour laquelle vous devriez également être sensible à cette question. Je vous invite, et j'invite les membres romands du groupe UDC, à ne pas suivre la minorité, de manière à laisser un budget suffisant afin d'aller de l'avant sur la question romande.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Klopfenstein Broggini, Sie werfen sich jetzt hier für die Romandie in die Bresche. Als wir das Nationalstrassenprogramm besprochen haben, haben Sie alles dagegen unternommen, dass die Romandie vom Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon profitiert. Ist es nicht etwas widersprüchlich, was Sie da für ein Theater ablassen?

Klopfenstein Broggini Delphine (G, GE): Très clairement, les projets de routes qui ne vont pas dans la même direction que le projet du rail ne constituent pas du tout une solution qui aidera la Suisse romande. Au contraire, on le sait: de nouvelles routes amènent un nouveau trafic. Evidemment, les embouteillages que l'on connaît aujourd'hui ne vont que s'agrandir toujours plus. Je vous rappelle que la proposition d'agrandir aujourd'hui les autoroutes – vous étiez peut-être de la partie – s'est faite sur le coin d'une table en commission, sans l'avis d'experts et sans l'avis même du canton. Cette proposition n'a donc pas de sens et je me réjouis que la population puisse voter à ce sujet et rejeter clairement cette proposition d'agrandissement des autoroutes.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Beim Ausbau der Bahninfrastruktur bewegen wir uns im Spannungsfeld zwischen Randbedingungen und Wunschdenken, zwischen Realität und Visionen. Gerne möchten wir immer mehr und



immer schnellere Direktverbindungen zwischen den Zentren, und auch die ländlichen Regionen sollen von guten Umsteigeverbindungen profitieren. Wer lieber mit dem Auto unterwegs ist, wünscht sich, dass möglichst viele andere Autofahrende auf die Bahn umsteigen und ihren Platz auf der Strasse freigeben. Nicht zu vergessen ist der internationale Verkehr: Hier möchten wir möglichst mit Hochgeschwindigkeitszügen oder bequem im Schlafwagen reisen.

Bei alledem müssen wir uns aber auch fragen, was die Konsequenzen dieses Ausbaus sind. Reisen wir häufiger? Sind wir bereit, längere Pendlerdistanzen in Kauf zu nehmen? Ich glaube, die Antwort auf diese Frage ist klar: Ja. Und es ist ein Ja, das sowohl für die Schiene wie auch für die Strasse gilt. Deshalb müssen alle Ausbauten kritisch hinterfragt werden, und deshalb erachten wir es als richtig, dass in den Überlegungen zu den Perspektiven Bahn 2050 das Verlagerungsziel hoch gewichtet wird, ohne dabei die Nachfrage und die Zersiedelung zu fördern. Die Konsequenz daraus ist, dass der Fokus bei den Ausbauten in näherer Zukunft auf den kurzen und mittleren Distanzen liegt.

Für eine erfolgreiche Verlagerungsstrategie braucht es aber nicht nur bahnseitige Massnahmen. Eine Verlagerung findet nur dann statt, wenn mit der Steigerung der Attraktivität der Bahn nicht gleichzeitig auch der Strassen- und der Flugverkehr gefördert werden. Es braucht Push- und Pull-Faktoren

AB 2024 N 13 / BO 2024 N 13

und keinen doppelten Pull-Effekt. Leider haben wir aktuell aber gerade einen solchen doppelten Pull-Effekt, nämlich mit dem gleichzeitigen massiven Ausbau der Strasseninfrastruktur.

Wenn wir noch etwas weiter in die Zukunft blicken, dann sehen wir: Es braucht neue Ideen und Visionen, um das Verlagerungspotenzial auch auf den langen Distanzen und im internationalen Verkehr abzuholen. Hier braucht es im Hinblick auf die weitere Planung und insbesondere im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern noch Verbesserungen. Es ist uns jedoch bewusst, dass nicht alles nach Wünschen und Visionen realisierbar ist. Das hat der Misserfolg der Wankkompensation (Wako) gezeigt. Das zeigt sich aktuell, wenn die benötigten Fachkräfte für Projektierung, Planung und Bau fehlen. Und das ist auch der Fall, wenn immer mehr finanzielle und personelle Ressourcen nicht nur in Neubauten, sondern auch in den Unterhalt und die Erneuerung der bestehenden Infrastruktur fließen müssen.

Diese Realitäten sollten uns eigentlich bei den Wunschprojekten zu einer Priorisierung zwingen. Das ist aber eine Aufgabe, bei der das Parlament notorisch schlecht ist. Der Ständerat hat die Wunschliste im Gegenteil ausgebaut, und die nationalrätliche KVF hat sich dem angeschlossen – auch mit Zustimmung der grünliberalen Delegation.

Eine Ausnahme machen wir mit der Unterstützung der Minderheit Imark, welche die vom Ständerat eingebrachten diversen Massnahmen zur Kompensation des Wako-Verzichts in der Romandie wieder streichen will. Wir haben die Diskussion vorhin gehört. Kommen diese Massnahmen überhaupt rechtzeitig? Nein, sie kommen nicht rechtzeitig. Kommt dazu: Es ist eine wenig spezifizierte Sammelposition, in der verschiedene Projekte zusammengefasst werden, die gemäss Aussagen des BAV nicht die notwendige Umsetzungsreife haben und nicht die ordentlichen Planungsprozesse durchlaufen haben. Es macht aus Sicht der Grünliberalen Fraktion keinen Sinn, einfach 100 Millionen Franken bereitzustellen, sie dann aber mangels reifer Projekte und mangels Fachkräften nicht einsetzen zu können. Diese Projekte sollen in den nächsten Jahren zuerst studiert und allenfalls im Rahmen eines nächsten Ausbaus schrittes in der Botschaft 2026 eingebracht werden.

Gerne weise ich in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Problematik in der Romandie erkannt wurde. Von den zusätzlichen Geldern, die wir mit den heutigen Ergänzungen sprechen, fliesst ein grosser Teil in den Tunnel Morges-Perroy – ein Schlüsselprojekt für eine zuverlässige und redundante Verbindung zwischen Lausanne und Genf.

Ich mache noch eine kleine Bemerkung zur Sammelposition mit den 100 Millionen Franken: Es besteht eine beträchtliche Unsicherheit, wie diese Projekte abgerechnet werden, da es sich nicht um echte Ausbauschnitte handelt. So ist es wahrscheinlich, dass die Projekte schlussendlich nicht über den Kredit für die Ausbauschnitte, sondern über die Leistungsvereinbarung finanziert werden müssen, auch wenn wir sie heute im Rahmen der Ausbauschnitte sprechen. Das belastet aber den Substanzerhalt und wird sich damit nachteilig auf das Gesamtsystem auswirken.

Ich fasse zusammen: Die Grünliberale Fraktion schliesst sich den Anträgen der Kommission an – mit Ausnahme des Antrages der Minderheit Imark, dem sie zustimmt.

Tuosto Brenda (S, VD): Avec plus de 3000 kilomètres de voies ferrées et un nombre moyen de 2000 kilomètres parcourus par habitant et par an, la Suisse est le pays du train, avec une réputation fièrement ancrée dans le domaine ferroviaire. Conformément au mandat qui lui a été confié, le Conseil fédéral actualise la perspective



Rail 2050. Cela permettra d'établir les prochaines étapes d'aménagement, sur des bases actualisées, et d'intégrer de manière appropriée les évolutions importantes, notamment afin de respecter nos engagements en matière de politique climatique et énergétique.

La stratégie Perspective Rail 2050 prévoit une amélioration du trafic régional et d'agglomération. Ces lignes représentent un potentiel intéressant pour le report modal. Cependant, la priorisation du trafic régional ne doit pas avoir des effets négatifs sur le développement des grandes lignes nationales. Si la perspective Rail 2050 est un axe stratégique important, le groupe socialiste relève toutefois la nécessité qu'un concept d'horaire 2050 soit établi et présenté au Parlement, afin de bénéficier de garanties sur la cohérence du réseau ferroviaire à l'échelle nationale, voire internationale. Par ailleurs, l'augmentation de la part du rail dans le transport de passagers de seulement 3 points de pourcentage dans le scénario de base n'est de loin pas suffisante si l'on veut atteindre les objectifs climatiques fixés dans l'Accord de Paris.

Avec ces éléments, le groupe socialiste vous invite à accepter la perspective Rail 2050 et les crédits d'engagement supplémentaires défendus par le Conseil des Etats, qui permettront de renforcer la réalisation des prochaines étapes d'aménagement. Il vous invite à ne pas soutenir la proposition de la minorité Imark, qui porte atteinte aux mesures de réparation d'une grande partie des lignes nationales de Suisse romande et de celle du pied du Jura, qui supportent déjà les désagréments de l'horaire 2025.

Roth David (S, LU): Die Schweiz ist ein stolzes Eisenbahnland. Auf die Eisenbahn können wir stolz sein, weil Generationen vor uns unseren Stolz aufgebaut und unterhalten haben. Jede Generation ist aufs Neue dazu verpflichtet, ihren Beitrag dazu zu leisten. Die Botschaft enthält eine Erhöhung der Verpflichtungskredite um 2,8 Milliarden Franken für zusätzliche Projekte im nächsten Ausbauschnitt. Das ist viel Geld, aber es ist Geld, das wir dringend brauchen, um die Mobilität der Menschen und der Güter auf der Schiene abwickeln zu können.

Mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur in der vorliegenden Botschaft zur Perspektive Bahn 2050 stärken wir aber nicht nur das wirtschaftliche Rückgrat und den gesellschaftlichen Zusammenhang unseres Landes, er ist auch ein wichtiges Puzzleteil für die Erreichung der Pariser Klimaziele. Daran gemessen, wird auch offensichtlich, dass wir mehr tun müssen. Die Verlagerung, wie sie mit der derzeitigen Strategie eingerechnet ist, reicht weder der Sozialdemokratischen Fraktion, noch reicht sie zur Erreichung der Pariser Klimaziele. Eine Erhöhung um 3 Prozentpunkte auf 24 Prozent ist zu wenig ambitioniert. Wir müssen den Anteil der Bahn am Modalsplit auf mindestens 30 Prozent erhöhen. Deshalb begrüssen wir es auch, dass der Ständerat zusätzliche Projekte hinzugefügt hat, und wir haben diese Änderungen in der Kommissionsberatung auch unterstützt. Wir werden aber auch andere Massnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und der Anreize fürs Umsteigen auf die viel ressourcenschonendere und flächeneffizientere Bahn ergreifen müssen. Deshalb lehnen wir auch eine höhere Eigenfinanzierung ab, die letztlich zu höheren Ticketpreisen und damit zu einer tieferen Attraktivität führen würde.

Limitierend ist das Geld, auch wenn wir noch auf einen vollen Fonds zählen können. Insbesondere ist es aber auch der Mangel an Fachkräften, der sich limitierend auf die Projekte der Bahn auswirkt. Auf diese Fachkräfte werden wir beim Planen und Bauen angewiesen sein, dies hat sich auch im Rahmen der Beratung dieser Vorlage gezeigt. Zudem liegt es in der Verantwortung des Bundesrates, sicherzustellen, dass die Projekte nicht aufgrund mangelnder Ressourcen stehenbleiben. Wir werden das sehr eng begleiten, damit wir auch wirklich weiter an unserem Stolz bauen können, sodass die kommenden Generationen stolz auf uns sein werden.

Imark Christian (V, SO): Ja, Herr Kollege, vielleicht können Sie mir die Fragen zu den zusätzlichen Bauprojekten in der Höhe von 100 Millionen Franken beantworten. Diese Bauprojekte sollen die negativen Auswirkungen des Fahrplanwechsels 2025 beheben. Was ist der aktuelle Projektstand? Wann sind diese Projekte vollendet?

Roth David (S, LU): Wissen Sie, Ihnen geht es ja nicht darum, dass Sie jetzt die genauen Projektdetails mit mir besprechen möchten; Ihnen geht es darum, dass Sie 100 Millionen Franken weniger für die Bahninfrastruktur ausgeben

AB 2024 N 14 / BO 2024 N 14

möchten. Das können wir so akzeptieren, aber es ist natürlich auch so, dass wir mit diesen 100 Millionen Franken einen Auftrag an den Bundesrat geben würden, damit er dort Massnahmen ergreifen kann, und das kann er nur mit zusätzlichem Geld. Gratis wird es das nicht geben. Ich glaube, das wissen Sie genauso gut wie ich.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Was sich relativ langweilig liest und den langen technischen Titel "Stand



und Änderungen beim Ausbauprogramm der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie 'Perspektive Bahn 2050' trägt, was sehr viele Ortschaftsnamen und unterschiedliche Zahlen beinhaltet, ist mehr, viel mehr, als es scheint. Die darin enthaltenen vier Bundesbeschlüsse sind nämlich Symbol für den Zusammenhalt der Schweiz.

Bahninfrastrukturprojekte haben die Schweiz gross gemacht, vor allem aber verbinden sie die unterschiedlichen Regionen: Nord mit Süd, Ost mit West, West mit Nord und so weiter und so fort. Für die Mitte-Fraktion ist der Zusammenhalt der Schweiz zentral, und damit ist auch der Ausbau der Mobilität zwischen diesen Regionen zentral und mit ihm auch der Ausbau der Bahninfrastruktur. Die Mitte-Fraktion unterstützt generell den bereits guten Entwurf des Bundesrates und insbesondere den, ich behaupte das jetzt einmal einfach so, noch besseren Beschluss des Ständerates. Die Mitte wird allen vier Bundesbeschlüssen zustimmen.

Wie wichtig diese Verbindungen sind, zeigt die Tatsache, dass nur ein Minderheitsantrag eingereicht worden ist. Die Vorlage zeigt aber auch noch etwas anderes: Im Bereich der Bahninfrastruktur haben wir mit dem Bahninfrastrukturfonds ein gutes Finanzierungsmodell. Dank der Alimentierung dieses Fonds ist die Finanzierung gesichert, auch in kritischen Zeiten. Anders wäre die Erhöhung beim Ausbauschritt 2025 um 365 Millionen Franken und beim Ausbauschritt 2035 um fast 3 Milliarden Franken nicht möglich. Das heisst aber auch, dass wir diesem Finanzierungsmodell Sorge tragen müssen. Die Fonds dürfen nicht ausgehöhlt werden.

Die Mitte-Fraktion begrüsst die vom Ständerat eingeführten Kapazitätsausbauten zwischen Luzern, Zug und Zürich, zwischen Zürich und Chur, sie begrüsst die Integration des Zimmerberg-Basistunnels und des Meilbachtunnels, ebenso die zusätzlichen Haltestellen im Tessin oder im Morgartenring. Und natürlich unterstützt die Mitte-Fraktion die bereits vom Bundesrat ergänzte Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels und des Vollausbaus des Lötschbergtunnels. Letzterer vollendet ein Bauwerk am Lötschberg, vor allem aber verhindert er eine mehrmonatige Schliessung eines wichtigen Verkehrs- und Gütertransportweges. Er verhindert, dass Regionen wie der Kanton Wallis und der Kanton Bern monatelang schwerer erreichbar sind. Es sind aber eben nicht nur diese beiden Kantone, die an diesem Tunnel hängen, sondern auch Wirtschaftsregionen im Raum Basel oder in der Westschweiz.

Das Beispiel zeigt vor allem eines: Ein Tunnel ist nur dann ein Tunnel, wenn er zwei Röhren hat. Das gilt für Strasse wie Bahn gleichermassen. Es zeigt ein Zweites: Ein komplettes Bauwerk ist nur am Anfang teurer; wenn man es etappiert, wird es noch teurer. Dass wir diesen zweiten Schritt jetzt nicht noch in zwei weitere Schritte aufteilen, ist absolut richtig und wichtig, auch im Sinne der Finanzen. Mein Postulat zum Vollausbau des Lötschbergtunnels kann damit abgeschrieben werden. Dölf, du magst es mir verzeihen, ich nutze dein Wort heute gerne: "Freude herrscht!"

Bevor ich aber nun ganz euphorisch werde, komme ich noch kurz zurück zur Fahne und damit zum Minderheitsantrag Imark, welchen wir ablehnen. Zwar liegt der Bundesrat nicht falsch, wenn er sagt, dass die Massnahmen im vorgesehenen Zeitrahmen schwierig umzusetzen sind. Mais nous avons enfin besoin d'un plan pour le rail pour mieux desservir la Suisse romande. Das ist auch eine Aufgabe, die wir hier haben. Mit diesem Schritt sorgen wir zusätzlich für Zusammenhalt.

Ja, es ist ein wichtiger Schritt für die Bahninfrastruktur, es ist ein wichtiger Schritt, um unser Netz zu kompletieren, auszubauen und den öffentlichen Verkehr in der Schweiz noch stärker zu machen. Freude herrscht!

Ich glaube, ich muss Ihnen nicht nochmals sagen, dass die Mitte-Fraktion diese vier Bundesbeschlüsse allesamt unterstützen wird.

Rösti Albert, Bundesrat: Es wurde bereits viel gesagt, deshalb kann ich es relativ kurz machen, auch wenn es sich um ein sehr wichtiges Projekt handelt. Es wurde schon verschiedentlich gesagt: Wir müssen die Bahn ausbauen. Wir sind es der nächsten Generation schuldig, das zu tun, was die uns vorangehende Generation sehr gut gemacht hat. Sie hat uns nämlich ein einmaliges Bahnnetz bereitgestellt.

Hier geht es nicht um ein neues Programm, sondern es geht um den Stand des Ausbauprogramms mit einigen Anpassungen der Schritte 2025 und 2035, die nötig waren. Es ist kein Programm mit grundsätzlich neuen Projekten. Es ist vielleicht wichtig, dies einleitend zu sagen. Es geht hier, das wurde bereits gesagt, um Anpassungen insbesondere für die Westschweiz, nämlich auf der Strecke Morges-Perroy, und zwar mit einem neuen Tunnelverfahren, das in einer besseren Lösung resultieren wird. Es geht um den soeben von Herrn Nationalrat Bregy erwähnten Vollausbau des Lötschbergtunnels. Es geht auf der anderen Seite der Schweiz um den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, des Brüttenertunnels, des Zimmerbergtunnels. Und dann geht es auch um Ausbauten im Bereich des Bahnhofs Genf. Dort sind Anpassungen vorgesehen.

Sie sehen, dass es über die ganze Schweiz einen Ausgleich gibt. Es wurde hier auch gesagt, dass solche Projekte nur gut kommen, wenn der Zusammenhalt der Schweiz gewährleistet ist, das heisst, wenn alle Regionen ihre Bedürfnisse in etwa abdecken können. Hier ist gerade die Westschweiz mit Lötschberg und Morges-Per-



roy sehr gut abgedeckt: Von den 2,8 Milliarden Franken gehen letztlich rund 2,2 Milliarden in die Westschweiz. Das darf man hier so sagen, wenn es dann um kleinere Anträge geht.

Mir ist vor allem wichtig, dass wir mit diesen zwei Programmen, den Ausbauprogrammen 2025 und 2035, schon einen deutlichen Schritt in Richtung Bahn machen. Vorhin wurde von Herrn Roth der Modalsplit angesprochen; es sei wichtig, dass wir diesen erhöhen. Die 3 Prozent werden verschiedentlich als sehr wenig moniert. Es geht aber um 3 Prozent der Gesamtverkehrsleistung. Wenn man 3 Prozent der heutigen Schienenleistung nimmt – hier geht es um Schienenprojekte –, entspricht das einem Ausbau von fast einem Viertel. Das darf man nicht vergessen. Wir bauen mit diesen Programmen, mit diesen rund 300 Projekten die Schienenkapazität um fast einen Viertel aus. Die Rechnung ist einfach: Wir haben 70 Prozent MIV und 30 Prozent ÖV. Wenn man jetzt den ÖV, der auf der Strasse fährt, noch wegnimmt, sind wir irgendwo bei 20 Prozent, und dann können Sie die 3 Prozent dazunehmen. Das ist die Rechnung. Damit sei einfach gesagt – es ist sehr wichtig, das hier auch zu sehen -: Das ist ein wichtiger, ein grosser Schritt Richtung ÖV.

Nun komme ich noch zu den einzelnen Anträgen. Es wurde gesagt, wir werden mit den 100 Millionen Franken in die Westschweiz für die Verbesserung des Fahrplans 2025 der Bahn eben einfach 100 Millionen mehr geben. Diese 100 Millionen fehlen unter Umständen dann an einem anderen Ort, denn wir haben bereits heute für den Ausbauschritt 2026, der in Vorbereitung ist, eine massive Kostenüberschreitung zu verzeichnen, also massive Mehrkosten bei Projekten, die realisiert werden sollten, gegenüber dem, was wir mit dem BIF finanzieren könnten. Es ist so, der BIF ist gut alimentiert. Aber angesichts der kommenden Projekte, der kommenden Bedürfnisse – das sind Aarau-Zürich, Winterthur-St. Gallen, das ist der Knotenpunkt Basel, das ist der Knoten Luzern, oder das ist Lausanne-Bern; das sind die wesentlichen Projekte – bestehen Erwartungen in Milliardenhöhe, die wir auch aus dem BIF finanzieren müssen. Da macht es einfach keinen Sinn, dass wir diese Mittel blockieren – auch wenn es "nur" um 100 Millionen Franken geht –, wenn wir auf der anderen Seite schon konkrete Projekte haben. Da bitte ich Sie um etwas Zurückhaltung und auch um Nachsicht vonseiten der betreffenden Regionen.

AB 2024 N 15 / BO 2024 N 15

Aber grundsätzlich bin ich dankbar dafür, dass ich überall gehört habe, dass man auf dieses Paket eintritt. Nochmals: Es ist ein Paket mit einem Umfang von etwa 27,8 Milliarden Franken, wenn man alle Projekte nimmt. Es sind 300 Projekte – ein Drittel ist fertig gebaut, ein Drittel im Bau und ein Drittel noch in Planung. Man muss die Projekte am Schluss dann tatsächlich auch realisieren können.

Auch ich bitte Sie selbstverständlich namens des Bundesrates einzutreten und werde nachher gerne noch zum Minderheitsantrag Stellung nehmen.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Berichterstatter verzichten auf ein Votum.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

1. Bundesbeschluss über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur**1. Arrêté fédéral relatif à la modification des étapes d'aménagement 2025 et 2035 de l'infrastructure ferroviaire**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ziff. 1 Art. 1 Abs. 2 Bst. e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule; ch. I introduction; ch. 1 art. 1 al. 2 let. e

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

**Ziff. 2 Art. 1 Abs. 2***Antrag der Mehrheit**Bst. a Ziff. 14, 15; b Ziff. 8; c Ziff. 1; g; l-m*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Imark, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Schaffner, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren)

Bst. l

Streichen

Ch. 2 art. 1 al. 2*Proposition de la majorité**Let. a ch. 14, 15; b ch. 8; c ch. 1; g; l-m*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Imark, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Schaffner, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren)

Let. l

Biffer

Imark Christian (V, SO): Gestatten Sie mir, in meinem Votum mein Missfallen über den Entscheid des Ständerates und unserer KVF auszudrücken. Sie wollen zusätzliche 100 Millionen Franken ausgeben, an einem Ort, wo es keine Projekte gibt, wo es keine Ressourcen gibt und wo es auch keinen Besteller gibt. Darum habe ich den Antrag auf Streichung von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe l eingereicht. Ich kann Ihnen sagen, ich habe grosses Verständnis für die Befindlichkeit in der Westschweiz mit Blick auf den Zustand der SBB, die Baustellen und den Fahrplanwechsel. Auch meine Region ist von dieser Situation negativ betroffen. Aber man kann den Zustand der Unzufriedenheit nicht einfach mit 100 Millionen Franken Steuergeld wegkaufen, mindestens nicht, ohne zu wissen, wofür dieses Geld ausgegeben werden soll.

Was man auch nicht kann, ist, eine grassierende Unzufriedenheit über Baustellen dadurch zu beheben, dass man noch mehr Baustellen macht. Sie haben Post von der Lobbyorganisation Hauptstadregion Schweiz bekommen. Sie behauptet, es gebe konkrete Projekte, zum Beispiel für einen Tunnel in Genf, die im Zusammenhang mit diesen 100 Millionen Franken realisiert werden sollen. Diese sogenannten Projekte sind bestenfalls Bleistiftskizzen. Hier besteht in einzelnen Köpfen sehr viel Wunschdenken. Es wird behauptet, diese imaginären Projekte seien von den SBB beim Bund bestellt worden. Auch das ist leider eine Lüge. Bundesrat Rösti kann ja Stellung dazu nehmen, ob das stimmt oder nicht. Dann wird behauptet, diese Bleistiftskizzen für 100 Millionen Franken sollen den Fahrplan 2025 verbessern. Ich frage Sie: Wie soll ein nicht einmal seriös projektierte Tunnel in Genf den Fahrplan 2025 verbessern? Bis so ein Tunnel realisiert oder umgenutzt ist, vergehen locker fünf bis zehn Jahre. Es tut mir leid, aber es ist keine seriöse Politik, was hier gemacht wird.

Der Bund befindet sich im Sparmodus. Es vergeht kein Tag, an dem die freisinnige Finanzministerin nicht durchs Land tingelt und sagt: "Wir müssen sparen." Es werden Gelder von der Arbeitslosenversicherung genommen, um die Löcher im Bundeshaushalt zu stopfen, dies auf Kosten von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie Arbeitgebern. Und hier sollen – einfach so – 100 Millionen Franken zum Fenster rausgeworfen werden, ohne zu wissen, wofür. Auch die Armee sucht Geld, um die Versäumnisse der letzten Jahre wettzumachen – sie weiss es zwar noch nicht –, und auch die AHV wird Geld brauchen, wenn der nächste Abstimmungssonntag gekommen ist.

All diese Bedürfnisse haben irgendwo ihre Berechtigung, aber hier bei dieser Vorlage haben wir nicht einmal seriöse Projekte und Ressourcen. Herr Füglistaler hat in der Kommission etwa fünfmal gesagt, wir hätten keine Ressourcen und könnten hier nichts mehr machen. Es ist keine Frage der Parteizugehörigkeit, es geht nicht darum, ob Sie links oder rechts stehen, und es ist auch keine regionalpolitische Frage. Die Frage hier lautet: Haben wir ein finanzpolitisches Gewissen oder nicht? Sind wir glaubwürdig, oder sind wir eine Bananenrepublik?

Die KVF ist eine Sachkommission, und trotzdem haben auch deren Mitglieder eine Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler, mit dem Steuergeld haushälterisch umzugehen. Sollte dieser Minderheitsantrag abgelehnt werden, dann kann ich die ganzen Diskussionen um einen ausgeglichenen Bundeshaushalt schlicht nicht mehr ernst nehmen. Wenn jemand unzufrieden ist, dann kann er einfach seine Kontonummer hier deponieren und 100 Millionen Franken abholen – oder wie läuft das in Seldwyla?



Zuletzt noch ein Wort zu den beiden Kommissionssprechern: Ich erwarte von Herrn Farinelli und Herrn Töngi, dass zu diesem Minderheitsantrag keine Gegenargumente ins Feld geführt werden, weil es gar keine Gegenargumente gibt und weil die Kommission gar keine Debatte darüber geführt hat. Wir haben diese 100 Millionen Franken einfach stillschweigend zum Fenster rausgeworfen. Herr Farinelli und Herr Töngi sind ja Berichterstatter der Kommission, also können sie auch nicht berichten, dass irgendjemand diese Projekte explizit befürwortet hätte.

Wenn Sie ein klein wenig finanzpolitisches Gewissen haben, dann stimmen Sie meinem Minderheitsantrag zu. Wenn Sie Westschweizer sind, dann können Sie sich auch enthalten; das verstehe ich. Aber noch einmal: Es geht hier nicht um Regionalpolitik, sondern um die grundsätzliche Glaubwürdigkeit unseres Wirkens – machen wir eine seriöse Arbeit oder nicht?

Tuosto Brenda (S, VD): La cadence horaire du pied du Jura sera supprimée, dès décembre 2024, de Genève jusqu'à Granges, Olten et Bâle. Le chantier de la gare de Lausanne a plus de quinze ans de retard. Elle sera réalisée seulement pour absorber la demande actuelle. En cas de problème technique sur cette ligne, c'est toute la ligne entre une ville internationale – Genève – et la deuxième mégapole économique de Suisse romande qui sera touchée. Les mesures

AB 2024 N 16 / BO 2024 N 16

proposées ne sont pas un projet de l'horaire 2025, mais une conséquence de l'horaire 2025. (*Remarque intermédiaire du président: Une courte question!*) Pensez-vous vraiment que nos régions sont identiques?

Imark Christian (V, SO): Vielen Dank für Ihre Frage. Noch einmal: Ich habe sehr grosses Verständnis für Ihre Aussage, dass es in der Westschweiz ein riesiges Chaos gebe, mit all den Baustellen, mit dem Fahrplanwechsel. Sie haben recht – auch meine Region ist davon sehr negativ betroffen, und ich hätte sehr gerne wieder die Direktverbindung zwischen Basel und Genf. Ich habe aber kein Verständnis dafür, wenn wir einfach Geld zum Fenster hinauswerfen und gar nicht wissen, wofür, da wir keine konkreten, seriösen Projekte haben. Darum bitte ich Sie noch einmal, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Fraktionen verzichten auf ein Votum.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich nehme gerne Stellung. Ich möchte aber namens des Bundesrates noch zu einem anderen Punkt Stellung nehmen, zu dem ich ausnahmsweise eine Abstimmung verlange. Ich habe wahrscheinlich wenig Chancen, aber so soll klar sein, dass der Bundesrat eine andere Meinung hat. Es geht um den Anschluss des Meilibachtunnels. In Anbetracht der voraussichtlich klaren Mehrheit werden sich einige fragen, was der hier jetzt noch lange spricht. Ich sage Ihnen aber: Sie werden spätestens bei der Debatte um den Ausbauschritt 2026 daran zurückdenken. Wir haben einen Bedarf von über 20 Milliarden Franken, einen Bedarf, den wir niemals vollständig werden decken können. Deshalb müssen wir diejenigen Projekte reinnehmen, bei denen ein Angebot besteht, bei denen ein Angebot bestellt wurde, Projekte, die geplant sind und die realisiert werden können. Sonst blockieren wir unnötig Geld. Im Moment scheint mir, dass wir unnötig 200 Millionen Franken blockieren.

Zuerst zum Meilibachtunnel: Beim Anschluss des Meilibachtunnels ist weder ein Angebotskonzept vorhanden – man weiss gar nicht, wann welche Züge durch diesen Tunnel fahren würden –, noch ist die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen. Man macht zu jedem Projekt immer eine Wirtschaftlichkeitsberechnung, was eigentlich eine Voraussetzung für einen Beschluss in diesem Rat wäre. Ausserdem muss geklärt werden, wo ein solcher Tunnel an die Strecke Zürich-Chur angeschlossen werden soll. Auch das ist nicht klar.

Die Möglichkeit eines späteren Anschlusses des Meilibachtunnels wird im Rahmen der Projektierung des Zimmerberg-Basistunnels II planerisch sichergestellt. Es werden zwei voneinander unabhängige Röhren gebaut, sodass ein solcher Anschluss – natürlich mit einem gewissen Zusatzaufwand, dafür dann am richtigen Ort – erstellt werden kann. Es ist also weder nötig noch zweckmässig, die Projektergänzung in diesen Ausbauschritt aufzunehmen. Mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits für den Meilibachtunnel würden Sie eine Investition auf Vorrat und ohne die dazu nötigen Vorabklärungen machen. Die 100 Millionen Franken sollten heute nicht gesprochen werden.

Selbstverständlich gilt: Wenn Sie diesen Anschluss so beschliessen, werden wir so rasch als möglich die Planung an die Hand nehmen, damit wir das Projekt Zimmerberg nicht verzögern. Das will ich hier auch klar sagen: Wir wollen nicht, dass andere Projekte dann Schaden nehmen. Aber es würde mich freuen, wenn man hier dem Bundesrat folgen würde.

Ich komme zum zweiten eben diskutierten Projekt und zum Antrag der Minderheit Imark: Die 100 Millionen



Franken, die der Ständerat für die Abfederung möglicher Auswirkungen des Fahrplans ab 2025 in der Westschweiz fordert, sind nicht gerechtfertigt, bzw. die Projekte sind einfach nicht bereit. Dem Bund – also dem BAV, und das ist die Stelle für die Planung und die Antragstellung hier – wurde, auch wenn Projekte rumschwirren, bis heute von den SBB kein Bedarf in diesem Bereich gemeldet. Auch sind keine konkreten Projekte bekannt, die rasch umsetzbar sind. Man spricht von einem Tunnel von 70 Millionen Franken in Genf, wo heute vor allem Güterzüge verkehren. Man spricht von einer neuen Haltestelle; da müsste zuerst ein Angebotskonzept erstellt werden. Und man spricht von kürzeren Intervallen.

Ich verspreche Ihnen, auch in Anerkennung dieser Fahrplanprobleme in der Westschweiz, dass das BAV dort, wo es kann, über die Leistungsvereinbarung Lösungen treffen wird. Wir haben die Möglichkeit, über die Betriebskosten, über die Leistungsvereinbarung kleinere Investitionen zu realisieren, die nicht in ein Ausbauprogramm münden. Wir werden das dort, wo es sinnvoll ist, auch aus diesem 100-Millionen-Kredit tun können, auch wenn Sie diese 100 Millionen Franken hier ablehnen. Es gibt hier einfach keine konkreten Projekte.

Schauen Sie einfach auf der Fahne: Da steht unter anderem etwas zu den Vorstudien in der Westschweiz zum Bypass Bussigny, zum Doppelspurausbau Zürich-Chur, und dann gibt es in der ganzen Fahne einen Passus zu "ersten Massnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen des Fahrplans 2025 in der Westschweiz". Wie sollen wir im Jahr 2025 einfach so 100 Millionen Franken in einen Tunnel, in eine neue Haltestelle investieren? Sie wollen uns doch nicht Aufträge geben, die nicht realisierbar sind. Diese Gelder sind aber dann trotzdem blockiert.

Jetzt muss ich sagen, auch zugunsten der Westschweiz: Im BAV wurde ja wirklich darauf geachtet, dass in diesem Programm eine Ausgewogenheit zwischen der Deutschschweiz und der Westschweiz besteht – mit dem Lötschberg-Basistunnel, mit der Strecke entlang des Genfersees. Die Westschweiz soll auch 2026 berücksichtigt werden, wir werden eine Verbesserung der Linie Lausanne-Bern prüfen und ins Programm aufnehmen. Wie viel wir realisieren, werden wir dann im Jahr 2026 sagen können. Aber wenn wir jetzt einfach 100 Millionen Franken abzwacken, können wir dieses Geld dann nicht an einem anderen Ort einstellen. Auch die Westschweiz wird sicher nicht zurückgestuft oder in diesem Bereich zu wenig berücksichtigt.

Ich bitte Sie in Anbetracht der Tatsache, dass die Projekte halt so umfassend sind und auch die Mittel des BIF letztlich sorgsam eingesetzt werden müssen, dem Meilibachtunnel hier jetzt nicht zuzustimmen und auch dieser Ergänzung nicht zuzustimmen. Damit verbunden ist das Versprechen, dass wir mit der Leistungsvereinbarung dort, wo es möglich ist und Sinn macht und wo das auch zeitlich realisierbar ist, mit einigen wenigen Millionen Franken Verbesserungen auf der bekannten Linie in der Westschweiz machen.

In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen des Bundesrates, gegen den Meilibachtunnel zu stimmen und im Sinne von Nationalrat Imark der Minderheit zu diesen Ausgaben in der Westschweiz zuzustimmen.

Aber etwas noch, Herr Imark: Sie haben ja sehr gut gesprochen, wenn ich mir erlauben darf, das zu sagen, aber zum letzten Satz, wonach wir bei der Bahn ein "Höllenspuff" oder so etwas haben, muss ich zugunsten der SBB sagen, das haben wir also schon nicht.

Töngi Michael (G, LU), für die Kommission: Zum Meilibachtunnel gab es bei uns keine Minderheit und also auch keine längere Diskussion. Aber es wurde insofern diskutiert, als angemerkt wurde, dass dieser Anschluss nicht zu einer namhaften Verzögerung für den Zimmerbergtunnel führen darf. Das haben wir diskutiert. Uns wurde zugesichert, dass es möglich sein sollte, mit einem halben Jahr durchzukommen. Das war uns wichtig. Zur Frage der 100 Millionen Franken für den Fahrplan 2025 in der Westschweiz hatten wir schon eine Diskussion, einfach nicht im Zusammenhang mit dem Antrag selber. Vorhin beim Eintreten war der Fahrplan 2025 in der Westschweiz durchaus ein Thema. Es war so – und ich finde es wichtig, das zu sagen –, dass der Fahrplan 2025 sehr grosse Irritationen in der Westschweiz ausgelöst hat. Ich glaube, hier besteht das Missverständnis, dass man das Gefühl hat, der Fahrplan 2025 werde einfach 2025 gefahren und nachher nicht mehr. Richtig ist: Der Fahrplan 2025 war eine Korrektur. Weil man Baustellen und andere Schwierigkeiten hat, musste man diesen Fahrplan anpassen, mit Verschlechterungen in der

AB 2024 N 17 / BO 2024 N 17

Westschweiz, die es in dieser Art in der Deutschschweiz nicht gibt, zumindest gemäss dem, was wir mitbekommen haben. Es war das Bedürfnis der Kommission, zu sagen, dass man diese Verschlechterungen möglichst schnell aufheben will. Man will eben nicht, dass diese Verschlechterungen perpetuiert werden und noch 2030 oder 2033 bestehen. Das war die Diskussion, und deshalb hat die Kommission diesem Antrag nicht stattgegeben.

Imark Christian (V, SO): Lieber Herr Kommissionssprecher, ich verlange von Ihnen, dass Sie dem Rat den



Protokollauszug zu dem, was Sie jetzt gesagt haben, zustellen. Dann werden wir morgen wissen, ob Sie die Wahrheit gesprochen haben oder ob Sie gelogen haben. Kein Einziger hat ein Wort zu diesem Thema gesagt.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Herr Imark, das war eine kurze Zwischenfrage.

Töngi Michael (G, LU), für die Kommission: Sie müssten mich korrigieren, aber ich meine, dass die Protokolle der Kommissionen heutzutage allen Mitgliedern des Nationalrates zugänglich sind.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Wir führen hier keine allgemeine Aussprache, sondern es dürfen kurze Zwischenfragen gestellt werden.

Sollberger Sandra (V, BL), für die Kommission: Meine Frage, geschätzter Kollege, ist: Haben wir in der KVF wirklich darüber gesprochen – ja oder nein? Ich habe das Protokoll vor mir.

Töngi Michael (G, LU), für die Kommission: Es gab verschiedene Wortmeldungen von Mitgliedern aus der Westschweiz zum Fahrplan 2025 und zur Frage, wie man ihn verbessern kann.

Farinelli Alex (RL, TI), per la commissione: In effetti, è vero che in commissione non abbiamo discusso in dettaglio questo punto. Ma è altrettanto vero che dei 100 milioni di franchi si è parlato ampiamente. Si è detto, per esempio, che quei soldi erano frutto di una discussione che c'era stata tra i cantoni e nella consultazione fatta con il Consiglio federale. Il direttore dell'Ufficio federale del traffico Füglistaler si è espresso su questo tema, dicendo che non li riteneva necessari – quindi vi è stata una discussione.

Non è vero che ha detto – e qui correggo quello che ha detto il collega Imark – che non ci sarebbe più spazio per nessun altro progetto. Piuttosto non ci sarà più spazio per altri grandi progetti da qui al 2030 – ma questo non riguarda i piccoli progetti, i piccoli aggiustamenti.

In effetti, qui stiamo parlando di prime misure per l'eliminazione delle ripercussioni negative dell'orario 2025 sulla Svizzera occidentale. L'idea è proprio quella che a fronte di un peggioramento che ci sarà, bisognerà essere subito pronti, e con gli strumenti necessari, ad affrontare questi problemi.

Da qui i 100 milioni di franchi, che sono frutto di un compromesso politico. E mi permetto di dire che il compromesso appartiene alle sale del Parlamento, è qui, in queste sale, che si fa politica, una politica volta alla ricerca di compromessi, una politica come l'abbiamo portata avanti anche in altri momenti, magari in altri settori, come l'energia o l'asilo, dove non necessariamente sempre ci si limita alle questioni tecniche. Non siamo una repubblica delle banane. Ripeto: è vero, non ne abbiamo discusso in commissione. Siamo una repubblica che investe nel suo futuro. Questi 100 milioni di franchi, la commissione li ha decisi in un'ottica di investimento per il futuro.

Bst. a Ziff. 15 – Let. a ch. 15

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Streichung von Ziffer 15 von Buchstabe a. Die Abstimmung gilt auch für Artikel 1 von Vorlage 4.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.055/28067)

Für den Antrag der Kommission ... 178 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 14 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Abs. 2 Bst. I – Al. 2 let. I

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für Artikel 1 von Vorlage 4.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.055/28068)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 67 Stimmen

(4 Enthaltungen)



*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.055/28069)

Für Annahme des Entwurfes ... 193 Stimmen

Dagegen ... 1 Stimme

(0 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

2. Arrêté fédéral concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.055/28070)

Für Annahme des Entwurfes ... 193 Stimmen

Dagegen ... 1 Stimme

(0 Enthaltungen)

3. Bundesbeschluss über die Erhöhung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschnitt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur

3. Arrêté fédéral concernant l'augmentation du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2024 N 18 / BO 2024 N 18



Titre et préambule, art. 1–4

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.055/28071)

Für Annahme der Ausgabe ... 194 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.055/28072)

Für Annahme des Entwurfes ... 194 Stimmen

Dagegen ... 1 Stimme

(0 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über die Erhöhung des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur

4. Arrêté fédéral concernant l'augmentation du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit KVF-N

(Imark, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Schaffner, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1

Proposition CdF-N/majorité CTT-N

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Proposition de la minorité CTT-N

(Imark, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Schaffner, Schnyder, Sollberger, Umbricht Pieren)
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Über den Antrag der Minderheit Imark wurde bei Ziffer 2 Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe l von Vorlage 1 abgestimmt.

Angenommen gemäss Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N
Adopté selon la proposition CdF-N/majorité CTT-N

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 23.055/28073)
Für Annahme der Ausgabe ... 195 Stimmen
Dagegen ... 1 Stimme
(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 2–4

Antrag FK-N/KVF-N
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition CdF-N/CTT-N
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 23.055/28074)
Für Annahme des Entwurfes ... 194 Stimmen
Dagegen ... 1 Stimme
(0 Enthaltungen)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Vorlage 1 ist bereit für die Schlussabstimmung. Die Vorlagen 2 bis 4 sind definitiv angenommen.

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte (BBI 2023 2061)
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales (FF 2023 2061)

Angenommen – Adopté