année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess **Ausbauschritt 2023 STEP Nationalstrassen (BRG 23.032)**

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Ausbauschritt 2023 STEP Nationalstrassen (BRG 23.032), 2023 - 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik 1
Infrastruktur und Lebensraum 1
Verkehr und Kommunikation 1
Strassenverkehr 1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ASTRA	Bundesamt für Strassen
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFROU	Office fédéral des routes
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.02.2023
LENA BALTISSER

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Zusammenfassung

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen (BRG 23.032)

Mit dem Ziel, einer Überlastung der Nationalstrassen entgegenzuwirken, präsentierte der Bundesrat im Februar 2023 eine mehrteilige Botschaft für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes. In einem ersten Teil beantragte der Bundesrat Anpassungen am bestehenden Nationalstrassennetz sowie finanzielle Mittel für dessen Unterhalt und Betrieb (Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027). Umstrittener war der zweite Teil der Botschaft, der im Rahmen des Ausbauschritts 2023 für die Nationalstrassen fünf neue Ausbauprojekte vorsah. Bereits in den Ratsdebatten gab dieser Ausbauschritt Anlass zu Diskussionen. Mit Unterstützung durch die drei grossen bürgerlichen Fraktionen stellten sich aber schliesslich beide Ratskammern hinter die Vorlage und erhöhten die Zahl der Ausbauprojekte auf sechs und den für den Ausbauschritt benötigten Kredit von CHF 4.4 Mrd. auf CHF 5.3 Mrd. Gegen den Ausbauschritt ergriffen der VCS und der Verein umverkehR – auch unterstützt von den Grünen, der SP und der GLP – das Referendum. Sie kritisierten insbesondere, dass die Ausbauprojekte schlussendlich zu mehr Verkehr führen und einer nachhaltigen Mobilität im Weg stehen würden. Der Abstimmungstermin über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen wurde auf den 24. November 2024 angesetzt.

Chronologie
Bundesrätliche Botschaft
Beratung im Nationalrat
Beratung im Ständerat; Nationalrat bereinigt Differenz; Schlussabstimmungen
Zustandekommen des fakultativen Referendums

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Résumé

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Étape d'aménagement 2023 des routes nationales (MCF 23.032)
(Traduction: Chloé Magnin)

Dans le but de lutter contre une surcharge des routes nationales, le Conseil fédéral a présenté en février 2023 un message en plusieurs parties sur l'entretien et l'aménagement du réseau des routes nationales. Dans une première partie, le Conseil fédéral a proposé des adaptations du réseau des routes nationales existant ainsi que des moyens financiers pour son entretien et son exploitation (plafond des dépenses pour les routes nationales 2024-2027). La deuxième partie du message, qui prévoyait cinq nouveaux projets d'aménagement dans le cadre de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, était plus controversée. Cette étape d'aménagement avait déjà donné lieu à des discussions lors des débats en chambres. Avec le soutien des trois grandes fractions bourgeoises, les deux chambres du Parlement se sont finalement ralliées au projet et ont augmenté le nombre de projets d'aménagement à six et le crédit nécessaire pour l'étape d'aménagement de CHF 4.4 milliards à CHF 5.3 milliards. L'ATE et l'association actif-trafiC ont lancé un référendum contre l'étape d'aménagement, avec le soutien des Vert-e-s, du PS et du PVL. Ils ont notamment critiqué le fait que les projets d'extension conduiraient finalement à une augmentation du trafic et feraient obstacle à une mobilité durable. La date de la votation sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales a été fixée au 24 novembre 2024.

Chronologie
Message du Conseil fédéral

Délibérations au Conseil national
Délibérations au Conseil des Etats ; le Conseil national élimine la divergence ; votes finaux
Aboutissement du référendum facultatif

– – – – – – – – – – – –

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.02.2023
MARCO ACKERMANN

Im Februar 2023 verabschiedete der Bundesrat eine vierteilige Botschaft zum Ausbau und Erhalt der Schweizer Nationalstrassen. Dabei beantragte er erstens mit dem **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027** die Freigabe von **CHF 8.8 Mrd.** für Unterhalt und Betrieb sowie verschiedene Anpassungen auf bestehenden Nationalstrassen. Im genannten Zeitraum sollten damit jährlich rund CHF 2.2 Mrd. in die Instandhaltung und in kleinere Anpassungen der Schweizer Nationalstrassen fliessen. Aufgrund von Verkehrsprognosen sei aber davon auszugehen, dass bis im Jahr 2040 auf etwa 20 Prozent des Nationalstrassennetzes – insbesondere in den grossen Städten und Agglomerationen – eine chronische Überlastung zu erwarten sei. Mit dem nächsten **Ausbauschritt 2023 der Nationalstrassen** sollten deshalb zweitens vorerst fünf Projekte mit einem Gesamtumfang von rund CHF 4 Mrd. angegangen werden. Diese «dringendst benötigten und am weitesten fortgeschrittenen Erweiterungsprojekte», welche bereits in den kommenden vier Jahren baureif seien und einen Realisierungshorizont bis 2030 aufwiesen, waren der Ausbau der A1 zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl (BE) auf acht Spuren, der Ausbau der A1 zwischen Schönbühl (BE) und Kirchberg (BE) auf sechs Spuren, der Bau einer dritten Röhre beim Rosenbergtunnel auf der A1 bei St. Gallen, der Bau des Rheintunnels für die A2 in Basel und die Errichtung einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels auf der A4 bei Schaffhausen.
Der Bundesrat beantragte dem Parlament deshalb drittens, für diesen Ausbauschritt 2023 und für die Planung künftiger Vorhaben eine **Kreditfreigabe von CHF 4.4 Mrd.** zu erteilen. Der Ausbauschritt 2023 mit den genannten fünf Projekten stellte dabei nur einen Teil der vom Bundesrat präsentierten Pläne zum Ausbau des Nationalstrassennetzes dar. **Bis im Jahr 2030** sollten gemäss bundesrätlicher Planung nämlich **Ausbauprojekte im Umfang von rund CHF 11.6 Mrd.** in Angriff genommen werden. Nach dem genannten ersten Ausbauschritt 2023 für rund CHF 4 Mrd. sollten die verbleibenden über 7 Mrd. in einem nächsten Schritt – Zeitungsberichten zufolge innerhalb der kommenden vier Jahre – gesprochen werden. Die Ideen zum Ausbau stammten dabei wie schon beim Ausbauschritt 2019 und beim aktuellen Ausbauschritt 2023 aus dem strategischen Entwicklungsprogramm «STEP-Nationalstrassen», einem Topf aus Ideen zur Weiterentwicklung der Nationalstrassen. Dieser Topf beinhaltet Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt über CHF 35 Mrd.
Viertens beantragte der Bundesrat mit der Vorlage eine Aufhebung einer überholten Norm zur Entwicklung des Nationalstrassennetzes: Das aktuelle Nationalstrassennetz geht auf eine Planung aus dem Jahr 1960 zurück, wobei gut 40 Kilometer, die damals geplant worden waren, bis zum gegebenen Zeitpunkt nicht realisiert worden, jedoch weiterhin im Gesetz zur Netzvollendung aufgelistet waren. Eine Strecke, das sogenannte «Zürcher Ypsilon», eine Verbindung der A1 und der A3 durch das Zürcher Stadtzentrum, sollte nun mit einer **Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz** aus dem Netzbeschluss gestrichen werden.

In den **Medien** fielen die Reaktionen auf die Botschaft unterschiedlich aus. Die Westschweizer Zeitungen «La Liberté» und «24heures» gingen der Frage nach, weswegen alle Ausbauten in der Deutschschweiz stattfinden sollten. Dies sei darauf zurückzuführen, dass zwei Westschweizer Ausbauprojekten – in Le Locle (NE) und La Chaux-de-Fonds (NE) – bereits im vergangenen Ausbauschritt mehr als CHF 1 Mrd. zugesprochen worden waren und weitere Projekte – Umfahrungen in Genf und Crissier (VD) – noch zu wenig ausgereift seien und deshalb gemäss ASTRA erst im nächsten Ausbauschritt berücksichtigt werden könnten. Die Tessiner Zeitung «Corriere del Ticino» liebäugelte bereits damit, dass der Kanton Tessin vom «Milliardenregen für die Strassen» profitieren könnte. Genannt wurden etwa das Projekt zur Erweiterung der A2 zwischen Lugano Süd (TI) und Mendrisio (TI), welches einen Realisierungshorizont bis 2030 aufweise, oder die Verbindung der A2 und der A13 nach Locarno (TI) in der Magadinoebene. Erfreut zeigte sich indes etwa die Ostschweiz, da erstens die Kapazitätsengpässe beim Rosenbergtunnel in Angriff genommen würden und zweitens das Projekt «Zubringer Appenzellerland» – eine verbesserte Anschlussverbindung der beiden Appenzeller Kantone via Gossau (SG) an die A1 – in das strategische Ausbauprogramm STEP aufgenommen worden war, so das St. Galler Tagblatt. Die WOZ fand für die Pläne des Bundes hingegen weniger rühmende Worte – «Welch Irrsinn!», titelte das Blatt nach einem Interview mit Silas Hobi, Geschäftsführer der NGO umverkehR, der die grossen Investitionen in Strassen und Autobahnen stark kritisierte.

Ökologische Kreise – darunter auch die Grünen – planten gemäss Medienberichten denn auch bereits das Referendum gegen einen solchen Ausbau der Autobahnen. [1]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.05.2023
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2023 stand **die bundesrätliche Botschaft zum Unterhalt und zum Ausbau des Schweizer Nationalstrassennetzes** auf der Traktandenliste des **Nationalrats**. In einer vierstündigen Debatte mit 39 Einzelabstimmungen, 98 Wortmeldungen und zwei Pausen befasste sich die grosse Kammer mit den **vier Teilen der Vorlage**: Erstens stand mit dem «Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027» der Kredit von CHF 8.8 Mrd. für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen an bestehenden Infrastrukturen zur Debatte. Dieser Teil der Vorlage war in der KVF-NR und in der mitberichtenden FK-NR im Frühling 2023 weitestgehend unbestritten gewesen. Zweitens beriet der Rat im Rahmen des «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023» über Projekte zur Erweiterung des bestehenden Nationalstrassennetzes. Der Kredit für die Realisierung dieser Projekte sowie für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten war Gegenstand des dritten Bundesbeschlusses «Verpflichtungskredit Ausbauschritt 2023». Diese letzteren beiden Teile der Vorlage hatten in den vorberatenden Kommissionen zu deutlich mehr Diskussionen geführt. Während in der FK-NR eine Minderheit von 11 zu 14 Stimmen gar nicht erst auf diesen Teil der Vorlage eintreten wollte, verlangten in der KVF-NR zwei Minderheiten die Rückweisung dieser Pläne an den Bundesrat. Die erste KVF-Minderheit beabsichtigte dabei, klimapolitische Überlegungen stärker zu berücksichtigen, die zweite Minderheit der KVF-NR wollte die bestehenden Infrastrukturen mit einem alternativen Konzept stärker ausnutzen und damit gewisse Ausbauten umgehen. Während verschiedene weitere Minderheiten in der KVF-NR Verkleinerungen oder Anpassungen an den Ausbauplänen vornehmen wollten, war eine Mehrheit mit 14 zu 11 Stimmen umgekehrt davon überzeugt, zwei weitere, vom Bundesrat erst für einen späteren Zeitpunkt vorgesehene Projekte betreffend den Ausbau der Strecke Le Vengeron (GE) - Coppet (VD) - Nyon (VD) ebenfalls schon in den Ausbauschritt 2023 aufzunehmen. Der entsprechende Kredit sollte dafür um CHF 911 Mio. erhöht werden. Auf diesen Westschweizer Abschnitten bestehe Handlungsdruck und die Ausbauten müssten prioritär behandelt werden, so die Ansicht dieser Mehrheit. Der vierte Teil der Debatte befasste sich schliesslich mit dem «Netzbeschluss» und damit mit der Auflistung aller bestehender oder noch zu realisierender Streckenabschnitte zur Vollendung des gesamten Nationalstrassennetzes. Eine weitere Minderheit der KVF-NR beantragte auch hier eine Änderung in der vorgeschlagenen Anpassung des Netzbeschlusses.

Der Nationalrat folgte letztlich in allen vier Teilen der Mehrheit seiner vorberatenden KVF-NR und erteilte sämtlichen Minderheits- und Einzelanträgen eine Absage. Geprägt waren die Debatten von den gegensätzlichen Ansichten, die sich mit den mehrfach im Rat geäusserten Maximen «wer Strassen sät, erntet Verkehr» und «wer Strassen zweckmässig baut, steht weniger im Stau» zusammenfassen lassen. Die Ratslinke kritisierte in der Debatte, dass der Ausbau der Nationalstrassen zu mehr Verkehr führen werde, die Strasse gegenüber der Schiene attraktiver mache, das Stauproblem an andere Strassenabschnitte verschiebe und der Klimapolitik zuwiderlaufe. Moniert wurden zudem der Verlust von Kulturland, die Verschandelung der Landschaft sowie die Lärmbelastung, unter der die Bevölkerung leide und gegen welche der Entwurf zu wenig unternehme. Bürgerliche Votantinnen und Votanten unterstrichen hingegen die Notwendigkeit der Ausbauten, um Staus zu verringern, dem wachsenden Verkehr gerecht zu werden und den Umfahrungsverkehr in den Agglomerationen zu unterbinden. Das Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft mache einen Ausbau der Infrastruktur unumgänglich, so der Tenor auf der bürgerlichen Seite. Während sich die Fraktion der Grünen prinzipiell gegen die Finanzierung und den Ausbau stemmte, goutierte die SP-Fraktion den Unterhalt der bestehenden Autobahnen. Die GLP-Fraktion stimmte teils mit dem bürgerlichen Ja-Lager, teils gesellte sie sich zum rot-grünen Lager. Die bürgerlichen Parteien standen vereint für die Ausbauvorhaben ein.

Was die einzelnen Teile der Vorlage betrifft, so war der **Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027** für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen im Rat weitestgehend unbestritten. Ohne Gegenantrag trat der Rat auf die Vorlage ein. Der Nationalrat zeigte sich damit einverstanden, dass in der vierjährigen Periode insgesamt gut CHF 8.8 Mrd. in die bestehende Infrastruktur investiert werden. Eine Minderheit Pasquier-Eichenberger (gp, GE) forderte im Rahmen dieses Unterhalts-Budgets einen Passus, wonach Anpassungen nur vorgenommen werden dürfen, wenn daraus keine Kapazitätserhöhung resultiere. Sie argumentierte, dass mit Anpassungen nur die Sicherheit verbessert werden dürfe, eine Erhöhung des

Verkehrsaufkommens aber nicht wünschenswert sei. Verkehrsminister Albert Rösti entgegnete, dass dies den Handlungsspielraum der Behörden massiv einschränken und der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen würde; solche Anpassungen – etwa zur Nutzung des Pannenstreifens – würden zudem helfen, teure Ausbauten zu umgehen. Mit 120 zu 68 Stimmen bei 3 Enthaltungen folgte der Nationalrat hier seiner Kommission sowie dem Bundesrat und lehnte den Minderheitsantrag ab, der von den geschlossenen Fraktionen der SP und der Grünen unterstützt wurde. Letztlich gab der Nationalrat dem Unterhaltsprogramm mit 162 zu 29 Stimmen grünes Licht, einzig die beinahe geschlossene Fraktion der Grünen stimmte gegen den Kredit.

Für deutlich mehr Diskussionsbedarf sorgten die **Ausbaupläne für das Nationalstrassennetz**. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) wollte diesen Teil der Vorlage (Ausbauschritt 2023) an den Bundesrat zurückweisen und diesen dazu anhalten, Umwelt- und Klimaaspekte stärker in die Vorlage einzuarbeiten. Eine Minderheit Storni (sp, TI) beantragte ebenfalls Rückweisung, verlangte aber, dass der Bundesrat ein alternatives Konzept zum Ausbau erarbeitet und bestehende Infrastrukturen durch eine intelligente und effizientere Ausnutzung besser auslastet. Das Schweizer Autobahnnetz sei «im Zeitalter des Betons stehengeblieben» und das ASTRA lebe noch im «secolo scorso», so die Kritik des Tessiner Sozialdemokraten. Die SP-Fraktion verlange deshalb, dass das bestehende Netz dank digitaler Technologien besser und effizienter genutzt wird. Beide Rückweisungsanträge versenkte der Nationalrat mit jeweils 106 zu 85 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei sich die GLP-Fraktion zusammen mit zwei EVP-Stimmen (Jost (evp, BE) und Studer (evp, AG)) auf die Seite der Linken schlug.
Zu den weiteren geplanten Ausbauprojekten gab es ebenfalls verschiedene Minderheitsanträge. Die Minderheit Töngi beantragte, dass auf den Vierspurausbau der A1 auf der Strecke Wankdorf-Schönbühl (BE) und den Sechsspurausbau der A1 auf dem Abschnitt Schönbühl-Kirchberg (BE) verzichtet wird. Töngi befürchtete, dass durch die Ausbauten das Auto gegenüber dem öffentlichen Verkehr an Attraktivität gewänne, der Strassenverkehr und das Lärmproblem zunähmen und die Klimaziele des Bundes verfehlt würden. Der Nationalrat lehnte die beiden Streichungen mit 105 zu 86 Stimmen bei 1 Enthaltung beziehungsweise mit 106 zu 87 Stimmen ab. Die GLP-Fraktion sowie die beiden EVP-Abgeordneten Studer und Jost stellten sich dabei auf die Seite der Linken. Die Diskussionen zur dritten Röhre am Rosenbergtunnel (SG) und der dazugehörigen sogenannten «Spange Güterbahnhof» (SG) drehten sich um die Fragen, ob einerseits nur die dritte Tunnelröhre gebaut werden sollte, auf die Spange Güterbahnhof aber zu verzichten sei, wie dies eine Minderheit Aebischer (sp, BE) verlangte, oder ob andererseits dieser Ausbauschritt ganz gestrichen werden sollte, wie dies eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) beantragte. Die Minderheit Aebischer scheiterte mit 108 zu 84 Stimmen, die Minderheit Schlatter mit 123 zu 68 Stimmen bei 1 Enthaltung, wobei die GLP-Fraktion beim Antrag Schlatter ins bürgerliche Nein-Lager wechselte. Verzichten wollte eine Minderheit Brenzikofer (gp, BL) auch auf die Errichtung des Rheintunnels (Birsfelden BL - Kleinhüningen BS). Die grüne Nationalrätin monierte, dass dieser zusätzliche Tunnel vor allem dem Transitgüterverkehr zugutekomme und der Schweizer Verlagerungspolitik zuwiderlaufe. Diesen Antrag versenkte der Nationalrat mit 122 zu 70 Stimmen bei 1 Enthaltung. Hier stellte sich die GLP wiederum grossmehrheitlich auf die Seite der bürgerlichen Fraktionen, die den Tunnelbau für die Basler Osttangente der A2 befürworteten. Bei der Frage, ob es eine zweite Röhre beim Fäsenstaubtunnel (SH) brauche, standen wiederum zwei Minderheitsanträge zur Debatte. Während eine Minderheit Schaffner (glp, ZH) das Projekt zu verkleinern versuchte, indem zwar der Tunnel errichtet, auf den Vierspurausbau nach dem Anschluss Schaffhausen-Nord bis Herblingen (SH) aber verzichtet werden sollte, wollte eine Minderheit Schlatter wiederum das ganze Projekt aus dem Ausbauschritt streichen. Auch diesen Anträgen gab der Nationalrat mit 106 zu 86 Stimmen beziehungsweise 123 zu 69 Stimmen jeweils eine Absage, wobei die GLP-Fraktion sowie eine einzelne Stimme aus der Mitte-Fraktion bei der totalen Streichungsvariante ins bürgerliche Nein-Lager wechselte. Der Nationalrat folgte zudem dem Ansinnen seiner Kommission und nahm den Ausbauschritt in der Romandie Le Vengeron-Coppet-Nyon gegen den Widerstand der Minderheit Pasquier-Eichenberger mit 104 zu 84 Stimmen bei 3 Enthaltungen in den Entwurf auf. Hier gesellten sich die GLP-Fraktion und zwei Stimmen aus der Mitte-Fraktion wieder zur ablehnenden linken Minderheit. Die Gesamtabstimmung passierte dieser Teil der Vorlage mit 105 zu 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei erneut die Fraktionen der SP, der Grünen und der GLP sowie die die zwei EVP-Stimmen Studer und Jost die Minderheit bildeten.

Gleichzeitig mit dem bundesrätlichen Entwurf nahm der Nationalrat an dieser Stelle ein Postulat (Po. 23.3497) seiner KVF-NR für eine Korridorstudie zur A2 nach Italien an. Für die Nationalstrasse N24 bei Stabio (TI) nach Gaggiolo (Italien) soll dabei geprüft werden,

ob eine Autobahnverbindung nach Italien auch über diesen Weg möglich wäre, anstatt diesen nur über den stark frequentierten Übergang Chiasso-Brogeda an der Autobahn A2 zu lenken. Die Minderheit Töngi versuchte auch hier, eine Ablehnung des Postulats zu erwirken. Zur Kenntnis nahm der Nationalrat in diesem Rahmen auch zwei Petitionen. Eine davon stammte von der FDP Thurgau und betraf die Umsetzung der Bodensee-Thurtal-Strasse. Die andere war vom Verein umverkehR eingereicht worden und verlangte, dass die Milliarden, welche für den Ausbau der Autobahnen gesprochen werden sollen, stattdessen in den Klimaschutz investiert werden.

In der Folge gab der Nationalrat auch grünes Licht für den **Verpflichtungskredit** zu den beschlossenen Ausbauschritten sowie zur Planung von zukünftigen Vorhaben – wie etwa Vorstudien zur Glatttalautobahn im Zürcher Oberland. Eine Minderheit Schneider Schüttel (sp, FR) aus der mitberichtenden Finanzkommission versuchte vergebens, den Rat davon zu überzeugen, gar nicht erst auf diesen dritten Teil der Vorlage einzutreten. Die Sozialdemokratin argumentierte, dass der Ausbau zu mehr Verkehr führen werde, das Auto insgesamt attraktiver mache und die Klima- und Umweltbelastung erhöhen werde. Die finanziellen Mittel sollten besser dazu verwendet werden, die Biodiversität zu stärken, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Zentren vom Verkehr zu entlasten. Den Nichteintretensantrag lehnte der Nationalrat jedoch mit 108 zu 83 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab. Die geschlossenen Fraktionen der SVP, der Mitte und der FDP konnten sich erfolgreich gegen die ebenso geschlossenen Fraktionen der SP, der GLP und der Grünen durchsetzen. Der bundesrätliche Gesamtkredit für den Ausbau von CHF 4.354 Mia. versuchten die Minderheiten Töngi, Aebischer, Schlatter, Brenzikofer und Schaffner schliesslich gemäss ihren Streichungsanträgen im zweiten Teil der Vorlage zu kürzen – die Gesamtausgaben wären dabei auf zwischen CHF 2.481 Mrd. und CHF 4.181 zu liegen gekommen. Der Nationalrat wollte von diesen Streichungsvorschlägen indessen nichts wissen, sondern erhöhte den Verpflichtungskredit im Gegenteil konsequenterweise um die Kosten des hinzugefügten Ausbauprojekts in der Romandie und legte den Kredit bei CHF 5.265 Mrd. fest. Die Gesamtabstimmung passierte der Kredit mit 105 zu 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei die GLP und die zwei EVP-Stimmen wieder mit der Ratslinken stimmten.

Zu guter Letzt standen im vierten Teil der Vorlage die Änderungen im **Netzbeschluss** zur Debatte. Vor allem Änderungen betreffend den Grossraum Zürich wurden hier beantragt. Der Bundesrat plante, den N1-Abschnitt «Zürich (Hardturmsportplatz) - Platzspitz» durch «Zürich (Hardturmsportplatz) - Zürich (Pfingstweidstrasse)» zu ersetzen. Eine Minderheit Schlatter versuchte hier erneut vergebens, ganz auf beide Varianten zu verzichten. Der N3-Abschnitt «Zürich (Platzspitz) - Zürich (Wiedikon)» sollte nach bundesrätlicher Ansicht ganz gestrichen werden. Ein Einzelantrag Haab (svp, ZH) wollte das «Zürcher Ypsilon», also die soeben genannten Einträge N3 «Zürich (Platzspitz) - Zürich (Wiedikon)» und N1 «Zürich (Hardturmsportplatz) - Platzspitz», hingegen beibehalten. Der Antrag für die Beibehaltung beider Abschnitte wurde jedoch mit 96 zu 85 Stimmen bei 3 Enthaltungen beziehungsweise mit 115 zu 74 Stimmmen bei 1 Enthaltung abgelehnt, wobei nur die SVP-Fraktion und jeweils Teile der FDP- und Mitte-Fraktionen für die Beibehaltung stimmten. Bei der bestehenden Bestimmung zur N11 «Zürich-Nord - Kloten-Süd», die der Bundesrat nicht anpassen wollte, verlangte eine Minderheit Hurter (svp, SH), dass zwei Abschnitte ergänzt werden. Der Netzbeschluss zur N11 sollte gemäss der Minderheit auch die Abschnitte «Kloten-Süd - Eglisau - Rafz - Solgen (Grenze)» sowie «Jestetten-Hardt (Grenze) - Schaffhausen-Süd (N4)» umfassen. Diese Minderheit erfuhr jedoch nur bei der geschlossenen SVP-Fraktion und wenigen weiteren Stimmen aus dem bürgerlichen Lager Zuspruch. Ein weiterer Antrag befasste sich zudem mit dem Raum Basel. Ohne dass der Bundesrat entsprechende Änderungen beantragt hatte, wollte eine Minderheit Aebsicher den N2-Streckenabschnitt «Basel/Weil am Rhein (Grenze) - Wiese- Basel (Gellert) 1», welcher im geltenden Netzbeschluss aufgelistet war, durch «Basel/Weil am Rhein (Grenze) - Wiese - Hagnau» ersetzen und neu «Wiese - Basel (Gellert) 3» aufführen. Er wollte damit erreichen, dass nach dem Neubau des unterirdischen Rheintunnels gemäss dem Ausbauschritt 2023 die alte Autobahn zurückgebaut wird und dort anstelle von Asphalt wieder Grünflächen entstehen können. Diese Änderung lehnte der Nationalrat jedoch mit 108 zu 85 Stimmen ab, wobei die GLP-Fraktion den Rückbau begrüsste und sich geschlossen auf die Seite der Ratslinken stellte.

In der Gesamtabstimmung standen sich zwei geschlossene Blöcke gegenüber. Während die Fraktionen der SP und der Grünen die Gesamtvorlage ablehnten, nahmen alle anderen Fraktionen sie ebenso geschlossen an. Mit 122 zu 67 Stimmen überwies der Nationalrat den leicht modifizierten bundesrätlichen Entwurf an den Ständerat. Gemäss Berichten von SRF planten Grüne sowie der VCS im Nachgang der nationalrätlichen

Debatte bereits, das Referendum gegen das Ausbauvorhaben (Teil 2 der Vorlage) zu ergreifen. [2]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.09.2023
LENA BALTISSER

In der Herbstsession 2023 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit der **bundesrätlichen Botschaft zum Unterhalt und zum Ausbau des Schweizer Nationalstrassennetzes**. Bereits in der Eintretensdebatte wurden grundlegende Diskussionen geführt. Während sich verschiedene Ratsmitglieder für Projekte in ihren Kantonen zu Wort meldeten, wurde auch über die grundsätzliche Notwendigkeit und Ausgestaltung der vier Vorlagen debattiert. Verkehrsminister Albert Rösti und Olivier Français (fdp, VD), Sprecher der KVF-SR, hoben die zentrale Bedeutung der Nationalstrassen im gesamten Verkehrsnetz hervor. Die Nationalstrassen würden drei Prozent des Schweizer Verkehrsnetzes ausmachen, dabei aber rund die Hälfte des Individualverkehrs und siebzig Prozent des Güterverkehrs abfangen. Bundesrat Rösti unterstrich zudem, dass die zunehmenden Staustunden bei Untätigkeit zu massiven volkswirtschaftlichen Kosten führen würden. Auf der anderen Seite beurteilte Kommissionsmitglied Matthias Zopfi (gp, GL) den Ausbau von Autobahnabschnitten, auf welchen kein Ausweichverkehr auf umliegenden Kantons- und Gemeindestrassen bestehe, welcher schädlich für die Bevölkerung sei und es demnach zu reduzieren gelte, als kritisch. Partei- und Kommissionskollegin Lisa Mazzone (gp, GE) fügte an, dass der Strassenausbau schlussendlich zu mehr Verkehr führen würde. Auch die negativen Auswirkungen der Erhöhung der Verkehrskapazität auf das Klima wurde von den beiden grünen Ständeratsmitgliedern bemängelt. Einen solchen Widerspruch zwischen Kapazitätsausbau und Klimaschutz konnte KVF-SR-Mitglied Stefan Engler (mitte, GR) nicht direkt bestätigen. Er verwies darauf, dass die Zukunft dem dekarbonisierten Verkehr gehöre und auch dieser ein gut ausgebautes Strassensystem benötigen werde.

Auf den ersten Teil der Botschaft, den **Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen**, trat der Ständerat dann jedoch einstimmig und diskussionslos ein. Es herrschte allgemeine Einigkeit darüber, dass für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Werterhalt der Infrastruktur für die bestehenden Nationalstrassen ein entsprechender Zahlungsrahmen bewilligt werden müsse.

Gegen zwei Projekte, die im zweiten Teil der bundesrätlichen Botschaft zum **Ausbauschritt 2023** enthalten waren, lagen Minderheitsanträge vor. Mathias Zopfi und Lisa Mazzone beantragten mit Minderheitsanträgen, die beiden Ausbauschritte Wankdorf-Schönbühl (BE) und Schönbühl-Kirchberg (BE) aus dem Ausbauschritt zu streichen. Laut Zopfi wäre in diesen Abschnitten ein Kapazitätsausbau sinnvoller als der geplante Autobahnausbau. Zudem sei der Eingriff in die Natur für die Umsetzung der Projekte massiv, was auch verschiedene landwirtschaftliche Vertreterinnen und -vertreter sowie umliegende Gemeinden bemängeln würden. Die Minderheitsanträge wurden in der Abstimmung jedoch verworfen, der Ständerat sprach sich mit 34 bzw. 33 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen für den Antrag der Mehrheit und die Beibehaltung der beiden Projekte aus.
Der Ständerat sprach sich auch für das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon (GE/VD) aus, welches der Nationalrat in den Ausbauschritt 2023 aufgenommen hatte. Die kleine Kammer knüpfte die Aufnahme des Projekts jedoch daran, dass der Bundesrat das Projekt bis zum Jahresende 2023 genehmigen muss, womit sie eine Differenz zum Nationalrat schuf. Verkehrsminister Rösti bestätige daraufhin die Baureife des Projekts und stellte dessen Genehmigung für Oktober 2023 in Aussicht.

Die Teile 3 und 4 der bundesrätlichen Botschaft, welche den **Verpflichtungskredit** entsprechend zu den Ausbauschritten 2023 bestimmte, beziehungsweise eine Änderung im **Netzbeschluss** vorsah, fanden im Ständerat grosse Zustimmung. Die Entwürfe für diese beiden letzten Teile der Vorlage wurden einstimmig entsprechend den Beschlüssen des Nationalrats angenommen. Einzig bezüglich des Projekts Le Vengeron - Coppet - Nyon präzisierte der Ständerat den Verpflichtungskredit. Die kleine Kammer klammerte die projektierten CHF 911 Mio. aus dem Rest des Verpflichtungskredits aus, um der vom Rat zuvor ergänzten Bedingung der Bewilligung bis Ende 2023 Rechnung zu tragen. Weiter nahm der Ständerat diskussionslos Kenntnis von zwei Petitionen; eine der FDP Thurgau bezüglich der Umsetzung der Bodensee-Thurthal-Strasse (Pet. 22.2007) und eine des Vereins umverkehR, welche forderte, dass die für den Ausbau der Nationalstrassen vorgesehenen Milliarden besser in den Klimaschutz investiert werden sollen (Pet. 22.2032).

In den **Gesamtabstimmungen** verabschiedete der Ständerat die vier Vorlagen mit

Ausnahme derjenigen zum Ausbauschritt (34 zu 4 Stimmen bei 4 Enthaltungen) einstimmig. Somit ging das Geschäft mit einer Differenz in der Ausgestaltung des Projekts Le Vengeron - Coppet - Nyon, zurück an den Nationalrat. In derselben Session nahm sich der Nationalrat dieser verbleibenden Differenz an. Die grosse Kammer folgte dem Ständerat stillschweigend und stimmte der Aufnahme der zusätzlichen zeitlichen Bedingung für das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon zu.

In der folgenden **Schlussabstimmung** passierte die Vorlage den Ständerat mit 33 zu 5 Stimmen bei 6 Enthaltungen. Im Nationalrat gab es deutlich mehr kritische Stimmen, der Entwurf wurde schlussendlich aber mit 107 zu 87 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen. Die Fraktionen der SP, der Grünen und der GLP hatten im Nationalrat geschlossen gegen den Entwurf gestimmt.

Ende Oktober 2023 liess der Bundesrat, wie bereits in der Ratsdebatte angekündigt, verlauten, dass er das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon genehmigt habe. Somit wurde die vom Ständerat geforderte Bedingung erfüllt und das Projekt in den Ausbauschritt 2023 aufgenommen. Ob dieser jedoch in Kraft treten kann, ist noch offen: Denn bereits nach der ständerätlichen Gesamtabstimmung hatte umverkehR das **Referendum** gegen die Vorlage angekündigt. [3]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.01.2024
LENA BALTISSER

Nachdem das Parlament im Herbst 2023 den **Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen** beschlossen hatte, ergriff eine Allianz von 29 Organisationen das **Referendum** gegen die geplanten Ausbauvorhaben. Unter dem Namen «Stopp Autobahn-Bauwahn» und unter der Federführung des VCS sowie des Vereins umverkehR hatten sich unter anderem Grüne, SP und GLP zusammengeschlossen. Das Bündnis kritisierte, dass mit dem Ausbauschritt keine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität gefördert werde. Vielmehr würden die geplanten Projekte zu mehr Verkehr sowie Lärm führen, Kulturland verloren gehen und vermehrt CO2-Emissionen verursacht.

Das Bündnis hatte nach eigenen Angaben bis zum Ablauf der Referendumsfrist über 100'000 Unterschriften gesammelt. Beglaubigt und eingereicht wurden im Januar 2024 davon 65'456. Die Bundeskanzlei gab daraufhin bekannt, dass das Referendum mit 65'377 gültigen Unterschriften **zustande gekommen** sei. Somit werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über den Ausbau der Nationalstrassen entscheiden. [4]

---

1) BBl 2023 865; Blick, 22.2.23; 24H, AZ, CdT, Lib, Republik, 23.2.23; APZ, SGT, 24.2.23; WOZ, 2.3.23
2) AB NR, 2023, S. 920 ff.; AB NR, 2023, S. 939 ff.; AB NR, 2023, S. 948 ff.; Medienmitteilung FK-NR vom 31.3.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 18.4.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.3.23; SRF online vom 30.5.23; 24H, CdT, Lib, TA, 31.5.23; Republik, SGT, 1.6.23; AVF, 3.6.23
3) AB NR, 2023, S. 1845f.; AB NR, 2023, S. 2157; AB SR, 2023, S. 1027; AB SR, 2023, S. 823 ff.; Medienmitteilung BR vom 25.10.23; Medienmitteilung KVF-SR vom 30.6.23
4) Medienmitteilung Bundeskanzlei vom 23.1.24; Website Stopp Autobahn-Bauwahn; AZ, 30.9.23; AZ, CdT, LT, 12.1.24