



23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen  
2024–2027, Ausbauschritt 2023  
für die Nationalstrassen,  
Verpflichtungskredit und Änderung  
des Bundesbeschlusses  
über das Nationalstrassennetz**

**Plafond des dépenses pour les routes  
nationales sur la période 2024–2027,  
étape d'aménagement 2023 des routes  
nationales, crédit d'engagement  
et modification de l'arrêté fédéral  
sur le réseau des routes nationales**

*Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)

**Wasserfallen** Christian (RL, BE), für die Kommission: In der Eintretensdebatte werde ich vor allem über die grossen Züge der Vorlage sprechen, bei der Detailberatung eher über die detaillierteren Fragestellungen. Mit der Vorlage will der Bundesrat den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen verbessern. Das ist die gross angelegte Zielsetzung der Vorlage.

Erstens geht es um einen Betrag von 8,8 Milliarden Franken für Unterhalt, Betrieb und Anpassungen an den bestehenden Nationalstrassen. Dieser Zahlungsrahmen ist für die Jahre 2024 bis 2027 vorgesehen. Bei Unterhalt, Betrieb und Anpassungen ist es wichtig zu wissen, dass eine Strasseninfrastruktur, insbesondere die Nationalstrasseninfrastruktur, stetiger Verbesserungen bedarf. Wird das nicht berücksichtigt, haben wir Verhältnisse wie in anderen Ländern – ohne jetzt hier ein anderes Land zu nennen. Dann ist vielmehr die Frage, ob man den Unterhalt und den Betrieb überhaupt noch aufrechterhalten kann. Nicht weit von hier, in der Region Genua, ist beispielsweise einmal eine Brücke zusammengestürzt. Das sind dramatische Auswirkungen eines verpassten Unterhalts. Ich glaube, in der Schweiz sollten wir eine solche Situation niemals zulassen.

Zweitens geht es nicht nur um Unterhalt, Betrieb und Anpassungen, sondern auch um neue Projekte, die beantragt werden. Die beantragten neuen Projekte verursachen Kosten im Umfang von 5,265 Milliarden Franken, einschliesslich des neuen Projekts Le Vengeron-Coppet-Nyon. Die anderen Projekte befinden sich in den folgenden Kantonen: im Kanton Bern die Abschnitte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg auf der N1; im Kanton St. Gallen die dritte Röhre des Rosenberg隧nels; in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft der Rheintunnel; im Kanton Schaffhausen die zweite Röhre auf der N4.

Das sind die neu beantragten Projekte in diesem Ausbauschritt. Selbstverständlich müssen alle Projekte einerseits klaren Wirksamkeits- und Zweckmässigkeitsüberprüfungen standhalten. Andererseits werden diese Projekte erst ausgeführt, wenn sie reif sind, und nicht einfach dann, wenn wir hier darüber beschliessen. Eine Reife muss jedes Projekt haben, damit es am Ende des Tages durch das ASTRA ausgeschrieben werden kann und dann auch bei den Unternehmen in die Pipeline kommt.

In der Beratung durch die KVF-N hat die Mehrheit – ich habe es kurz erwähnt – auch noch das Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon im Umfang von 911 Millionen Franken hinzugefügt. Es wurde relativ viel über dieses Projekt geschrieben. Wenn man in der Botschaft nachliest, findet man einige Informationen dazu, die sehr interessant sind. Es handelt sich um ein Projekt, das in den Kantonen Genf und Waadt lokal unterstützt wird.





Der Handlungsbedarf ist in dieser Region sehr hoch; Sie sehen das nur schon, wenn Sie die Karte auf Seite 12 der Botschaft anschauen, wo die Engpässe mit Stufe III ausgemalzt sind. Daher haben wir uns gesagt, wir müssen in der Romandie insbesondere im Arc lémanique rund um Genf eine Abhilfe schaffen, und dies ist eben klug. Warum ist das klug? Weil in Genf schon ein Projekt realisiert wurde, nämlich beim öffentlichen Verkehr. Das ist die neue Ceva-Bahnverbindung von Cornavin über Eaux-Vives bis nach Annemasse, die heute schon in Betrieb ist. Dieses Projekt betrifft den Schienenverkehr, den öffentlichen Verkehr. Was hingegen bis heute fehlt und wegen der sehr starken Verkehrsbelastung, nicht zuletzt auch aufgrund der Migration und der hohen Zahlen bei den Grenzgängen nötig ist, ist der Ausbau bei der Nationalstrasse. Genau dieses Gleichgewicht möchten wir wiederherstellen, damit das untergeordnete Netz nicht darunter leidet.

Ein anderes Projekt, das auch im Rahmen dieser Botschaft erwähnt wurde, ist die Bodensee-Thurgau-Strasse, die berühmt-berüchtigte BTS. Hier haben der Kanton Thurgau und die anderen Anrainerkantone ein grosses Interesse, dass dieses Projekt in einer Korridorstudie wirklich konkret geprüft bzw. dann auch umgesetzt werden kann. Die KVF-N hat auch die Petition 22.2007 der FDP Kanton Thurgau, "Bodensee-Thurgau-Strasse (BTS) umsetzen – jetzt", nach Parlamentsgesetz beraten.

In der KVF-N wurde zudem das Postulat 23.3497 beschlossen. Der italienischsprachige Kommissionsbericht-erstatte, Marco Romano, wird dieses Postulat dann noch vorstellen. Es geht um eine Korridorstudie für die A2 nach Italien, die "N24/TI/Stabio-Gaggiolo". Dazu wird, wie gesagt, Herr Romano noch weitere Ausführungen machen.

Wenn ich das Projekt anschau, sehe ich, dass eine konstante Minderheit im Grundsatz gar keine neuen Ausbauten und keinen Kapazitätsausbau des Nationalstrassennetzes will. Die entsprechenden Minderheitsanträge sehen Sie auf der Fahne. Es gibt ebenfalls Rückweisungsanträge, die eine grundsätzliche, problematische Forderung beinhalten. Die Rückweisungsanträge gehen alle davon aus, dass man diese Projekte, die hier beantragt werden – die Neubauprojekte im Nationalstrassenteil –, ohne Kapazitätsausbau machen kann. Hier haben wir natürlich ein Problem, wenn man für teures Geld ein Projekt ohne Kapazitätsausbau beschliesst und die Wirksamkeit nicht gegeben ist. Aus diesem Grund wäre es eigentlich redlicher, von einem Verzicht auf das Projekt zu reden, anstatt die Vorlage zurückzuweisen mit der Forderung, auf einen Kapazitätsausbau zu verzichten. Das macht gar keinen Sinn. Ebenfalls wurden in der Kommissionsdebatte keine Alternativen zu diesen Neubauprojekten aufgezeigt.

Es ist auch nicht hilfreich, in diesem Zusammenhang bei den Nationalstrassen mit Cargo-Velos usw. zu argumentieren. Wir sind auf der übergeordneten Ebene. Im Bereich der Nationalstrassen geht es um höhere Geschwindigkeiten, längere Distanzen und wahrscheinlich sehr viel höhere Transportgewichte, als sie die Cargo-Velos verkraften würden. Verzeihen Sie mir, aber das Cargo-Velo ist keine Alternative zu diesen Projekten der Nationalstrasse.

Alle neuen Projekte – das muss noch einmal betont werden – müssen klaren Zweckmässigkeitskriterien genügen. Die Wirksamkeit wird durch das ASTRA geprüft, und das ASTRA wird ebenfalls alle Projekte den Nachhaltigkeitskriterien unterwerfen. Das heisst: Ein Projekt muss wirtschaftlich sein, es muss zweckmässig sein, und es muss umweltverträglich sein – mit einem möglichst deutlichen Fokus darauf, dass man z. B. bei Bauprojekten Recyclingbaustoffe verwenden kann. Das ASTRA wird als öffentlicher Bauherr das neue Beschaffungsgesetz umsetzen, in dem die Nachhaltigkeit eine grössere Rolle spielt als früher. Ebenfalls sind die Landversiegelungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Zum Schluss möchte ich eine Betrachtung machen: Es wurde oft gesagt, wer Strassen säe, erntet Verkehr. Wenn man die Verkehrszahlen des ASTRA detailliert betrachtet, stellt man fest, dass z. B. auf der Achse Baarggertunnel die Verkehrszahlen vor der Eröffnung deutlich höher waren als nach der Eröffnung. Das heisst mit anderen Worten, dass eine

AB 2023 N 921 / BO 2023 N 921

bestehende Verkehrsspitze halt einfach wirklich mit einer entsprechenden Infrastruktur aufgefangen werden muss. Das Gleiche ist beim Sechsspurausbau Härkingen-Gunzgen-Wiggertal der Fall: Dort sieht man, dass die Verkehrszahlen seit dem Jahr 2015 stabil sind. Deshalb muss man es immer im Detail betrachten und die Zweckmässigkeit anschauen.

Im Vergleich zum Bevölkerungswachstum sind die Verkehrszahlen auf den Nationalstrassen auch an neuralgischen Punkten unterdurchschnittlich gewachsen. Aus diesem Grund heisst das Motto eben: Wer Strassen zweckmässig baut, steht weniger im Stau. Das ist die Zielsetzung der Vorlage. Die Mehrheit der Kommission hat sich entsprechend dafür entschieden, darauf einzutreten, zuzustimmen und die Petitionen nach Parlamentsgesetz zu behandeln. Zu den Einzelanträgen kann ich nicht viel sagen, weil sie in der Kommission noch nicht vorlagen.



**Pasquier-Eichenberger** Isabelle (G, GE): Monsieur Wasserfallen, je vous ai écouté: vous avez dit que le projet romand avait été ajouté à la demande des Romands. J'étais avec vous en séance de commission. Cette demande n'est pas venue des personnes auditionnées: nous avons reçu des représentants des villes et des communes, qui n'ont pas formulé la demande d'ajouter ce projet. Nous sommes trois Romands à la Commission des transports et des télécommunications, la demande n'a pas été formulée de notre part. A ma connaissance, vous n'avez en tout cas pas consulté le canton de Genève pour savoir quelle était sa position par rapport au projet, s'il souhaitait que le projet soit priorisé. La seule personne qui a fait cette demande, c'est le représentant de Routesuisse. Pour vous, c'est de là que vient la demande?

**Wasserfallen** Christian (RL, BE), für die Kommission: Es ist einfach so, Frau Pasquier: 2022 gab es eine Vernehmlassung zu diesem Projekt, in deren Rahmen es vorgestellt und in die Pipeline gegeben wurde. Das ist die Situation. Beim ASTRA, das ist Seite 12 der Botschaft mit den Engpässen der Problemstufe III zu entnehmen, sieht man dieses Projekt ganz klar. Jetzt müssen Sie mir einfach den Grund sagen, warum man andere Projekte umsetzen soll und dieses nicht. Ich habe gemeint, Sie verträten die Romandie, aber das ist offensichtlich nicht der Fall.

**Romano** Marco (M-E, TI), per la commissione: I quattro decreti oggi in discussione concernono lo sviluppo della rete stradale nazionale nel prossimo decennio. Concretamente ci dobbiamo confrontare con il limite di spesa per le regolari attività di esercizio e manutenzione della rete tra il 2024 e il 2027, la definizione dei progetti e lo stanziamento dei relativi crediti d'impegno per la fase di potenziamento 2023 e i conseguenti adattamenti del decreto sulla rete stradale.

Nella votazione sul complesso la maggioranza della commissione ha adottato i quattro decreti federali. L'oggetto è stato trattato nelle sedute della vostra Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni il 20 marzo e il 17 aprile. Sono state svolte audizioni con rappresentanti dei cantoni, delle città, dei comuni e delle organizzazioni del settore della mobilità.

La maggioranza della commissione ritiene importante approvare questo messaggio con i suoi quattro decreti, dando seguito alla manifesta volontà di tutti gli attori direttamente coinvolti. Il focus è su nuove gallerie autostradali – Basilea, Sciaffusa, San Gallo – e sul coordinamento con la rete secondaria, le strade cantonali e comunali nelle zone di Berna e, con un progetto aggiunto dalla commissione, anche in Romandia. Questi progetti sono necessari alla luce della crescita demografica ed economica, nonché per fornire alle generazioni future una rete funzionale e funzionante.

Le strade nazionali sono l'ossatura della mobilità stradale nazionale. Una rete autostradale moderna e capace è il presupposto per una gestione efficace ed efficiente dei flussi di traffico. La rete deve essere sottoposta a manutenzione regolare, adattata laddove necessario e sviluppata dove non è più adatta all'utilizzo. Ne va della sicurezza e della gestione moderna del traffico; le tecnologie contribuiranno sempre più ad una gestione intelligente a vantaggio della fluidità e della sicurezza del traffico. La mobilità privata va considerata come complementare al trasporto pubblico che di fatto approfitta di una rete autostradale moderna e performante.

La maggioranza respinge di mettere in contrapposizione strada e ferrovia. Si tratta di una visione ideologica che dimentica la complementarità e sottovaluta anche lo sviluppo tecnologico delle automobili. È evidente che laddove i congestionamenti sono eccessivi il traffico si riversa sulle strade comunali e cantonali, andando a colpire la vivibilità locale, ma soprattutto a condizionare il flusso medesimo del traffico, incluso il trasporto pubblico su gomma.

Una rete autostradale vetusta – ricordiamo che la progettazione risale a oltre cinque decenni fa, con una Svizzera con meno popolazione e attività economiche molto differenti dalle odierne – e quindi non più capace di assorbire il traffico, arreca notevoli danni ambientali e di vivibilità locale. Nel 2021, le ore di colonna globali sono state circa 32 000, il che corrisponde ad un aumento del 200 per cento negli ultimi vent'anni. Le prospettive numeriche indicano per il 2040, senza gli interventi previsti, oltre 450 chilometri di autostrada regolarmente congestionata sui 2250 chilometri globali – quindi 1 chilometro su 5 chilometri. Non va poi dimenticata la funzione strategica di collegamento diretto ed efficace tra le regioni.

Le minoranze Töngi e Storni propongono di rinviare i decreti 2 e 3 al Consiglio federale chiedendo da un lato una rielaborazione alla luce degli obiettivi della Confederazione in materia di politica ambientale, climatica ed energetica, e dall'altro di presentare un approccio senza potenziamenti di capacità.

Nel decreto 3 la minoranza Schneider Schüttel, membro della Commissione delle finanze, propone di non entrare in materia, con il fine di non realizzare i progetti e dedicare quindi tutti i mezzi solo ai piani di agglomerato.



La maggioranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni respinge queste tre proposte, anche perché formulate in maniera molto generica. Ritiene tutti i progetti maturi, indispensabili, ben calibrati ed essenziali per gestire gli sviluppi del traffico, soprattutto nelle ore di punta. Anche elementi di sviluppo sostenibile, di capacità di usare materiali riciclati e di inserire queste infrastrutture nel territorio sono stati e verranno considerati nella progettazione di dettaglio.

Il coordinamento locale è dato, e queste opere sono ritenute urgenti anche dai cantoni e dai comuni interessati. Occorre assolutamente evitare un confronto tra le regioni; le autostrade servono tutto il paese. Le previsioni di sviluppo del traffico evidenziano chiaramente un aumento dei congestionamenti mattutini e serali nei prossimi 15 anni, soprattutto nelle aree cittadine e negli agglomerati.

I congestionamenti sono sì legati all'utilizzo dell'automobile privata. Ma statistiche attuali dimostrano come questo mezzo sia ancora essenziale per molti cittadini e cittadine in questo paese per recarsi al lavoro e anche per lavorare nel corso della giornata. In molti casi si tratta di una necessità imprescindibile. In quest'ottica, contrapporre la mobilità privata al trasporto pubblico non è costruttivo per il paese, piuttosto ci vuole una visione complementare.

I progetti prevedono un utilizzo più efficiente della disponibilità infrastrutturale esistente e la ottimizzano senza grandi impatti aggiuntivi. Oltre a ottimizzazioni multimodali integrate, si tratta di incrementare il numero degli impianti di regolazione dinamica dei limiti di velocità e segnalazione pericoli, dei sistemi contagocce agli svincoli e delle corsie dinamiche locali nelle ore di punta. Nei progetti di sviluppo si trovano una maggiore protezione acustica e anche l'interramento di alcuni tratti stradali, laddove è possibile e finanziariamente sostenibile.

La maggioranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni vi invita, con 14 voti contro 11, ad entrare in materia sui decreti 2 e 3; mentre vi è unanimità sui decreti 1 e 4.

**Nicolet Jacques** (V, VD), pour la commission: Dans le cadre de ses activités et conformément à l'article 50 de la loi sur le Parlement, la Commission des finances a traité de l'objet cité en titre et s'est notamment penchée sur les aspects financiers de ce projet.

Je vous rappelle les aspects financiers initiaux, en l'occurrence le plafond de dépenses de 8,787 milliards de francs

#### AB 2023 N 922 / BO 2023 N 922

pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales pour la période 2024–2027, l'étape d'aménagement 2023 pour les projets Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg et le troisième tube du Rosenberg, le tunnel du Rhin à Bâle, et également le crédit d'engagement de 4,354 milliards de francs pour l'étape d'aménagement 2023 de la planification du projet de préfinancement de l'autoroute Glattal.

Lors de sa séance du 30 mars, la Commission des finances a été convaincue par les arguments et les propositions faites par le Conseil fédéral. Elle est entrée en matière à l'unanimité sur le projet 1 initial, en l'occurrence sur les 8,787 milliards de francs.

Toutefois, s'agissant des projets 2 et 3, la majorité de la commission souhaite les soutenir, alors qu'une minorité de la commission propose de ne pas entrer en matière sur ces projets. Ceux-ci ont par ailleurs été modifiés en cours de route: en date du 18 avril, la Commission des transports et des télécommunications a décidé, dans le projet 3, de majorer de 911 millions de francs le crédit d'engagement de 4,354 milliards, de façon à financer le projet Nyon-Le Vengeron.

Il y a lieu de se rappeler que le but de la Commission des finances est de se concentrer sur les aspects financiers. Les 911 millions de francs en question sont prélevés dans le Forta et n'ont pas d'incidence financière directe sur les finances de la Confédération.

C'est la raison pour laquelle, sur ce point également, la Commission des finances a décidé de confirmer son vote initial et de soutenir toutes les propositions de majorité formulées notamment par la Commission des transports et des télécommunications.

**Schilliger Peter** (RL, LU), für die Kommission: Ich darf als deutschsprachiger Berichterstatter der Finanzkommission zu Ihnen sprechen. Die Finanzkommission hat das Dossier zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen am 30. März 2023 in Anwesenheit von Vertretern des ASTRA beraten. Ich darf Ihnen gemäss Artikel 50 des Parlamentsgesetzes Bericht erstatten.

Es gibt zwei Stufen in dieser Berichterstattung. In der ersten Stufe geht es um einen Mitbericht, den wir für die zuständige Kommission, die KVF, gemacht haben. Wir haben dieser Kommission einstimmig die Empfehlung gegeben, auf das Geschäft zum Unterhalt der Nationalstrassen einzutreten und den Bundesbeschluss



1 anzunehmen. Da gab es überhaupt keine Differenzen. Aus diesem Grund muss ich auch keine weiteren Ausführungen machen.

Bei den Entwürfen 2 und 3, in denen es um den Ausbau der Nationalstrassen geht, beantragt die Kommission mit 14 zu 11 Stimmen die Unterstützung der Vorlagen. Die Kommission ist der Meinung, dass sich der Ausbau der Nationalstrassen lohnt, weil sich der Verkehr in den letzten zwanzig Jahren rund verdoppelt hat. Diese starke Zunahme hat auch Auswirkungen auf die Stausituation. Das Strassennetz muss dieser zusätzlichen Belastung gerecht werden und den Nutzenden auch die nötige Robustheit und Mobilitätssicherheit gewährleisten.

Das Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen ist das eine. Vonseiten der Mehrheit sind wir der Meinung, dass es sich zudem auch positiv auf die Agglomerationsprogramme, also auf den Verkehr in den Agglomerationen, auswirken wird, wenn diese Umfahrungsprojekte, diese Ausbauprojekte realisiert werden können. Denn damit kann eine Verkehrsverlagerung stattfinden.

Die Minderheit – Frau Schneider Schüttel wird Ihnen den Antrag nachher erklären – ist der Meinung, dass man hier nicht eintreten soll, dass diese Ausbauschritte nicht notwendig sind und die Mittel dem öffentlichen Verkehr zugewiesen werden sollten. Dementsprechend seien dort die Schwerpunkte der zukünftigen Verkehrsplanung zu setzen.

Die Beratung in der KVF-N hat dazu geführt, dass zwei zusätzliche Projekte, d. h. Le Vengeron-Coppet und Coppet-Nyon, aufgenommen wurden. Dadurch wurde das Programm um rund 911 Millionen Franken erweitert, was in der Finanzkommission nochmals zu einer Diskussion führte. Man überlegte sich, ob man neuerlich über Eintreten auf den Finanzierungsbeschluss abstimmen sollte oder ob man das Ganze wie besprochen belassen könne. Bei der Beratung über die Auswirkungen war man erstens der Meinung, dass die weiteren Strassenausbauschritte dadurch grundsätzlich nicht infrage gestellt, sondern einfach vorgezogen würden und dass die Planungsphase damit im Grunde früher gestartet werden könnte. Zweitens war man der Meinung, dass im Fonds genügend Bundes-, sprich Finanzierungsmittel vorhanden wären und dass diese bis ins Jahr 2030 ausreichen würden. Würden in einer späteren Phase auch Elektrofahrzeuge in die Finanzierung mit aufgenommen, wäre dieser Topf weiterhin mit genügend Mitteln ausgestattet. Der dritte Grund ist derjenige, dass die beantragten Projekte meistens nicht in der geplanten Zeit umgesetzt werden können, und zwar aus irgendwelchen Gründen wie Einsparungen mit Auflagen usw. Dadurch gibt es meistens Verzögerungen in der Umsetzung, womit das Risiko eines Überhangs aus Finanzierungssicht eigentlich kaum gegeben ist. Wie gesagt, der Topf ist mit genügend Geld gefüllt und dazu da, Projekte zu realisieren.

In diesem Sinne darf ich Ihnen im Namen der Mehrheit der Finanzkommission empfehlen, die Vorlage gemäss Antrag der KVF-N anzunehmen.

**Schneider Schüttel** Ursula (S, FR): Ich vertrete die Minderheit der Finanzkommission zum Bundesbeschluss 3, und ich beantrage Ihnen, auf den Verpflichtungskredit zum Ausbauschritt 2023 nicht einzutreten. Gestützt auf Artikel 50 Absatz 3 des Parlamentsgesetzes kann die Finanzkommission nur zum Entwurf 3 eigene Anträge vertreten. In unserem Mitbericht an die KVF-N haben wir auch Nichteintreten auf den Entwurf 2 beantragt, dies zu Ihrer Information. Gleichzeitig möchte ich klarstellen, dass wir nicht gegen den Bundesbeschluss 1 sind. Wir wenden uns also nicht gegen Betrieb, Unterhalt oder Ausbau im Sinn von Anpassungen der bestehenden Nationalstrassen. Wir wehren uns gegen einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen mit dem Zweck der Kapazitätserweiterung.

Der Bundesrat beantragt mit dem Bundesbeschluss 3 einen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken. Die Mehrheit der KVF-N hat diesen Kredit auf 5,265 Milliarden Franken erhöht. Meine Minderheit vertritt die Meinung, dass mit dem Bau neuer Spuren keine Kapazitätserweiterung oder Engpassbeseitigung erreichbar ist. Es ist vielmehr so: Wenn mehr Platz zur Verfügung gestellt wird, wird der Verkehr diesen auch in Anspruch nehmen. Das heisst, es wird zu mehr Verkehr kommen, weil es wieder attraktiver ist, das Auto zu nehmen. Die finanziellen Mittel des Bundes werden somit nicht wirtschaftlich und nicht wirksam eingesetzt. Die Verkehrspolitik des Bundes und die damit verbundenen Finanzen sollten vielmehr dazu benützt werden, die Klima- und die Umweltbelastung zu reduzieren, dies im Sinn der vom Bundesrat in seiner Botschaft selbst erwähnten langfristigen Klimastrategie der Schweiz.

Der Strassenverkehr verursachte 2019 rund 32 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz. Die Treibhausgasemissionen sollten bis 2050 bei netto null liegen. Ein Ausbau der Nationalstrassen unterstützt dieses Ziel gerade nicht. Statt in die Erweiterung der Nationalstrassen zu investieren, sollten vielmehr die Klima- und die Biodiversitätsstrategie umgesetzt, der Autoverkehr reduziert und der öffentliche Verkehr gefördert werden. Der Ausbau führt im Weiteren zu zusätzlichem Landverbrauch, entgegen der Bodenstrategie des Bundes, wonach bis 2050 keine weiteren Böden mehr verbraucht werden sollen.



In diesem Sinn vertritt die Minderheit die Ansicht, dass stattdessen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung ins Zentrum der Überlegungen rücken müssen. Wir haben während der Corona-Pandemie beispielsweise gute Erfahrungen mit Homeoffice gemacht. Auch flexible Arbeitszeiten führen zu einer besseren Verteilung des Verkehrsaufkommens. Es kommt dazu, dass die Digitalisierung und das automatisierte Fahren Chancen darstellen, um in Zukunft mit weniger Platz ein gleiches Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Ein letztes Argument: Auch mit einer Herabsetzung der Geschwindigkeit kann die Kapazität der Strasse erhöht werden. Es gibt also

**AB 2023 N 923 / BO 2023 N 923**

bessere, wirksamere Massnahmen zur Bewältigung der Verkehrsprobleme als einen Ausbau der Nationalstrassen.

In diesem Sinn bitte ich Sie, meine Minderheit zu unterstützen und auf den Bundesbeschluss 3 nicht einzutreten.

**Töngi Michael (G, LU):** Ich lege zuerst gerne meine Interessenbindung offen: Ich bin Vorstandsmitglied des VCS Schweiz.

Wenn wir in der Verkehrspolitik die Grundlagenpapiere zur Hand nehmen, dann ist eigentlich die Stossrichtung klar. Wir müssen Verkehr vermeiden, wir müssen ihn verlagern, und wir müssen vor allem in den Agglomerationen schauen, dass zusätzlicher Verkehr via ÖV, Fussverkehr und Velo vor sich geht. Es ist egal, ob es eine Verkehrsstrategie des Bundes ist, ob es eine Mobilitätsstrategie eines Kantons ist oder ein kantonaler Richtplan. Was dort drinsteht, ist keine Ideologie, Herr Kommissionssprecher, sondern einfach Stand der Wissenschaft.

In diese Richtung muss es auch gehen, wenn wir die klimapolitischen Ziele des Bundesrates und des Bundes erreichen wollen. Mehrere Studien zeigen ganz klar, dass es nicht reicht, wenn wir den Autoverkehr einfach elektrifizieren; es braucht auch noch ein Umsteigen: Nebst der Elektrifizierung müssen wir schauen, dass die Leute effizientere Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn benützen.

Denken Sie daran: Wir haben auch immer noch ein massives Lärmproblem. Mehrere hunderttausend Menschen in der Schweiz leiden unter dem Lärm. Wir haben auch in den Städten grosse Probleme, weil die Bevölkerung den Platz gerne anders als für das Auto nutzen möchte. Wir haben hier im Parlament mehrere Vorstösse angenommen, mit denen wir gesagt haben, dass der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr steigen soll. Wenn es dann um die konkrete Politik geht, folgt leider sehr wenig darauf.

Wenn es um das Bauen geht, vor allem wenn es um das Bauen von Autobahnen geht, dann leuchten noch immer viele Augen. Das ist anachronistisch, und es ist gegen die Ziele der Verkehrs- und Klimapolitik, wenn jetzt Autobahnen wieder ausgebaut werden und der Hebel zurück in die Vergangenheit gelegt wird.

Beispiele aus der Region Luzern zeigen das exemplarisch. In Luzern wurden vor fünfzehn Jahren zwei neue Autobahnzubringer gebaut und eröffnet. In diesen Regionen wurde der ÖV nachhaltig geschwächt. Selbst mit einem Ausbau der ÖV-Linien konnte man den Wettbewerbsvorteil der schnelleren Autofahrten nicht mehr aufholen. Mit der Realisierung der vier Projekte werden wir in diesen Regionen die Kapazitäten massiv erhöhen und die Benützung des Autos attraktivieren.

Dazu will der Bundesrat noch, wie wir lesen konnten, ab dem Genfersee quer durch das Mittelland die Autobahn durchgehend auf sechs Spuren ausbauen. Damit wollen Sie, Herr Bundesrat Rösti, das Auto gegenüber der Bahn wieder konkurrenzfähiger machen; das konnten wir lesen. Ich frage Sie, was das für ein Ansatz in der Verkehrspolitik ist, wenn man sagt: "Huch, jetzt ist die Bahn hier etwas schneller, darum müssen wir die Autobahn wieder ausbauen." Erlauben Sie mir auch die Frage zur Finanzpolitik, die kommen wird: Was ist es für eine Finanzpolitik, wenn die Autobahnen jetzt ausgebaut werden sollen, wir aber gleichzeitig die Finanzen beim Betrieb des öffentlichen Verkehrs zusammenstreichen?

Wenn man die Verkehrszahlen genauer anschaut, stellt man auch fest, dass diese Projekte aus der Zeit gefallen sind. Das ASTRA argumentiert ja stark damit, dass der Verkehr auf den Autobahnen überproportional zugenommen habe. Wenn man aber die Daten der Zählstellen dieser vier Projekte anschaut, die jetzt auf dem Tisch liegen, stellt man fest, dass die Autozahlen seit 2017 gar nicht mehr zugenommen haben. Man kann also sagen, dass die Verkehrswende bereits begonnen hat. Mit dem Ausbau wird sie nun mutwillig wieder abgewürgt. Man löst den Stau an einen Ort und verschiebt ihn an den nächsten Ort.

Noch kurz etwas zum Argument, dass man mit den Cargo-Velos nicht auf den Autobahnen fahren kann: Ja, das wissen wir, aber es ist so, dass auch auf den Autobahnen sehr viele Strecken unter zehn oder zwölf Kilometer gefahren werden. In der Region Luzern sind es in der Agglomeration selber 80 Prozent Binnenverkehr. Wir haben dort ein grosses Potenzial, das wir ausnützen können. Mit der Perspektive Bahn 2050 hat man klar gesagt, dass man genau dort ausbauen will, um eben diese Leute zum Umsteigen zu bringen. Das müssen



wir jetzt machen!

Ich bitte Sie deshalb: Weisen Sie diesen Entwurf zurück für eine Überarbeitung, damit die Verkehrspolitik auch mit der Klima- und Umweltpolitik des Bundes übereinstimmt.

**Storni Bruno** (S, TI): Dichiaro i miei legami di interesse: sono vicepresidente dell'ATA sezione Svizzera.

Lorsque l'on a appris, il y a deux ans, que l'Office fédéral de la santé publique n'était pas en mesure de fournir des statistiques fiables sur les cas de COVID-19, parce que de nombreux cabinets médicaux communiquaient encore par fax et qu'il y avait des erreurs dans les messages, nous avons tous été stupéfaits de constater qu'en Suisse, pays classé parmi les meilleurs en matière d'innovation grâce à des universités, des écoles polytechniques et une industrie parmi les plus performantes au monde, on utilise encore le papier, le crayon et les télécopieurs pour transmettre des informations statistiques.

Malheureusement, cette situation n'est pas unique, car dans la gestion du trafic routier, c'est comme si l'on utilisait encore des télécopieurs.

Le message du Conseil fédéral, qui prévoit des projets d'extension de plus de 34 milliards de francs jusqu'en 2040 et un plafond des dépenses sur la période 2024–2027 de 8,8 milliards pour l'exploitation, l'entretien et l'extension, ne traite que du développement des investissements dans le béton et n'envisage pas du tout l'intelligence. En effet, dans les 124 pages de la version en italien du message du Conseil fédéral, le mot "digitalizzazione" apparaît une fois, "mobility pricing" une fois, "carpool lane" trois fois, "homeworking" jamais. Unser 100-Milliarden-Franken-Autobahnnetz ist, wie die Netze in vielen anderen Ländern auch, im Zeitalter des Betons stehengeblieben. Die Infrastruktur ist noch nicht in das Zeitalter der Digitalisierung eingetreten, die in so vielen anderen Sektoren zu erheblichen Effizienzgewinnen geführt hat. Bei der Planung der teuren Autobahnen wurde das Potenzial der neuen Technologien für das Verkehrsflussmanagement und die Bedarfssteuerung stets ausser Acht gelassen – mit den bekannten Folgen, die das ASTRA für normal hält.

In der Botschaft wird erwähnt, dass die Zahl der auf den Nationalstrassen zurückgelegten Kilometer von 1990 bis 2019 um 138 Prozent zugenommen hat. In diesem Zeitraum wuchs die Bevölkerung jedoch nur um 28 Prozent, also viel weniger. In den letzten Jahren wurde das Netz zwar ausgebaut, aber wie das ASTRA berichtet, haben die Staus trotzdem zugenommen, und zwar proportional stärker als die Bevölkerungszahl. Das ist ein klares Zeichen für eine verfehlte Strassenpolitik. Ähnliche Daten finden sich überall auf der Welt, sogar in den USA, wo die Erhöhung der Strassenkapazität um 42 Prozent bei einem Bevölkerungswachstum von 32 Prozent zu einem Anstieg der Stautunden um 144 Prozent geführt hat.

Eppure, il Consiglio federale insiste su questa via senza uscita e chiede di nuovo miliardi di franchi per aumentare corsie in tutto il paese. Le conseguenze derivanti da questa politica le conosciamo: più traffico, e ingorghi spostati in altri punti.

Lo sperimentiamo un'altra volta in Ticino: dopo aver speso oltre 100 milioni per allargare lo svincolo di Mendrisio, l'autostrada è ormai una trincea larga 50 metri e le colonne non sono sparite ma si sono spostate di pochi chilometri più a nord. Ciononostante, nel relativo messaggio del Consiglio federale si vuole, orizzonte 2030, il potenziamento stradale tra Lugano e Mendrisio. Ma la realizzazione del progetto – da 1,6 miliardi di franchi – non farà altro che creare nuove colonne nell'agglomerato di Lugano.

Sembra proprio che l'USTRA viva ancora nel secolo scorso. Se le FFS avessero questo atteggiamento avremmo meno della metà dei treni su binari.

La crisi Covid ha dimostrato che abbiamo una rete di telecomunicazioni funzionante, il che ha permesso di

AB 2023 N 924 / BO 2023 N 924

mantenere attiva l'economia malgrado il lockdown. Ma come detto, l'USTRA non considera il potenziale della digitalizzazione, del telelavoro al posto di nuove corsie della rete autostradale.

Chiediamo che finalmente si consideri quanto le nuove tecnologie potranno contribuire ad una gestione intelligente della rete stradale.

Di conseguenza, il gruppo del PS chiede che il progetto di legge venga rinviato al Consiglio federale con il mandato di sviluppare un concetto alternativo che non richieda un aumento significativo della capacità e che raggiunga gli obiettivi principalmente attraverso un uso intelligente ed efficiente delle capacità esistenti, pensiamo alla digitalizzazione o alla gestione più efficiente del traffico.

**Brenzikofer** Florence (G, BL): Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich bin designierte Präsidentin und Vorstandsmitglied der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz.

Bereits 1972 warnte der damalige Oberbürgermeister von München, Hans-Jochen Vogel: "Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten." Wir haben das Zitat heute bereits einmal vom Kommissionssprecher gehört. Was in den



Siebzigerjahren bereits von einigen erkannt wurde, hat sich seither in unzähligen Praxisbeispielen und Studien bestätigt. Trotz der klaren Fakten soll heute ein Zahlungsrahmen von gesamthaft 5,3 Milliarden Franken für den Ausbau von Autobahnen beschlossen werden. Diese Vorlage ist völlig aus der Zeit gefallen und wird von den Grünen Schweiz abgelehnt. Sollte der Rat die Vorlage annehmen, werden wir das angekündigte Referendum mit unterstützen. Drei entscheidende Punkte sprechen besonders für eine Ablehnung der gesamten Vorlage und der einzelnen Teilprojekte:

Erstens führt der Ausbau von Autobahnen zu Kapazitätserweiterungen. Das steht im Widerspruch zu den beschlossenen Klimazielen des Bundes. Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte zeigen es deutlich: Je mehr Strassen ausgebaut werden, desto mehr Autos fahren. Der Verkehr ist der grösste Klimasünder, er verursacht gesamthaft 37 Prozent der Treibhausgasemissionen. In der Vorlage fehlen Massnahmen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen wirkungsvoll zu senken. Es ist unsere Aufgabe, die Verkehrsnachfrage aktiv zu beeinflussen und Massnahmen zu ergreifen, die mit der Klimastrategie des Bundesrates mit dem Ziel netto null bis 2050 kompatibel sind. Dies gilt insbesondere für die 44 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens, welche Freizeitverkehr sind. Das heisst, es geht uns hier nicht um den Arbeiterverkehr.

Zweitens haben sich Städte und Gemeinden ehrgeizige Klimaziele gesteckt. Ein Beispiel ist Winterthur: netto null bis 2040. Die fünf Projekte Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, dritte Röhre des Rosenbergtunnels, Rheintunnel und Fäsenstautunnel und jetzt noch zusätzlich der Ausbau Le Vengeron-Coppet-Nyon generieren mehr Verkehr in den Agglomerationen und in den Städten. Der Preis dafür wird ein weiter ansteigendes Verkehrsvolumen sein sowie die fortschreitende Umwandlung von Stadtgebieten in Verkehrswüsten. Es geht um die Lebensqualität und die Gesundheit der Bevölkerung in diesen Gebieten.

Drittens verschwindet mit dem Ausbau entlang der A1 kostbares Kulturland. In Städten wie beispielsweise Basel und in den umliegenden Stadtgebieten würden Grün- und Waldflächen verschwinden, ohne dass Kompensationsmassnahmen mit eingebunden würden. Wir stecken in einer Biodiversitätskrise. Die Hitzebelastung in den Städten und Agglomerationen wird immer grösser. Dazu möchte ich bei den Voten zu den Minderheitsanträgen in Block 1 umfassender argumentieren.

Für uns gilt der Grundsatz der vier v: vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich gestalten. Konkret können die 5,3 Milliarden Franken um einiges besser investiert werden. Mit attraktiven Angeboten des öffentlichen Verkehrs kann der Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Verlagern heisst, dass es an Bahnhöfen intelligente Verknüpfungen und Umsteigeverbindungen zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr braucht. Vernetzen heisst, die bestehende Infrastruktur mit neuen Lenkungssystemen und intelligenten Modellen effizienter zu nutzen. Heute sitzen im Schnitt 1,5 Personen in einem Fahrzeug – das ist alles andere als effizient. Schliesslich geht es darum, den Verkehr verträglicher zu gestalten. Das betrifft die Elektrifizierung der Flotte, aber dieser Ansatz alleine reicht bei Weitem nicht aus, um die Klimaziele zu erreichen.

Für uns Grüne ist klar: Der Ausbau von Autobahnen führt zu Mehrverkehr, führt zu einem grösseren Verkehrsaufkommen in Städten und Gemeinden und steht im Widerspruch zu den Klimazielen von Paris, zu welchen sich die Schweiz bekannt hat. Wir Grünen sagen Nein zu den Strassenausbauplänen. Der Ausbau verhindert die nötige Verkehrswende, schadet dem Klima und geht auf Kosten von wertvollem Kulturland.

**Pasquier-Eichenberger** Isabelle (G, GE): Je déclare aussi mes intérêts: je suis vice-présidente de l'ATE Suisse et membre du comité de l'initiative des Alpes.

Pour toutes celles et tous ceux qui reconnaissent qu'il est urgent et primordial d'agir pour limiter le changement climatique et qu'il faut réduire le trafic dans les villes pour améliorer la qualité de vie de celles et ceux qui y habitent, le projet débattu aujourd'hui, visant à investir 5,3 milliards de francs pour développer les autoroutes et accroître leurs capacités, n'est tout simplement pas acceptable.

Il y a trois raisons à cela. D'abord, c'est contre-productif. Les études le montrent: développer les routes favorise toujours leur usage et a pour conséquence un plus grand nombre de voitures et de camions sur les routes, donc plus de trafic sur les autoroutes ainsi que sur les voies d'accès à destination des villes. Les sept projets discutés généreront un trafic supplémentaire dans les agglomérations; ils augmenteront le nombre de voitures, ce qui va à l'encontre de toutes les politiques publiques qui sont mises en place par les communes et les cantons pour réduire le trafic dans les centres-villes.

Ensuite, c'est climaticide, parce que le trafic routier est aujourd'hui responsable de 37 pour cent des émissions de gaz à effet de serre produites en Suisse, ce qui en fait la première source indigène de CO<sub>2</sub>. En 2023, nous devons avant tout prendre des mesures pour réduire le trafic, partout où c'est possible, en offrant des alternatives attractives pour la population.

Enfin, c'est irresponsable parce que ces élargissements se font toujours aux dépens de terres arables, de





surfaces vertes et arborisées, alors qu'il est aujourd'hui primordial de préserver les surfaces agricoles et les coins de biodiversité afin de conserver les capacités de production indigène pour être en mesure, à l'avenir, de nourrir la population.

C'est la fausse solution à un vrai problème.

La surcharge du réseau des routes nationales est, certes, un vrai enjeu, mais la solution ne peut pas être, en 2023, d'élargir les autoroutes. Les experts sont formels: développer les capacités routières ne fait qu'accroître la demande, donc augmenter le trafic. Il y a d'autres solutions qui sont nécessaires. Parmi celles-ci: le télétravail, qui permet de réduire les flux pendulaires; l'amélioration des offres de transports collectifs, également pour le trafic de loisirs, puisque c'est la principale cause de déplacements en Suisse; le covoiturage; ou même la réduction de la vitesse, comme l'a récemment proposé le professeur Vincent Kaufmann, expert en mobilité, de l'EPFL.

J'aimerais mentionner enfin le microrecensement mobilité et transports, qui a été publié récemment par l'Office fédéral de la statistique et qui l'indique clairement: les distances parcourues ont diminué au cours des dix dernières années. Cette diminution est de près de 20 pour cent. Il nous indique aussi que l'extension du réseau des routes nationales n'est la première des priorités que pour 7 pour cent des 55 000 personnes qui ont participé au recensement, et la dernière pour 38 pour cent d'entre elles. Est-ce que les résultats du microrecensement ont été pris en compte? On peut sérieusement en douter. Nous avons auditionné les lobbys et les autorités, mais pas les milieux scientifiques qui étudient les comportements au niveau de la mobilité et les défis majeurs qui se présentent en ce qui concerne la croissance des transports. Je précise que j'en ai fait la proposition et qu'elle a été refusée en commission, de même que l'audition des experts du

**AB 2023 N 925 / BO 2023 N 925**

climat. C'est un affront, alors que Genève est le siège international du Giec et que celui-ci nous appelle à investir dans des infrastructures qui soulagent le climat.

Pour notre part, nous en sommes convaincus: pour atteindre l'objectif de réduction de 64 pour cent des gaz à effet de serre dans nos déplacements, comme le prévoient le Conseil fédéral et notre Parlement, il faudra modifier nos habitudes de déplacement en nous déplaçant mieux et moins.

C'est pourquoi le groupe des Verts refusera ce projet visant à accroître les autoroutes pour explorer d'autres solutions visant à rendre nos déplacements plus respectueux de l'environnement et de la santé.

**Aebischer Matthias (S, BE):** Wir sprechen heute über den Unterhalt unserer Nationalstrassen, über den Ausbau unserer Nationalstrassen und über die Kosten dieser beiden Vorhaben. Damit ich die Position der SP darlegen kann, muss ich zuerst kurz einige Fakten in Erinnerung rufen.

Vor vier Jahren hat der Bundesrat Klimaziele beschlossen: Bis 2030 will er die Emissionen im Vergleich zu 1990 halbieren, im Jahre 2050 soll die Schweiz bei netto null sein. Basierend auf dieser Zielsetzung hat der Bundesrat Anfang 2021 seine langfristige Klimastrategie verabschiedet. Für den Bereich Landverkehr steht in diesem Bericht: "Der Landverkehr verursacht im Jahr 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr." Erreichen will der Bundesrat das unter anderem natürlich mit der Elektrifizierung, aber auch mit steigender Effizienz und mit einer starken Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Nun also besprechen wir heute das Strategische Entwicklungsprogramm (Step) des Bundesrates. Wer nun erwartet, dass in diesem Strategischen Entwicklungsprogramm Pläne präsentiert werden, wie wir auf diesen unseren Strassen unter anderem die Klimaziele erreichen können – wie etwa effiziente Nutzung, intelligente Lenkungssysteme, Mobility-Pricing, Verlagerung auf die Schiene –, wird bitter enttäuscht. Das Strategische Entwicklungsprogramm des Bundesrates beinhaltet einzig den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes. Zusammengefasst: mehr Spuren, breitere Strassen, mehr Beton, mehr Asphalt. Das ist, mit Verlaub, kein guter Plan für die Zukunft.

Kommt hinzu, dass wir nun schon x-mal gesehen haben, dass die Verbreiterung von Autobahnen das Problem nicht löst, sondern nur verschiebt. Oder wie sagte doch der damalige Verkehrsminister Moritz Leuenberger bei der Eröffnung der fünften und sechsten Spur des Baregg隧nels vor zwanzig Jahren: Wir hätten zwar nun keinen Stau mehr am Baregg, aber dann hätten wir den Stau halt weiter vorne am Gubrist. Und genau so ist es: Die Meldung "Stau vor dem Gubrist" ist bei den täglichen Verkehrsmeldungen am Radio mittlerweile zum Evergreen geworden. Die SP ist überzeugt, dass zum Beispiel mit einem Ausbau der Autobahn im Wankdorf oder in Schönbühl das Problem nicht gelöst, sondern nur verschoben wird, wohl nach Kriegstetten oder zum Beispiel nach Deitingen.

Natürlich, in vier Jahren diskutieren wir dann den nächsten Ausbauschritt der A1 und den Plan, wie man die neuen Staus verschieben kann. Eine Idee hat der Bundesrat mit dem Antrag auf Annahme der Motion Hess



Erich ja bereits skizziert: sechs Spuren überall – zwischen Bern und Zürich und zwischen Lausanne und Genf usw. Dass ein solches Vorgehen dem Namen "Strategisches Entwicklungsprogramm" gerecht wird, stellt die Sozialdemokratische Partei nicht nur in Abrede, sondern sie lehnt ein solches Vorgehen ganz entschieden ab. Wir unterstützen deshalb die beiden Rückweisungsanträge, in der Hoffnung, der Bundesrat werde eine Vorlage präsentieren, die mit den selbst gesteckten langfristigen Zielen übereinstimmt.

**Pult Jon (S, GR):** Meine Interessenbindung: Ich bin Präsident des Vereins Alpen-Initiative.

Come avete già sentito, la maggioranza della commissione vuole spendere 5,27 miliardi di franchi per ampliare la rete stradale nazionale a Berna, San Gallo, Basilea, Sciaffusa e in più – come se non bastasse il pacchetto esagerato del Consiglio federale – anche sul lago di Ginevra. Inoltre, qualche settimana fa, come tutti noi abbiamo potuto leggere, il Consiglio federale ha annunciato di essere favorevole all'ampliamento dell'A1 a sei corsie sulle tratte Berna-Zurigo e Losanna-Ginevra.

Quindi oggi siamo, se si vuol dire, all'inizio di un dibattito di principio sulla politica dei trasporti e della mobilità nel nostro paese. La domanda centrale da porsi è la seguente: una maggiore capacità sulle strade nazionali è veramente la soluzione ai problemi del traffico? Oppure un aumento massiccio della capacità porta ad un aggravamento del problema? Il gruppo socialista è convinto della seconda ipotesi. Sappiamo per esperienza, ma anche grazie a tante ricerche empiriche su questo oggetto a livello internazionale, che chi "semina" più strada, molto spesso più tardi "raccolgerà" più traffico.

È chiaro, gli ingorghi e la congestione del traffico sono una grande seccatura, costano nervi e tempo e la perdita di tempo costa spesso denaro. Per questo, per decenni la ricerca empirica a livello internazionale si è dedicata alla questione di quali misure risolvano realmente il problema dell'eccessiva congestione del traffico. Ebbene, i risultati delle ricerche sono chiari: più corsie portano quasi sempre e ovunque a una maggiore congestione. Il fenomeno si chiama "domanda indotta". Un aumento dell'offerta, in questo caso delle strade, porta le persone a richiedere quest'offerta ancora di più di prima. Quindi, più strade portano a più congestione – non a meno.

Perché? La risposta è semplice: l'ampliamento delle corsie rende la guida più attrattiva, le persone guidano più spesso, coprono distanze maggiori e sono persino disposte a fare una deviazione per percorrere la strada meglio sviluppata. Tutto questo porta a un aumento del traffico e alla fine anche della congestione. E dopo qualche anno, le strade ampliate sono più congestionate che mai.

Ciò vale anche per i progetti parziali del pacchetto che discutiamo oggi. Magari i progetti non creeranno più congestione nel luogo esatto dove saranno realizzati, ma sicuramente più avanti e quindi in modo complessivo succederà esattamente ciò che ci insegna la ricerca internazionale. Quindi ci vuole un'alternativa, ci vogliono delle vere misure per il contenimento del traffico stradale, per il trasferimento della mobilità sulla ferrovia e sui mezzi pubblici in generale, per i tragitti più lunghi, e sulla bicicletta per quelli corti.

È necessario sviluppare un concetto su come gestire i trasporti stradali, senza causare un aumento significativo della capacità, e su come raggiungere l'obiettivo di ridurre la congestione attraverso un uso più intelligente e più efficiente delle capacità esistenti. A tal fine occorre sfruttare le opportunità della digitalizzazione e sviluppare una gestione del traffico più intelligente, come lo ha già spiegato il collega Storni.

Per questo, un giorno ci vorrà anche una tariffazione della mobilità stradale che sia sostenibile ed equa. L'introduzione di una specie di road pricing non deve rimanere un tabù, se vogliamo veramente ridurre i nostri problemi sulle strade nazionali. Anche i cambiamenti nell'organizzazione del lavoro – lavoratori che evitano le ore di punta del traffico o anche i grandi istituti scolastici che, per esempio, spostano l'orario d'inizio della scuola – possono alleggerire notevolmente la congestione del traffico nelle ore di punta del mattino o della sera.

Esistono quindi diversi modi per evitare il più possibile gli ingorghi e la congestione del traffico, senza spendere miliardi e stramiliardi di franchi per finanziare dei progetti che a medio termine accentuano e aumentano i problemi.

L'ampliamento della capacità autostradale, come lo vogliono il Consiglio federale e purtroppo anche la maggioranza della nostra commissione, non è uno di questi modi, non è una delle soluzioni.

È proprio per questo che il gruppo socialista sostiene la proposta di rinvio della minoranza Storni, così come quella della minoranza Töngi, e vi prego di sostenerle anche voi.

**Regazzi Fabio (M-E, TI):** Collega Pult, ho ascoltato attentamente le sue considerazioni che ovviamente non condivido. Volevo però avere una conferma da parte sua: se ho capito bene, lei intende penalizzare solo gli automobilisti,

AB 2023 N 926 / BO 2023 N 926

tramite una forma di road pricing. Non si tratterebbe quindi del cosiddetto mobility pricing che andrebbe invece





a colpire tutti quelli che consumano mobilità, in particolare anche quella ferroviaria. La mia interpretazione è corretta?

**Pult** Jon (S, GR): No, la sua interpretazione non è corretta. Se lei interpreta in questo modo le mie riflessioni mi sono spiegato male.

Noi siamo dell'idea che dobbiamo anche sperimentare dei progetti di mobility pricing in generale, quindi progetti che vanno a toccare tutti i vettori dei trasporti. Siccome oggi parliamo esclusivamente delle strade, ho parlato del road pricing. Però io penso che sia veramente necessario che le città, i comuni, e anche i cantoni possano finalmente cominciare a realizzare i loro progetti pilota per sperimentare i modelli del road pricing e del mobility pricing, a secondo dei loro bisogni. Penso che a medio-lungo termine sarà comunque necessario trovare delle soluzioni per usare in modo più intelligente, più economico e anche più efficiente le capacità esistenti.

**Hurter** Thomas (V, SH): Bei diesen vier Bundesbeschlüssen geht es eigentlich um die Fortschreibung der Mobilität. Und wieso haben wir eine erhöhte Mobilität? Wir haben sie aus zwei Gründen: zum einen wegen des Wirtschaftswachstums, zum andern wegen des Bevölkerungswachstums. Weil die Schweiz ein massives Bevölkerungswachstum hat, haben wir auch ein massives Mobilitätswachstum. Deshalb muss auch die Infrastruktur entsprechend ausgebaut werden. Es geht hier nicht, wie viele meiner Vorrednerinnen und Vorredner gesagt haben, darum, Strasse und Bahn gegeneinander auszuspielen, sondern es geht um ein Miteinander. Wir von der SVP-Fraktion werden auf die Vorlage eintreten und sämtliche Minderheiten ablehnen; einzig beim Entwurf 4 komme ich noch darauf zurück.

Vielleicht ganz kurz zur Situation von Strasse, Schiene und Finanzierung, damit auch das einmal von bürgerlicher Seite gesagt wird: Immer noch finden 85 Prozent des Personenverkehrs auf der Strasse statt, wovon übrigens auch ein grosser Teil, nämlich 14 Prozent, öffentlicher Verkehr ist. Die Schiene kommt also auf 15 Prozent. Für diese 15 Prozent geben alle Staatsebenen – Gemeinden, Kantone und Bund – pro Jahr eine Milliarde Franken mehr als für die Strasse aus. Sie sehen also, dass wir hier einen sehr schlechten Kostendeckungsgrad haben. Wenn Herr Aebischer von Mobility-Pricing spricht – Herr Pult versteht darunter ja nur Road-Pricing, d. h., man ist sich diesbezüglich noch nicht ganz einig –, dann wird man feststellen, dass der öffentliche Verkehr plötzlich massiv teurer ist, weil sein Kostendeckungsgrad äusserst schlecht ist. Der Grund, warum ich das hier sage, ist, dass man einfach auch die aktuellen Zahlen kennen sollte. Es geht nicht um ein Gegeneinander-Ausspielen, sondern darum, dass man weiss, wovon man spricht.

Nun, all jene, die den Ausbau respektive die Verbesserung ablehnen, haben etwas vergessen: Auf den Nationalstrassen, die übrigens nur 2 Prozent unseres ganzen Strassennetzes ausmachen, hat in den letzten dreissig Jahren der Verkehr um 130 Prozent zugenommen. Warum ist das so? Man hat die Nationalstrassen gebaut, um die Gemeinden und die Städte zu entlasten. Wenn Sie nicht helfen, dieses Nadelöhr auszuweiten, dann fliesst der Verkehr ganz einfach wieder durch die Städte und Gemeinden. Es geht also auch um die Entlastung der Regionen. Deshalb kann ich absolut nicht verstehen, dass vor allem auch die Grünen hier dagegen sind. Vergessen wir auch nicht, dass 74 Prozent des gesamten strassenseitigen Güterverkehrs auf den Nationalstrassen stattfindet, was sie zu einer Hauptschlagader macht.

Erlauben Sie mir, zusammenfassend etwas zu den Minderheitsanträgen zu sagen. Die Minderheitsanträge bei dieser Vorlage möchten eigentlich alle Projekte zurückschicken, mit dem Auftrag, dass der Bund diese Projekte umwelt-, klima- und energiepolitischen Zielen unterstelle. Nun, das macht er ja bereits, das ist sein ständiger Auftrag. Aus diesem Grund muss man die Projekte nicht zurückschicken. Es zeigt aber: Denjenigen, die diese Projekte nicht wollen, geht es um etwas anderes. Es geht ihnen darum, dass diese Projekte verhindert werden. Wir müssen einfach wissen: Nichtstun bedeutet dann, dass 2040 über 450 Kilometer des Nationalstrassennetzes ständig überlastet sein werden. Sie haben es heute Morgen vielleicht in den Medien gehört: Rund 38 000 Stautunden gab es in diesem Jahr.

Kollegin Schneider Schüttel hat von Homeoffice gesprochen. Ich bitte Sie, einen Blick in die Medien zu werfen. Vor etwa vierzehn Tagen hat der Novartis-Chef – der noch während Corona gesagt hat, man könne Homeoffice machen, so viel man wolle – gesagt, dass es wieder eine Mindestarbeitszeit vor Ort brauche. Homeoffice geht nur, um Generalversammlungen durchzuführen und irgendwelche Protokolle zu erledigen, nicht aber, um Innovation zu betreiben. Deshalb ist Homeoffice eben nur ein Teil der Lösung.

Spannend ist auch, wenn ich in der Kommission sehe, wer diese Projekte bekämpft. Ich nehme mein Projekt aus der Region Schaffhausen: Es wird bekämpft von Bernerinnen und Bernern. Ja, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, wieso sollen Sie besser wissen, was in unserer Region gut ist und was nicht? Das zeigt eigentlich etwas ganz Einfaches, nämlich dass Sie grundsätzlich gegen diese Projekte sind. Deshalb wollen Sie diese Projekte verhindern. Ich bitte den Rat hier, all diesen Minderheiten nicht zu folgen. Wir von der SVP werden



das zusätzliche Projekt in der Westschweiz entsprechend unterstützen.

Erlauben Sie mir noch zwei, drei Worte zum Entwurf 4, wo es um den Netzbeschluss geht. Beim Entwurf 4 gibt es einen Einzelantrag Haab. Ich bitte Sie, diesen zu unterstützen. Und zwar geht es darum, dass das Zürcher Ypsilon nicht herausgestrichen werden soll. Warum wollen wir keine Streichung dieses Zürcher Ypsilon? Weil der Bund und der Kanton Zürich ihre Hausaufgaben diesbezüglich eben noch nicht gemacht haben und wir den Druck aufrechterhalten müssen. Die Zeichen, die aus diesem Kanton kommen, sind eher etwas, ich sage einmal, diffus. Deshalb müssen wir den Einzelantrag Haab unterstützen.

Dann bitte ich Sie auch, bei der Umfahrung Eglisau die Minderheit Hurter Thomas zu unterstützen. Dort geht es nämlich um die Fortführung der Nord-Süd-Strecke. Denken Sie daran, dass wir auf der einen Seite die Flughafenautobahn in Zürich mit etwa 40 Millionen Franken ausgebaut haben, dass der Anschluss Hardwald, also der Anschluss von Eglisau an die Flughafenautobahn, jetzt auch ausgebaut wird. Das kleine Städtchen Eglisau bleibt so, wie es ist. Die Brücke soll saniert werden. Nach Eglisau baut Deutschland die Umfahrung aus, aber wir lassen den Verkehr weiterhin durch dieses Städtchen rollen.

Es ist jeden Morgen und jeden Abend etwa so viel Verkehr wie durch den Gotthard – wir nehmen ja mittlerweile den Gotthard immer als Referenz bei Strassendiskussionen. Deshalb ist es wichtig, dass wir diese Umfahrung hier aufnehmen, die Projektierung für diese Umfahrung ist ja bereits vorhanden. Und dann könnte man nämlich auch die Sanierung der Brücke an die Hand nehmen, das muss ja nächstens gemacht werden. Auch hier ist klar: Der Kanton möchte das eigentlich, im Zürcher Kantonsparlament gibt es sogar Vorstösse dafür. Aber auch hier sind die Zeichen wieder etwas diffus.

Ich fasse zusammen: Ich bitte Sie also, auf die Vorlage einzutreten, sämtliche Mehrheiten zu unterstützen und die Minderheiten abzulehnen, ausser beim Entwurf 4, wo ich Sie bitte, die Minderheit Hurter Thomas und den Einzelantrag Haab zu unterstützen.

Ganz zum Schluss noch zu den heute zusätzlich eingereichten Einzelanträgen:

Der Einzelantrag Christ zum Entwurf 3 möchte eine Ergänzung bzw. eine Erweiterung von Artikel 1 Buchstabe b. Ich glaube, hier kann man sagen, dass diese Erweiterung bzw. dieser Zusatz eigentlich nichts bringt. Das wird heute schon so gemacht, das wird sicher der Bundesrat oder sonst jemand noch sagen. Man könnte diesen Einzelantrag also ablehnen oder auch sagen: Nützt er nichts, so schadet er nichts. Insofern kann man diesem Einzelantrag sicher eine gewisse Unterstützung zuteilwerden lassen, weil es ja auch in Basel gewisse Projekte gibt.

Der Einzelantrag Wyss zum Entwurf 3, zu Artikel 1 Buchstabe e, will eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 80 auf

#### AB 2023 N 927 / BO 2023 N 927

60 Stundenkilometer auf der Osttangente in Basel. Auch diesen Antrag hatten wir nicht in der Kommission. Denken Sie daran, dass es bei diesem Antrag nicht um einen Bestandteil des Step geht; man greift hier eigentlich in die operative Ebene ein. Ehrlich gesagt: Wenn Sie den Einzelantrag Christ unterstützen, kann diese Diskussion auch dort geführt werden.

Insofern bitte ich Sie also, einzutreten und alle Mehrheiten zu unterstützen, ausser beim Entwurf 4.

**Aebischer** Matthias (S, BE): Geschätzter Kollege Hurter, ich habe noch eine Frage zu Ihrem Demokratieverständnis. Sie haben gesagt, dass Bernerinnen und Berner über Projekte in Schaffhausen sprechen. Sie sind ja der einzige Schaffhauser in der Kommission. Heisst das also, man soll Ihnen zuhören, am Schluss applaudieren und Ihnen zustimmen, oder wie stellen Sie sich das vor?

**Hurter** Thomas (V, SH): Das wäre natürlich eine gute Idee, das würde ich sehr begrüßen. Es geht aber natürlich darum, dass ich aufzeigen möchte, dass wir im Kanton Schaffhausen tatsächlich besser wissen, ob ein Projekt für uns geeignet ist.

Es ist ja spannend: Sie sind von der SP, die dieses Projekt bekämpft. Der Stadtpräsident der Stadt Schaffhausen aber, der Ihrer Partei angehört, unterstützt dieses Projekt. Die ganze Stadt unterstützt dieses Projekt. Jetzt kommen Sie als Berner und sagen dem Schaffhauser Stadtpräsidenten von der SP: Du machst einen Blödsinn! Das ist definitiv nicht der Fall.

Die Problematik ist vielleicht die, dass Sie Informationen von älteren Verkehrsplanern haben, deren Kompetenz ich überhaupt nicht abstreite. Diese Leute wissen aber nicht, dass heute andere Sicherheitsanforderungen gelten. Wenn Sie die Ein- und Ausfahrten gemäss den Informationen bauen möchten, die Sie von diesen Leuten haben, dann müssten Sie Häuser abreißen und Bahngleise verlegen. Ich denke, das wäre nicht im Sinne der Bevölkerung von Schaffhausen.



**Schaffner** Barbara (GL, ZH): "Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten" – ein altbekanntes Sprichwort, das Sie heute schon gehört haben, und leider ein Zitat, das sich seit seiner Entstehung vor vierzig bis fünfzig Jahren immer wieder bewahrheitet hat und weiter bewahrheiten wird. Daran ändert auch das Votum des Kommissionsprechers nichts, der das Beispiel Baregg zurechtbiegt, um damit das Gegenteil zu behaupten. Die Achse nach Zürich wird aber aktuell durch den Gubrist beschränkt, der ebenfalls ausgebaut wird, ausgebaut werden musste.

Für die Urheberschaft des Zitats hat Kollegin Brenzikofer offenbar eine andere Quelle gefunden als ich. Als alternativer Urheber gilt Daniel Goeudevert – nicht etwa ein Autogegner, sondern jahrelang in Spitzenpositionen in der Autoindustrie tätig, so etwa bei Citroën, Renault, Ford oder VW. Von ihm stammen auch Zitate wie: "Die Politik ist heute erst da, wo wir Wirtschaftsfachleute schon vor zwanzig Jahren waren." Ehrlich gesagt, bin ich mir nicht sicher, ob die Politik bei dem heutigen Thema nur mit zwanzig Jahren Verspätung unterwegs ist.

Wir reagieren zur Bewältigung unserer Verkehrsprobleme immer noch mit den veralteten Denkweisen, mit immer mehr Strassenausbauten, obwohl zahlreiche Studien belegen, dass das jeweils nur kurzfristige Lösungen sind. Die Distanzen, die die Leute beim Pendeln oder auch in der Freizeit zurücklegen, sind nämlich nicht durch die Strecke begrenzt, sondern sie sind begrenzt durch die Zeit, die die Leute zu investieren bereit sind. Man kann es auch anders ausdrücken, es heisst dann: Die Mehrheit dieses Rates befürwortet also den Bau von mehr Strassen, damit weitere Distanzen zurückgelegt werden können. Dies bedeutet quasi, dass der Verkehr Selbstzweck ist, und nicht, dass mehr Freizeit oder mehr Arbeitszeit zur Verfügung stehen soll. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der so gerne als Rechtfertigung für die Kosten der Autobahnausbauten herangezogen wird, verflüchtigt sich sofort wieder, und zurück bleiben nur die Kosten für den Strassenunterhalt und negative Auswirkungen des Verkehrs.

Wir haben heute ja auch den Bundesbeschluss 1 auf dem Tisch, für Unterhalt, Anpassungen und Sicherheit der Nationalstrassen. Er wird von den Grünliberalen nicht bestritten, aber es lohnt sich doch, darauf hinzuweisen, dass da immerhin knapp 9 Milliarden Franken für eine Vierjahresperiode eingesetzt werden, also rund doppelt so viel für die Ausbauten, und mehr Ausbauten werden wiederum höhere Unterhaltskosten nach sich ziehen. Abgesehen von der Sisyphusarbeit und den hohen Kosten bei Strassenausbau und -unterhalt sind Ihnen ja die zahlreichen negativen Begleiterscheinungen des Autoverkehrs wohl bekannt: Landverbrauch – oft ist es gutes Kulturland –, Lärm, Zersiedelung, negative Aufenthalts- und Lebensqualität, insbesondere in den Städten und an den Durchgangsstrassen, und nicht zuletzt auch der Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen.

Für Verbesserungen in all diesen Bereichen braucht es ein ganzes Bündel von Massnahmen. Es braucht eine Glättung der Verkehrsspitzen, die mit flexiblen Arbeitszeitmodellen und einem zeitabhängigen Mobility-Pricing erreicht werden kann. Es braucht eine Reduktion von Verkehrsdistanzen. Als Lösungen bieten sich raumplanerische Massnahmen an, um Wohnen, Arbeit und Freizeit näher zueinander zu bringen. Es gibt die für viele neu entdeckte Möglichkeit des Homeoffice, und es werden schlussendlich wohl auch preisliche Massnahmen notwendig sein. Was es aber auf keinen Fall braucht, sind Kapazitätsausbauten, die längere Fahrdistanzen attraktiver machen. Schlussendlich braucht es natürlich auch Massnahmen, um den restlichen Verkehr landschafts-, umwelt- und menschenverträglicher zu machen.

Mit der Elektromobilität können wir einen Teil des Problems lösen. Damit werden nämlich die Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen stark vermindert und Lärmimmissionen reduziert. Mit Untertunnelungen werden Landschaft, Böden und Stadträume geschont oder können wieder freigespielt werden. Im vorliegenden Paket zum Nationalstrassenausbau wird die grünliberale Fraktion deshalb die Tunnelprojekte unterstützen, aber darauf drängen, dass wirklich nur die Tunnels realisiert werden. Zudem sind Begleitmassnahmen auf den neu zu entlastenden Strecken zu schaffen; dazu haben Sie den Einzelantrag Christ erhalten. So kann nämlich den Städten Basel, Schaffhausen und St. Gallen durch die teuren Tunnelbauten nicht nur mehr Strassenfläche verschafft, sondern auch ein Stück Lebensqualität zurückgegeben werden.

Bevorzugt fordern wir jedoch eine Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat, mit dem Auftrag, alternative Konzepte zu erarbeiten, damit nicht weiterhin auf die längst überholte Lösung zurückgegriffen wird, Staus einfach mit Strassenausbau zu bekämpfen. Zuerst soll das bestehende Strassennetz und seine Steuerung optimiert werden. In diesem Rahmen wehrt sich die grünliberale Fraktion auch nicht gegen minime Kapazitätserweiterungen, die durch die Minderheit Pasquier-Eichenberger zu Bundesbeschluss 1 komplett unterbunden werden sollen.

Insgesamt fordern wir mehr Intelligenz statt Beton, sowohl bei der Optimierung der bestehenden Infrastruktur als auch für die Vermeidung von Zusatzverkehr. Es braucht mehr Intelligenz, um ein immer komplexer werdendes Verkehrssystem mobilitätsträgerübergreifend zu planen und zu verbessern. Bei dieser Gesamtbetrachtung steht aus unserer Sicht die Organisations- und Finanzierungsstruktur im UVEK im Wege. Sie fördert nämlich die Denkweise von Strasse und Schiene als zwei unabhängige Silos. Leider werden jedoch unsere Vorstösse



in die entsprechende Richtung vom Bundesrat nicht unterstützt; er ist nicht bereit, dort Reformen anzustossen. Ebenso wenig Gehör hat er für das Anliegen, das vorliegende Ausbaupaket kritisch zu hinterfragen und punktuelle Reduktionen zu prüfen. Im Gegenteil: Der Antrag aus der Kommission, in einer Nacht-und-Nebel-Aktion noch ein weiteres Projekt hinzuzufügen, wurde wohlwollend aufgenommen.

Unter diesen Umständen, das heisst, wenn es keine überraschenden Meinungsumschwünge gibt, kann ich Ihnen jetzt schon ankündigen, dass die grünliberale Fraktion die

AB 2023 N 928 / BO 2023 N 928

Bundesbeschlüsse 2 und 3 zum Nationalstrassenausbau ablehnen wird.

**Fluri Kurt** (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion bittet Sie, die Rückweisungsanträge abzulehnen, und ist selbstverständlich für Eintreten auf alle vier Vorlagen.

Frau Brenzikofer hat mich auf die Idee gebracht, dass ich meine Interessenbindungen überprüfen könnte. Aus ihrer Sicht habe ich keine Interessenbindungen. Aus meiner Sicht allerdings muss ich gestehen, dass ich darauf gekommen bin, dass ich tatsächlich Interessenvertreter bin, nämlich Interessenvertreter des öffentlichen Verkehrs, und gerade deswegen die Vorlagen unterstütze. Ich bin Präsident des Verwaltungsrates des Regionalverkehrs Bern-Solothurn, Mitglied des Verwaltungsrates Aare Seeland mobil AG und Mitglied im Vorstand der Litra.

Weshalb ist jetzt doch eine Interessenbindung gegeben, obwohl es sich hier um den motorisierten Individualverkehr handelt? Weil wir gesamtheitlich denken sollten. Die Interessenmeldung von Frau Brenzikofer war jedoch die Anmeldung einer Konfrontation – so geht es eben nicht. Die meisten Leute, die nicht, wie ein Teil des Parlamentes, ideologisiert sind, benutzen das Verkehrsmittel, das ihnen zu bestimmten Zwecken, zu bestimmten Zeiten am meisten dient. Sie haben zwar ein Auto und benutzen es, wenn es sinnvoll ist; sie fahren aber auch mit dem ÖV, wenn sie es als sinnvoll und praktisch erachten. Sie benutzen das Velo und gehen zu Fuss, wenn sie es als praktisch und sinnvoll erachten. Die wenigsten Leute sind verkehrspolitisch so ideologisiert wie ein Teil des Parlamentes.

"Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten" – das ist das geflügelte Wort der Gegnerinnen und Gegner der Vorlage. Aber es ist eben nicht so. Aus meiner Erfahrung als Vertreter des ÖV profitieren wir davon. Der Regionalverkehr Bern-Solothurn wird von der Kapazitätsausweitung des Knotens Schönbühl-Wankdorf profitieren. Auch unsere Kapazitäten sind irgendwann ausgeschöpft. Wir haben seit dem letzten Dezember den Viertelstundentakt, aber viel mehr ausbauen können wir diese Strecke nicht. Deswegen sind wir darauf angewiesen, dass der Verkehr gesamtheitlich im Sinne des berühmten Modalsplits betrachtet und auch entsprechend ausgebaut wird.

Jetzt sprechen wir über die Nationalstrassen. Beim nächsten Geschäft werden wir über das Programm Agglomerationsverkehr sprechen. Dort geht es um den Strassenverkehr – um den privaten Verkehr, aber auch um den öffentlichen Verkehr. Für den Herbst hat uns der Bundesrat zudem eine Vorlage in Aussicht gestellt, in der es um Ausbauschritte des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur geht. Wenn die Gegner des öffentlichen Verkehrs dort gleich auftreten wie heute die Gegner des privaten Verkehrs, dann haben wir dieselben Diskussionen, einfach mit umgekehrten Vorzeichen, dann wird die Intelligenz auch von der einen Seite angezweifelt und von der anderen Seite verlangt. So kommen wir in der Verkehrspolitik nicht weiter; wir müssen gesamtheitlich denken, weil der Verkehr ein Gesamtsystem ist.

Wir haben heute vier Entwürfe zu beraten. Im Entwurf 1 geht es um den Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen – nicht Kapazitätsausbauten! – innerhalb eines vierjährigen Zahlungsrahmens. Der Beschluss untersteht nicht dem Referendum. Dann haben wir den Entwurf 2, wo es effektiv um Kapazitätserweiterungen bei den überlasteten Teilstrecken geht. Er verlangt einen Verpflichtungskredit, aber die Ausbauschritte basieren auf dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen. Im Entwurf 3 geht es um den entsprechenden Verpflichtungskredit. Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum, weil die eidgenössischen Räte diese Kredite bereits am 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds freigegeben haben. Im Entwurf 4 geht es schliesslich um eine punktuelle Bereinigung des Netzbeschlusses. Dieser Beschluss untersteht wiederum dem Referendum.

Zu den Rückweisungsanträgen der Minderheiten Töngi und Storni: Bei der Minderheit Töngi, die die Vorlage zurückweisen will, damit die klimapolitischen Ziele des Bundes berücksichtigt werden, müssen wir sagen, dass genau diese Überprüfung der Klimastrategie des Bundes auf den Seiten 17 und 18 der Botschaft abgehandelt ist. In die konkrete Prüfung dieser Klimastrategie kann dann sicher auch Einsicht genommen werden. Und wenn die Minderheit Storni ein alternatives, eben intelligentes Konzept verlangt, dann ist das doch etwas gar zu schwammig, um dem Bundesrat die Mittel in die Hand zu geben, damit er daran weiterarbeiten kann.

Schliesslich ist verschiedentlich gesagt worden, die Städte und Gemeinden seien gegen diese Vorlagen, An-



passungen, Kapazitätsausweitungen. Doch weder vom Schweizerischen Gemeindeverband noch vom Schweizerischen Städteverband sind uns Meinungsäusserungen zugekommen, dass wir diese Vorlagen im Sinne der Minderheiten zurückweisen sollten. Beide Verbände haben sich nicht negativ zu den Vorlagen geäussert. Schliesslich noch ein Wort zum Postulat im Rahmen der Vorlage 2: Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt dieses Postulat. Wir nehmen auch die beiden Petitionen zur Kenntnis und freuen uns, dass die Petition der FDP-Liberalen Thurgau bezüglich Bodensee-Thurtal-Strasse insofern erfolgreich ist, als immerhin die Botschaft des Bundesrates auf Seite 46 ff. den Handlungsbedarf für die N23 als unbestritten umschreibt. In diesem Sinne nehmen wir diese Petition zur Kenntnis. Wir nehmen auch die Petition "Milliarden für den Klimaschutz statt für Autobahnen" zur Kenntnis, geben ihr aber keine Folge.

Insgesamt bitten wir Sie, nachdem wir sicher stillschweigend auf die Vorlage eintreten werden, die beiden Rückweisungsanträge abzulehnen.

**Bregy Philipp Matthias (M-E, VS):** Vorliegend hätten wir eigentlich ein grundsätzliches und sachliches Geschäft, nämlich vier Bundesbeschlüsse: über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, über den Ausbauschnitt 2023, über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 und über das Nationalstrassennetz. Damit sollte geregelt werden, was ausgebaut, was ausgebessert und was unterhalten werden soll. Es sollte auch geregelt werden, wo Engpässe beseitigt werden müssen.

Die Diskussion ist inzwischen eine ganz andere. Es ist eine völlig ideologische Diskussion. Die Frage ist eigentlich nicht mehr: Wo wollen wir Verbesserungen für die Menschen in diesem Land machen, wo wollen wir die Mobilität verbessern? Die Frage lautet nur noch: Wollen und brauchen wir überhaupt Strassen?

Was hier betrieben wird, ist die Fortführung der Politik von Bundesrätin Sommaruga, welche einseitig auf den ÖV und nicht auf die Strasse gesetzt hat. Für die Mitte ist dieses Vorgehen komplett falsch. Es braucht nämlich sowohl den ÖV wie auch die Strasse. Es braucht einen guten Mobilitätsmix. Ich erinnere gerade die Ratslinke daran: Auch Elektroautos brauchen Platz und damit auch Strassen und Parkplätze. Diese Politik der Verhinderung ist aus der Zeit gefallen. Die Bevölkerung wird immer grösser, die Mobilität nimmt immer mehr zu, und der Verkehr wird immer dichter. Zu glauben, es brauche keinen Ausbau, keine Erneuerung und keinen Unterhalt, ist demzufolge ein Trugschluss. Die Folgen davon sind klar. Es gibt einen Dichtestress, es gibt Stauzeiten – Sie konnten es heute lesen: so viele wie noch nie zuvor –, und es gibt Mobilitätseinschränkungen.

"Geit's no?!" – das wäre die richtige Frage, muss man an dieser Stelle sagen. Es wäre eine Verhinderungspolitik. Die Mitte-Fraktion macht hier nicht mit. Wir unterstützen sowohl das Projekt beim Nationalstrassenausbau wie auch die Agglomerationsprojekte, denn wir sind klar der Meinung: Es braucht beides.

Gleichwohl noch kurz zurück zu dieser Vorlage: Der Bundesrat schlägt fünf Projekte vor: Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, Rosenbergstunnel, Rheintaltunnel, Fäsenstaubtunnel. Es sind wichtige Projekte für die Bevölkerung in diesen Regionen. Ihre Kommission hat sich noch für ein zusätzliches Projekt, nämlich Le Vengeron-Coppet-Nyon, ausgesprochen, weil wir der Meinung sind, dass auch die Mobilität in der Romandie verbessert werden muss. Meine

AB 2023 N 929 / BO 2023 N 929

Kollegin Marie-France Roth Pasquier wird sich hierzu im Detail äussern.

12 Milliarden Franken für den Ausbau und 9 Milliarden Franken für den Unterhalt sind wichtige Investitionen, damit die Mobilität in diesem Land gewährleistet bleibt. Es ist eine Entlastung für die Menschen in diesen Regionen. Hierzu gehört auch der Antrag auf ein Kommissionspostulat betreffend eine Korridorstudie zur A2, die "N24/TI/Stabio-Gaggiolo", zur Entlastung des Grenzübergangs Chiasso-Brogeda. Dass hier die linken Tessiner plötzlich offener sind für Strassenprojekte, freut den Sprechenden, ist aber ein bisschen Lokalpatriotismus.

Damit komme ich zur Erläuterung der Fahne und der Position der Mitte-Fraktion. Die Minderheiten wollen erstens ein alternatives Konzept, das heisst eigentlich: keine Strassen; wenn das nicht klappt, dann wollen sie zweitens einfach, dass man die Projekte streicht – in der Konsequenz das Gleiche; und wenn das auch nicht klappen sollte, dann fordern sie drittens, dass man das Geld streicht. Das ist noch einmal das Gleiche, denn wenn Sie kein Geld haben, können Sie keine Projekte umsetzen, und dann haben Sie schlussendlich eben dieses alternative Konzept. Das Ziel ist bei allen drei Varianten das gleiche: Man will keine zusätzlichen Mittel für den Strassenbau, und man will den dringend notwendigen Ausbau in gewissen Gegenden dieses Landes einfach nicht vollziehen.

Die Mitte-Fraktion sieht das komplett anders: Wir brauchen diese Projekte, sie dienen den Menschen in diesen Regionen, und sie halten die Schweiz zusammen. Denn nur wer das Recht hat, sich am Mobilitätsmix zu beteiligen – idealerweise unabhängig, gemäss seiner eigenen Entscheidung –, ist frei, mobil zu sein und sich zu bewegen.



In diesem Sinne ist die Mitte-Fraktion gegen die Rückweisung und wird überall der Mehrheit folgen.

**Storni** Bruno (S, TI): Kollege Bregy, ich habe es nicht richtig verstanden: Haben Sie von linken Tessinern gesprochen, die für die Autobahn Richtung Chiasso seien? Haben Sie das so gesagt?

**Bregy** Philipp Matthias (M-E, VS): Ich habe gesagt: Ich stelle fest, dass linke Politiker, wenn es um Projekte in ihren Regionen geht, eine gewisse Offenheit haben und dass das dem Lokalpatriotismus entspricht.

**Roth Pasquier** Marie-France (M-E, FR): Le Conseil fédéral a approuvé, le 22 février 2023, le projet concernant le développement du réseau des routes nationales dont nous discutons maintenant, de même que l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués en faveur des programmes d'agglomération de quatrième génération dont nous débattons ultérieurement. Les deux objets sont liés dans le programme de développement des routes nationales, qui vise à prévenir les embouteillages et le report de trafic motorisé sur les réseaux cantonal et communal.

Dans le présent message, le Conseil fédéral prévoit des projets d'extension sur le réseau des routes nationales pour un montant avoisinant les 11,6 milliards de francs d'ici 2030. Le message prévoit également un plafond de dépenses d'environ 8,8 milliards de francs pour l'entretien et l'exploitation ainsi que l'adaptation du réseau actuel des routes nationales pour la période 2024–2027.

Les prévisions du trafic de la Confédération montrent qu'en l'absence de mesures correctives, environ 20 pour cent du réseau des routes nationales seront régulièrement surchargés d'ici 2040. Les agglomérations seront, elles aussi, fortement touchées par ces goulets d'étranglement. Les projets à réaliser d'ici 2030 concernent d'ailleurs avant tout les grandes agglomérations urbaines.

Le Conseil fédéral propose d'intégrer les cinq projets de l'horizon de réalisation 2030 sur les routes nationales A1, A2 et A4 qui vous ont été présentés par les rapporteurs dans l'étape d'aménagement 2023 pour un montant de près de 4 milliards de francs.

Si les mesures d'entretien du réseau ne soulèvent aucune objection de la part de la commission, les projets d'extension du réseau ont été plus discutés. La commission a en outre proposé d'intégrer déjà dans l'étape d'aménagement 2023 les deux projets concernant l'aménagement Le Vengeron-Coppet-Nyon pour un montant de 911 millions de francs, les seuls projets par ailleurs qui touchent la Suisse romande et pour lesquels il est urgent, aujourd'hui, d'agir.

Comme la majorité de la commission, le groupe du Centre, comme vous l'a dit mon collègue, soutient les quatre arrêtés fédéraux concernant les routes nationales, en particulier l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023, qui comprend les cinq projets d'extension proposés par le Conseil fédéral et le projet romand intégré par la commission, et vous demande d'entrer en matière sur cet objet et de suivre partout la majorité de la commission.

**Rösti** Albert, Bundesrat: Ich danke den Berichterstattern für die gute, umfassende Einführung ins Geschäft und für die Eintretensdebatte. Für mich ist die Verkehrspolitik natürlich ein zentrales Dossier, das wurde zumindest noch von keiner Seite bestritten. Bevölkerung und Wirtschaft sind auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen, und zwar in der ganzen Schweiz, in den Städten und Agglomerationen genauso wie auf dem Land. Es ist übrigens ein Verfassungsauftrag, die notwendigen Infrastrukturen bereitzustellen.

Heute geht es um den Ausbau der Nationalstrassen. Den Ausbau der Schieneninfrastruktur – und es ist mir wichtig, hier in Klammern kurz darauf zu sprechen zu kommen – werden wir bei anderer Gelegenheit hier genauso diskutieren. Der Ausbau der Bahn folgt einem etwas anderen Rhythmus, das ist geschichtlich bedingt. Während Ihnen der Bundesrat den Ausbauschnitt für die Strasse alle vier Jahre unterbreitet, tut er dies für die Bahn mindestens alle acht Jahre, das nächste Mal im Jahr 2026.

Man hat jetzt sehr viel von der Strasse gesprochen und wird das heute den ganzen Nachmittag tun. Mir ist wichtig, hier zu betonen: Ich habe in meinen ersten fünf Monaten im Departement mehr Zeit für den ÖV und für die Investitionen in die Schiene aufgewendet als für die Strasse. Und ich sage und verspreche Ihnen, dass ich mich für diese Infrastruktur ebenso stark einsetzen werde, weil ich überzeugt bin, fundamental überzeugt bin, dass wir in diesem Land Wohlstand haben dank seit Jahrzehnten guter Infrastruktur. Diesen Wohlstand können wir nur dann erhalten, wenn wir diese Infrastruktur jeweils dem neuesten Stand anpassen, dort, wo es dringend notwendig ist. Das gilt für den ÖV, für die Investitionen, und das gilt auch für die Strasse. Sie werden von mir nie hören, dass ich das eine gegen das andere ausspielen will, und zwar schlicht und einfach deshalb, weil die Mobilität diese Investitionen von uns verlangt. Hier gilt das vor allem für die berufliche, aber auch für die touristische Mobilität; sie machen diese Investitionen notwendig.

Um das noch etwas zu unterstreichen, und ich bitte Sie schon, sich das jetzt kurz anzuhören, denn nach-





her geht es um Milliardenbeträge: Wir sprechen heute über das Unterhaltsprogramm für die Nationalstrassen. Beim Unterhaltsprogramm 2020–2023 ging es um 8,156 Milliarden Franken. Zum Vergleich: Für den Unterhalt der Bahn 2021–2024, das ist praktisch vergleichbar, wurden 14,4 Milliarden Franken ausgegeben. Wir beabsichtigen, auch im nächsten Unterhaltsprogramm für die Bahn eine ähnliche Zahl festzulegen – sie ist noch nicht fix, deshalb kann ich sie hier auch nicht publizieren. Das ist der Unterhaltsfaktor.

Zum Ausbaufaktor: Wir diskutieren hier und heute über einen Ausbau von 4,354 Milliarden Franken, wie Ihnen der Bundesrat dies mit diesen fünf Projekten beantragt. Wenn die Kommissionslösung durchkommt, sprechen wir von 5,2 Milliarden Franken. Verglichen mit der Schiene: Wir haben im letzten Ausbauprogramm 6,4 Milliarden Franken in die Schiene investiert. Und jetzt ist nicht zu vergessen: Ganz vieles bei den Strasseninvestitionen hilft auch dem ÖV; überall dort, wo der ÖV mit Bussen betrieben wird, braucht er auch Strasseninfrastruktur. Trotzdem sind die Investitionen in die Strasse kleiner. Sie werden auch in der Botschaft über den Stand der Ausbauschritte, die ich im August zuerst dem Bundesrat und dann Ihnen unterbreiten werde, kleiner sein.

**AB 2023 N 930 / BO 2023 N 930**

Mir ist es wirklich ein ganz persönliches und wichtiges Anliegen, dass man nicht so tut, als ob der ÖV für den neuen UVEK-Vorsteher nicht von Bedeutung wäre, nur weil wir jetzt zu Beginn meiner Amtszeit diese Vorlage beraten, die übrigens zu einem grossen Teil auch noch von meiner Vorgängerin mit vorbereitet wurde. Ich verspreche Ihnen hier und vor dieser Debatte, dass ich mich ebenso engagiert für den ÖV einsetzen werde.

Als ich gesagt habe, ich hätte mehr Zeit für den ÖV und für die Investitionen in die Schiene eingesetzt, dann meinte ich damit beispielsweise Zeit für den Bahnhof in Lausanne, wo wir zugegebenermassen grosse Herausforderungen haben. Ich meinte auch Zeit für den Bahnhof in Luzern, dort werden wir ebenso über Milliardeninvestitionen sprechen. Aber ich bin felsenfest davon überzeugt, dass es diese Investitionen auch brauchen wird, und ich werde das hier auch entsprechend vertreten.

Die Ausbauten der Eisenbahn und der Autobahn werden – das wissen Sie alle, aber es soll nochmals gesagt werden – über zweckgebundene Fonds finanziert. Sie stehen in keinem Konkurrenzverhältnis. Was wir heute bei der Autobahn beschliessen, ob wir mehr oder ob wir weniger investieren, wird aus dem Nationalstrassenfonds finanziert und tangiert die Beiträge im Bahninfrastrukturfonds nicht. Darüber hat die Bevölkerung abgestimmt. Für mich ist klar, ich sage es nochmals, dass wir beides brauchen, die Strasse und die Schiene, und beides soll mit seinen jeweiligen Stärken ausgebaut werden.

Damit komme ich zu Nationalrat Töngi, der richtig zitiert hat. Ich habe die Aussage gemacht, dass man jedes Verkehrsmittel dort ausbauen muss, wo es gegenüber dem anderen nicht wettbewerbsfähig ist, nämlich um das Geld – das knapp ist, auch wenn es zwei Fonds sind – möglichst effizient einzusetzen. Deshalb, Herr Töngi, beantragen wir hier, das Zürcher Ypsilon herauszunehmen. Es bringt ganz klar in der Stadt und in den Agglomerationen nichts, noch Strassen in die Zentren hinein auszubauen. Das ist dieses Beispiel. Umgekehrt kann es Sinn machen, im Rahmen der Projekte, die uns vorliegen, einschliesslich Bern und Kirchberg, auf der Langstrecke einen Ausbau zu machen. Diese Aussage ist keine Abwertung des öffentlichen Verkehrs – im Gegenteil: Die Aussage zur Wettbewerbsfähigkeit stammt aus den Vorbereitungsunterlagen, die ich von den Fachleuten des öffentlichen Verkehrs erhalten habe. Darin heisst es, dass man vor allem in den Agglomerationen den öffentlichen Verkehr ausbauen muss. Das ist einander nicht direkt gegenüberzustellen.

Dann möchte ich schon noch etwas zur Klimastrategie sagen. Wir sprechen heute nicht über die Strasse von übermorgen, sondern über die Strasse und das Strassenkonzept ab 2030 bzw. über die Strasse von morgen ab 2040, 2050, wenn wir über die weiteren Projekte sprechen. Weil die europäischen Hersteller allesamt daran festgehalten haben, dass sie ab 2035 und zum Teil sogar früher nur noch in Elektromobile investieren werden, dürfen wir mit Fug und Recht davon ausgehen, dass diese Strassen in dieser Zeit auch klimafreundlich betrieben werden können. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Es wurde gesagt: Die Strassen sind nicht die grössten CO<sub>2</sub>-Emittenten. Hier haben wir Instrumente, beispielsweise das CO<sub>2</sub>-Gesetz. Über das Klimagesetz wird abgestimmt; das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist im Rat. Ich glaube, wir dürfen diesen Projekten auch aus Sicht der CO<sub>2</sub>-Reduktion mit gutem Gewissen zustimmen.

Ich möchte zum Eintreten vier Punkte nennen: die Wichtigkeit und die Notwendigkeit, die Nationalstrassen zu erhalten, die Ergebnisse der Vernehmlassung und dann ein Fazit.

Die Nationalstrassen sind das Rückgrat des Strassenverkehrs in der Schweiz. Auf einer Netzlänge von rund 2250 Kilometern sind das – bitte hören Sie doch schnell zu – gerade mal 3 Prozent. Es sind gerade mal 3 Prozent unseres gesamten Strassennetzes. Auf diesen 3 Prozent wickeln wir 40 Prozent des Strassenverkehrs ab. Noch eindrücklicher sind die Zahlen beim strassenseitigen Güterverkehr: Wir haben hier einen Anteil von 70 Prozent. 70 Prozent des Güterverkehrs finden auf 3 Prozent des Strassennetzes statt. Und jetzt soll man



doch bitte nicht sagen, dass hier die Strasse als Mittel zum Zweck einfach erweitert wird.

Die Nationalstrasse verliert leider zunehmend eine wichtige Funktion, nämlich die Entlastung der Städte und Gemeinden. Der unerwünschte Ausweichverkehr ist die Folge davon. Der Verkehr wächst auf dem untergeordneten Strassennetz mittlerweile schneller als auf dem Nationalstrassennetz. Es muss Ihnen doch zu denken geben, dass wir ein stärkeres Wachstum in den Dörfern in der Nähe dieser Engpässe haben als auf den Nationalstrassen selbst. Mit den Ausbauten wollen wir genau dort eine Entlastung hinkriegen. Genau deshalb ist es nicht erstaunlich, dass die entsprechenden Gemeinden und vor allem die Kantone diese Projekte unterstützen – unabhängig von der politischen Richtung, von welcher ihre Vertreter kommen.

Diese Projekte werden von den zuständigen Kantonen unterstützt. Deshalb müssen die Nationalstrassen punktuell ausgebaut sowie robuster, mithin auch unterhaltsfähig gestaltet werden. Ich denke hier an die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels, den Rheintunnel, die dritte Röhre des Rosenbergstunnels, den Ausbau Grauholz und Schönbühl-Kirchberg sowie an die Erweiterung Le Vengeron-Coppet, wie sie die Kommission vorschlägt. Dabei bauen wir, ich wiederhole es nochmals, Strassen für die Zukunft mit der Mobilität der Zukunft. Ich wiederhole mich: Wir bauen Strassen für die Zukunft mit der Mobilität der Zukunft, nicht jener von heute, und die Mobilität der Zukunft ist natürlich verträglicher.

Die Losung heisst ganz klar: das eine tun und das andere nicht lassen. Ausbau alleine vermag die Probleme nicht zu lösen. Es braucht letztlich eben alle Massnahmen des Verkehrsmanagements und die Erschliessung der Potenziale, zum Beispiel automatisierten Fahrens. Dafür haben Sie, das Parlament, die Revision des Strassenverkehrsgesetzes mit den Automatisierungsstufen 3 bis 5 angepasst und damit eines der modernsten Gesetze verabschiedet.

Damit Nationalstrassen gut funktionieren können, braucht es unser Zutun. Bevölkerung und Wirtschaft wachsen. Bis 2050 wird der Verkehr auf den Nationalstrassen weiter anwachsen. Ohne Gegenmassnahmen wird das Nationalstrassennetz bis 2040 auf über 450 Kilometern regelmässig überlastet sein. Sie haben vielleicht die heutige Publikation gesehen: Wir kommen mittlerweile auf 40 000 Stautunden. 40 000 Stautunden, das ist schlichtweg nicht gratis zu haben. Hier braucht es jetzt eine Lösung, egal, unter welchem Szenario, denn die Kapazitätsüberlastung haben wir heute! Das ist besonders auch im städtischen Einzugsgebiet der Fall, wo es eben diesen Ausweichverkehr gibt.

Zur Notwendigkeit des Unterhaltes und der Weiterentwicklung: Es ist ganz wichtig, dass wir für den Unterhalt teilweise auch die besagten Kapazitätserweiterungen machen können. Ausbaumittel sind nicht das erste Mittel, aber dort, wo wir den Unterhalt nicht mehr sachgerecht machen können, weil ansonsten ein Verkehrschaos entsteht, braucht es den entsprechenden Ausbau.

Gestatten Sie mir noch, unsere Leute, die draussen arbeiten, etwas zu verteidigen. Es wurde gesagt: Weist das zurück, der Bundesrat ist beauftragt, Effizienzmassnahmen zu machen, ohne dass Ausbauten nötig werden. Heute – und alle, die auf der Strasse sind, kennen das – gehören grossflächige Installationen von automatischen Geschwindigkeitsharmonisierungsanlagen schon fast zur Tagesordnung. Temporäre Lastwagenüberholverbote auf 400 Kilometern, Rampendosierungen, Pannestreifenumnutzungen, verlängerte Ein- und Ausfahrten – das ist Intelligenz vor Beton. Es tut mir für die Leute, die draussen arbeiten, etwas weh, wenn man kommt und Intelligenz vor Beton fordert. Das wird heute bereits umgesetzt! Wo immer möglich, wird das umgesetzt. Da bin ich zu hundert Prozent mit Ihnen einverstanden, wir werden Intelligenz brauchen – neben diesen weiteren Ausführungen, neben diesem weiteren Ausbau.

Zur Vernehmlassung, in Kürze: Die Vernehmlassungsteilnehmer haben dieses Ausbauprojekt mehrheitlich begrüsst. Aber es gab natürlich auch die Meinung – insbesondere aus Umwelt- und Klimaschutzkreisen, hier durch die Minderheitsanträge vertreten –, es sei nicht auf dieses

AB 2023 N 931 / BO 2023 N 931

Projekt einzutreten bzw. es sei massiv abzuspecken. Aber nochmals, das hat auch Herr Fluri gesagt, Gemeinden und Städte stehen hinter diesem Projekt, und das scheint mir doch wichtig zu sein. Es ist nicht eine politische Frage, es ist letztlich die Frage, ob wir die Infrastruktur in der Schweiz so, wie es die Bevölkerung erwartet, erstellen.

Als Fazit die Anträge des Bundesrates: einen Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen im Umfang von 8,787 Milliarden Franken mit den Projekten, auf die wir noch zu sprechen kommen; einen Verpflichtungskredit für die Projekte des Ausbaus 2023 von 4,354 Milliarden Franken und letztlich die Anpassung des Netzbeschlusses.

Ich bitte Sie, auf dieses Geschäft einzutreten und die Rückweisungsanträge der Minderheiten Töngi und Storni abzulehnen.



**Imboden** Natalie (G, BE): Herr Nationalratspräsident, ich habe eine Frage an Herrn Bundesrat Rösti. Herr Bundesrat, Sie haben jetzt ausgeführt, dass die Städte dafür seien. Die betroffenen Gemeinden vor Ort in Bern Nord sind mehrheitlich dagegen. Aber meine Frage bezieht sich auf den Bodenverbrauch. Wir haben 13 Hektaren Kulturland, die verloren gehen. Es gibt vor Ort ganz konkret Bäuerinnen und Bauern, die sich dagegen wehren. Einer von ihnen ist Christian Salzmann. Er wehrt sich mit Händen und Füßen. (*Zwischenruf des Präsidenten: Die Frage!*) Die Frage ist: Was sagen Sie Christian Salzmann, der sein Kulturland verliert und in seiner Existenz bedroht ist?

**Rösti** Albert, Bundesrat: Sie wissen um meine Herkunft. Deshalb ist mir die grosse Betroffenheit in einem solchen Fall sehr bewusst. Man muss schauen, dass man für die Betroffenen irgendwo eine Möglichkeit mit einem Realersatz findet. Grundsätzlich ist im Projekt sowieso vorgesehen und sind die Kantone sowieso gezwungen, dafür zu sorgen, dass die Fruchtfolgefläche erhalten bleibt. Man muss die Fruchtfolgefläche also kompensieren. Im Einzelfall wird es herausfordernd sein, gute Lösungen betreffend Arrondierung des Betriebs zu finden. Aber ich versichere Ihnen, dass der Bauherr ASTRA alles dafür tun wird. Es ist ein Problem – ich verstehe diese Bauern, ich kenne einige persönlich, ich verstehe sie ausgesprochen gut. Aber es ist natürlich generell, wenn wir über öffentliche Interessen sprechen, ob Bahn oder Stromleitungen, überall eine Güterabwägung: Rechtfertigt das öffentliche Interesse einen Eingriff ins Privateigentum oder nicht? Das ist nicht nur bei der Strasse so. Gerade das Mittelland ist die Drehscheibe, der grösste Stau-Hotspot, die Verbindung in die Westschweiz. Nochmals, ich verstehe diese Bauern. Man wird hier sicher in Einzelgesprächen nach Lösungen suchen müssen. Aber wir können deshalb nicht diese Staus einfach so belassen.

**Friedl** Claudia (S, SG): Herr Bundesrat Rösti, Ihre Antwort hat mich nicht überzeugt. Kulturland lässt sich nicht vervielfältigen. Wenn Sie es zubauen, dann ist es weg. Was für eine Lösung wollen Sie jetzt einem Bauern anbieten?

**Rösti** Albert, Bundesrat: Wie gesagt: Die Kantone haben den Auftrag, die Fruchtfolgeflächen zu kompensieren. Fruchtfolgefläche ist nicht gleich Kulturlfläche. Kulturlfläche ist endlich, da gebe ich Ihnen recht, aber man muss sicherstellen, dass wir gerade in Fällen, in denen wertvolles Kulturland verschwindet, es an einem anderen Ort wieder schaffen.

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die Berichterstatter verzichten auf ein Votum.

## **1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen**

### **1. Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024–2027**

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

## **2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen**

### **2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales**

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

## **3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten**

### **3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés**

*Antrag der Mehrheit FK-N/KVF-N*  
*Eintreten*



*Antrag der Minderheit FK-N*

(Schneider Schüttel, Andrey, Badertscher, Fehlmann Rielle, Fischer Roland, Friedl Claudia, Matter Michel, Trede, Wettstein)  
Nichteintreten

*Proposition de la majorité CdF-N/CTT-N*  
Entrer en matière

*Proposition de la minorité CdF-N*

(Schneider Schüttel, Andrey, Badertscher, Fehlmann Rielle, Fischer Roland, Friedl Claudia, Matter Michel, Trede, Wettstein)  
Ne pas entrer en matière

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Wir stimmen über den Antrag der Minderheit der FK-N auf Nichteintreten ab. Die Mehrheit der FK-N und die KVF-N beantragen Eintreten.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 23.032/26845)  
Für Eintreten ... 108 Stimmen  
Dagegen ... 83 Stimmen  
(2 Enthaltungen)

**2. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen**  
**2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales**

*Antrag der Minderheit*

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)  
Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat  
mit dem Auftrag, diese unter Berücksichtigung der umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes zu überarbeiten.

*Antrag der Minderheit*

(Storni, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Pult, Schlatter, Töngi)  
Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat  
mit dem Auftrag, ein alternatives Konzept auszuarbeiten, welches ohne wesentliche Kapazitätserweiterung auskommt und die Ziele in erster Linie durch eine intelligente und effizientere Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten erreicht (Digitalisierung, effizienteres Verkehrsmanagement usw.).

AB 2023 N 932 / BO 2023 N 932

*Proposition de la minorité*

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)  
Renvoyer le projet au Conseil fédéral  
avec mandat de le remanier en tenant compte des objectifs de la Confédération en matière de politique environnementale, climatique et énergétique.

*Proposition de la minorité*

(Storni, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Pult, Schlatter, Töngi)  
Renvoyer le projet au Conseil fédéral  
avec mandat d'élaborer un concept alternatif qui ne nécessite pas d'augmentation importante des capacités et qui permette d'atteindre les objectifs en premier lieu par une utilisation intelligente et plus efficace des capacités existantes (numérisation, gestion plus efficace du trafic, etc.).



### **3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten**

### **3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés**

#### *Antrag der Minderheit KVF-N*

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, diese unter Berücksichtigung der umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes zu überarbeiten.

#### *Antrag der Minderheit KVF-N*

(Storni, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Pult, Schlatter, Töngi)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, ein alternatives Konzept auszuarbeiten, welches ohne wesentliche Kapazitätserweiterung auskommt und die Ziele in erster Linie durch eine intelligente und effizientere Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten erreicht (Digitalisierung, effizienteres Verkehrsmanagement usw.).

#### *Proposition de la minorité CTT-N*

(Töngi, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de le remanier en tenant compte des objectifs de la Confédération en matière de politique environnementale, climatique et énergétique.

#### *Proposition de la minorité CTT-N*

(Storni, Aebischer Matthias, Brenzikofer, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Pult, Schlatter, Töngi)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat d'élaborer un concept alternatif qui ne nécessite pas d'augmentation importante des capacités et qui permette d'atteindre les objectifs en premier lieu par une utilisation intelligente et plus efficace des capacités existantes (numérisation, gestion plus efficace du trafic, etc.).

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Wir stimmen über die Anträge der Minderheiten Töngi und Storni aus der KVF-N ab, mit denen die Vorlagen 2 und 3 an den Bundesrat zurückgewiesen werden sollen. Da sich die Anträge der beiden Minderheiten nicht ausschliessen, stimmen wir nacheinander darüber ab.

Wir stimmen zuerst über den Antrag der Minderheit Töngi ab.

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 23.032/26847)

Für den Antrag der Minderheit KVF-N ... 85 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(2 Enthaltungen)

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Wir stimmen nun über den Antrag der Minderheit Storni ab.

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 23.032/26846)

Für den Antrag der Minderheit KVF-N ... 85 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(2 Enthaltungen)



#### **4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz** **4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales**

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

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die Detailberatung ist in zwei Blöcke aufgeteilt. Eine entsprechende Übersicht wurde Ihnen ausgeteilt.

##### **Block 1 – Bloc 1**

*Zahlungsrahmen Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen Bern und Basel*  
*Plafond des dépenses exploitation, entretien et aménagement au sens d'adaptations Berne et Bâle*

**Pasquier-Eichenberger** Isabelle (G, GE): Le Conseil fédéral rappelle dans son message que le trafic routier génère à lui seul 37 pour cent des émissions de CO<sub>2</sub> de la Suisse, et qu'il est urgent d'agir.

Agir comment? Dans le plan sectoriel des transports, il indique qu'il sera nécessaire de faire évoluer les comportements pour favoriser le transfert modal et éviter les déplacements. L'électrification de la voiture permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> générées par les déplacements, mais seulement de moitié. C'est pourquoi il faut impérativement – et au plus vite – apprendre à utiliser plus rationnellement et plus intelligemment les véhicules, notamment en remplissant davantage les voitures. Rappelons que nos voitures pèsent en moyenne 1780 kilogrammes, mais qu'elles ne transportent en moyenne que 1,5 et même 1,2 personne sur l'autoroute. Il est donc absurde de proposer de répondre au problème des embouteillages dus aux pics d'affluence liés aux horaires et aux départs en vacances par une augmentation des capacités. C'est tout sauf efficace et rationnel. Les experts du Giec le disent d'ailleurs clairement: la transition vers une mobilité électrique est nécessaire, mais elle ne sera pas suffisante; il faut des arbitrages clairs dans la planification des infrastructures. C'est particulièrement vrai pour les routes nationales, utilisées avant tout pour le trafic individuel motorisé.

Le rapport de l'Office fédéral de la statistique résultant du microrecensement mobilité et transports réalisé auprès de 55 000 personnes montre d'ailleurs que la population est de cet avis. Il est écrit dans ce rapport: "L'extension du réseau des routes nationales n'est pas une priorité pour la population: cette mesure n'arrive qu'en dernière position parmi les cinq mesures présentées pour améliorer le trafic routier. Pas moins de 38 pour cent des répondants lui ont accordé la priorité la plus basse."

Pour la population, la priorité en matière de politique des transports, c'est que des mesures soient prises dans les agglomérations. Or les autoroutes agissent comme des aspirateurs à voitures et amènent toujours plus de trafic, toujours plus de voitures et de camions au coeur des villes.

C'est pourquoi je vous invite à suivre ma minorité: oui à l'entretien des autoroutes, parce qu'il faut améliorer la sécurité, mais sans prévoir d'augmentation des capacités.

Ma minorité vous propose de modifier l'article 1 de l'arrêté fédéral 1 concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024–2027. Je profite d'ajouter que le plafond des dépenses est autorisé au titre d'exploitation, d'entretien et d'aménagement, mais sans augmenter les capacités.

AB 2023 N 933 / BO 2023 N 933

Un mot encore sur la position de notre groupe à ce bloc: nous voterons les six propositions de minorité présentées dans le dépliant.

**Töngi** Michael (G, LU): Die beiden Projekte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg bringen einen Ausbau dieser Autobahnen auf acht bzw. sechs Spuren. Das hat einen enormen Landverbrauch zur Folge, und es braucht auch die Rodung eines Waldstücks. In dem Sinne ist dieses Vorhaben aus unserer Sicht nicht mehr zeitgemäss, und es entspricht nicht den Klima- und Bodenschutzzielen, wie wir sie uns selber vorgegeben haben.

Die geplante Zerstörung von Landfläche ist dabei sehr gross. Der Ausbau Wankdorf-Schönbühl auf einer Strecke von 5,7 Kilometern würde 13,4 Hektaren zusätzliches Land zubetonieren. Davon sind 3,7 Hektaren landwirtschaftlich wertvolle Fruchtfolgeflächen. Zusätzliche 13 Hektaren Fruchtfolgeflächen würden während der Bauzeit wegfallen. Zudem müssten auf 3,5 Hektaren Wald alle Bäume gefällt werden. Es ist deshalb kein Wunder, dass dieses Projekt von bäuerlichen Kreisen abgelehnt wird. So hat sich z. B. der Berner Bauern-



verband sehr kritisch gegen das Projekt geäussert, und er hat auch Alternativen gefordert. Gemäss Bauernverband werden die Fruchtfolgeflächen auch nicht kompensiert, sondern es wird lediglich eine Parzelle aufgewertet, die bereits zur Fruchtfolgefläche zählt.

Ich möchte hier gerne kurz noch etwas genauer auf das Argument eingehen, dass wir bei einem Abbau des Staus vor allem das untergeordnete Strassennetz entlasten. Bundesrat Rösli hat vorhin gesagt, dass einfach alle in der Region, die betroffen sind, mit diesem Projekt einverstanden sind. Nun ist es aber so, dass die Stadt Bern und die Gemeinden Zollikofen und Bolligen grundsätzlich gegen dieses Projekt sind. Andere Gemeinden haben einige Vorbehalte, haben aber auch Einsprachen gemacht. Es ist doch einigermaßen merkwürdig, wenn man sagt, dass alle in dieser Region profitieren, weil das untergeordnete Strassennetz entlastet wird, wenn sich genau diese Gemeinden gegen das Projekt wehren.

Es ist vielleicht auch nicht so erstaunlich, dass sie sich dagegen wehren. Es ist klar, dass die Autos meistens irgendwie auf die Autobahn kommen und von der Autobahn auch wieder wegfahren müssen und dass so eben genau das untergeordnete Strassennetz wieder belastet wird. Wenn man Dörfer und Städte entlasten will, braucht es keine zusätzlichen Fahrstreifen auf den Autobahnen, sondern eben flankierende Massnahmen, damit es diesen Umweg- und Schleichverkehr nicht gibt. Auch genau auf diesem Abschnitt haben in den letzten fünf Jahren die Verkehrszahlen nicht mehr zugenommen. Es bestünde jetzt die Chance, hier auch den Modalsplit zu verändern, Zusatzverkehr mit dem öffentlichen Verkehr aufzufangen und vielleicht auch die eine oder andere Fahrt zu vermeiden. Wenn Sie mit einem Ausbau die Autofahrt wieder attraktivieren, so vergeben Sie sich die Chance, eben wirklich diesen Modalsplit zu verändern und am Schluss auch die Dörfer und Städte entlang dieser Autobahnen zu entlasten.

In dem Sinn bitte ich Sie, diese beiden Minderheiten zu unterstützen.

**Brenzikofer** Florence (G, BL): Dieses 2,36 Milliarden Franken schwere Projekt ist ein gutes Beispiel für die Verdoppelung der Kapazität. Der geplante Rheintunnel in Basel würde das Verkehrsaufkommen zwischen der deutschen Grenze und Muttens verdoppeln. Geplant ist ein Ausbau von vier auf acht Spuren. Die über 2 Milliarden Franken würden primär in den Transitverkehr fliessen, vor allem in LKW im Nord-Süd-Verkehr. Gemäss Verfassungstext der Alpen-Initiative hat der Nord-Süd-Transitgüterverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen. Das besagt Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung. Der Ausbau von vier auf acht Spuren von Deutschland durch Basel in den Kanton Basel-Landschaft erhöht die Kapazität für den Transitschwerverkehr. Verwaltung und Verkehrsverbände sind sich einig, dass der lokale Verkehr von und nach Basel kaum auf den Neubau verlagert würde. Auch das ASTRA sieht es so. Der Bund rechtfertigt die neuen vier Spuren damit, dass der Transitverkehr, insbesondere der LKW-Verkehr, zusätzliche Kapazitäten braucht. Der neue Rheintunnel widerspricht damit der Schweizer Verkehrsverlagerungspolitik, Güter bis Basel auf der Bahn oder auf dem Rhein und durch die Alpen auf der Schiene zu transportieren. Das Güterverlagerungsziel des Güterverlagerungsgesetzes wird damit schwieriger erreichbar.

Dann komme ich zum Entlastungsversprechen, das nicht eingehalten werden kann: In der Botschaft wird auf Seite 62 versprochen, dass Siedlungen entlastet werden. Wenn die Maximalkapazität verdoppelt wird und die neue Autobahn nur für 20 bis 30 Prozent des Verkehrs die attraktivere Route ist, wird ohne bauliche und betriebliche Massnahmen auf der bestehenden Autobahn die versprochene Entlastung nicht eintreffen. Der Verkehr wird gemäss Prognosen des Bundes etwa gleich stark zunehmen, wie die bestehende Autobahn durch den neuen Tunnel entlastet werden kann.

Dann verlangen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft einen Rückbau der bestehenden Autobahn mitten durch die Stadt. Wir werden nachher bei den Minderheiten Aebischer Matthias und Christ und auch bei den Einzelanträgen Christ und Wyss hören, dass die bestehende Autobahn an der Osttangente baulich und betrieblich angepasst werden sollte. Je nach Abschnitt wird vom Kanton eine Tieferlegung, Temporeduktion oder Kapazitätsreduktion gefordert. Das kann nur mit einer anderen Nationalstrassenkategorie als der bisherigen Kategorie I sichergestellt werden. Kanton und Bund haben das Vorgehen offensichtlich nicht koordiniert. Der Bund lehnte bisher den Rückbau ab. Ich bin gespannt, was der neue Verkehrsminister dann dazu sagen wird.

Die Stellungnahme des Regierungsrates zu einer Motion Grossenbacher Thomas, eingereicht im Kantonsparlament von Basel-Stadt, besagt: "Der Regierungsrat beabsichtigt, dem Grossen Rat in Absprache mit dem Bund einen Planungskredit für einen partiellen Rückbau der Osttangente nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels vorzulegen." Das ist die versprochene Entlastung für den Raum Basel, und das ist der Kern, den die Baslerinnen und Basler auch wollen.

Zum Schluss noch etwas zum Alarmgrenzwert Lärm, der überschritten wird: Dass in der Botschaft keine flankierenden Massnahmen für die bestehende Autobahn erwähnt sind, ist besonders störend, weil auf der



bestehenden Autobahn regelmässig die Alarmgrenzwerte des Lärmschutzes überschritten werden. Gemäss Umweltschutzgesetz müsste der Bund deshalb per sofort Lärmreduktionen für diesen Abschnitt beschliessen. Gemäss Botschaft tut er das aber nicht einmal bis zur Eröffnung des Rheintunnels 2040.

Sie hören: Es gibt verschiedene Gründe, das Projekt Rheintunnel Basel in seiner vollen Projektierung abzulehnen. Wir können nicht so tun, als wäre es möglich, auf Autolawinen im Raum Basel zu setzen und gleichzeitig den CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Verkehrsbereich zu senken.

Ich danke, dass Sie der Minderheit Brenzikofer folgen und auch die weiteren Minderheitsanträge unterstützen.

**Christ Katja (GL, BS):** Ich rede hier für meine Minderheit, aber gleichzeitig spreche ich für die Fraktion.

Infrastrukturausbauten beeinträchtigen nicht nur Natur und Landschaft, sondern führen auch dazu, dass auch andernorts zusätzlich Kapazitäten benötigt werden, um das Verkehrswachstum bewältigen zu können. Aus ökologischer sowie landwirtschaftlicher Sicht ist dies nicht erwünscht, und aus einer gesellschaftlichen sowie einer gesamtwirtschaftlichen Sicht ist es zumindest infrage zu stellen. Ziel ist: Verkehrsinfrastrukturen beanspruchen so wenig Flächen wie möglich und werden qualitativ geplant und gestaltet. Vor einem weiteren Infrastrukturausbau werden mögliche Massnahmen zur besseren Auslastung sowie zur Optimierung des Betriebes der bestehenden Verkehrsmittel und Infrastrukturen konsequent ausgeschöpft. Ziel ist ein intelligentes, vernetztes Verkehrssystem. Es stellt den Menschen ins Zentrum und ermöglicht eine umfassende multimodale Mobilität.

Was ganz passend nach grünliberaler DNA tönt, ist in Wirklichkeit wortwörtlich nachzulesen auf den Seiten 16 ff. und

AB 2023 N 934 / BO 2023 N 934

39 ff. im Sachplan Verkehr des Bundes. Zusammengefasst sagt der Bund eigentlich: Wer Strassen sät, wird Stau ernten. Es braucht, wenn immer möglich, andere Ansätze, um dem Mobilitätsbedürfnis zu begegnen. Ganz im Gegensatz dazu präsentiert uns der Bund nun Beton, Beton und nochmals Beton statt mehr Intelligenz und Weitsicht, Symptom- anstatt Ursachenbekämpfung. Statt der vorgelegten "Pflasterlipolitik" wäre ein gesamtschweizerisches, integral durchdachtes und finanziertes sowie zukunftsweisendes Mobilitätskonzept über alle Verkehrsträger hinweg dringend notwendig. Anstatt über ein solches zukunftsgerichtetes Gesamtkonzept debattieren wir heute über einzelne Milliarden-Ausbau-Projekte.

Unser Credo in dieser Debatte: nur so viel wie unbedingt nötig und so wenig wie möglich. Eine effektive und positive Gesamtbilanz haben grossmehrheitlich die Tunnelprojekte, durch welche der Durchgangsverkehr und mit ihm Lärm und Emissionen unter den Boden verlagert werden können und oberirdisch Fläche für alternative Nutzungen, Entsiegelungen oder städtische Mobilitätskonzepte frei wird. Rein oberirdische Kapazitätserweiterungen ohne ausgewiesenen verkehrstechnischen sowie volkswirtschaftlichen Nutzen und ohne langfristige Gesamtstrategie lehnen wir jedoch ab. Die beiden Projekte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg in Bern zum Beispiel gehören genau zu dieser Gruppe. Sie nehmen nicht nur den falschen Flaschenhals ins Visier, welcher ohne Anschluss Wankdorf sinnlos erscheint, sondern es gehen auch über 13 Hektar Land, davon 3,5 Hektar wertvolle Fruchtfolgefleichen, verloren. Hier handelt es sich um einen rein oberirdischen Kapazitätsausbau, dem ersten schweizweit auf acht Spuren, der diesbezüglich Signalwirkung haben würde. Die Forschung zeigt jedoch klar, dass spätestens sechs bis zehn Jahre nach der Kapazitätserweiterung der Verkehrsfluss wieder auf dem gleichen Stand ist wie vor dem Zubau. Der induzierte Verkehr wird den Kapazitätsausbau einmal mehr auffressen. Mit den gleichen Argumenten wie heute werden in der Folge wiederum Kapazitätsausbauten auf allen weiteren Achsen gefordert – ausser Spesen nichts gewesen.

Der Ausbau widerspricht zudem sowohl dem Sachplan Verkehr des Bundes als auch der Mobilitätsstrategie des Kantons Bern. Sogar bürgerlich geführte Gemeinden wie Zollikofen und Bolligen haben Einsprache erhoben und befürchten negative Auswirkungen auf Klima, Landwirtschaft und Bevölkerung. Die Grünliberalen lehnen deshalb diese Projekte klar ab.

Im Gegensatz dazu unterstützen wir das Projekt Rheintunnel, das die oberirdische, komplett überlastete Osttangente als Teil der schweizerischen Nord-Süd-Autobahnverbindung entlasten soll. Diese innerstädtische Autobahn ist regelmässig komplett überlastet, mit täglichen Staus und häufigen Unfällen, sodass ein Teil des besonders lauten, emissionsreichen Lastwagenverkehrs auf das Stadtstrassennetz und in die Wohnquartiere ausweicht. Gleichzeitig ist der innerstädtische Verkehr damit teilweise vollständig blockiert. Das führt zu einer inakzeptablen Belastung der Bevölkerung. Deshalb soll die bestehende oberirdische Osttangente durch den Bau des unterirdischen Rheintunnels markant entlastet werden. Das unterstützen auch die Grünliberalen klar. Für die effektive Entlastung der Quartiere vom Ausweichverkehr braucht es aber für die Mobilität mit Start und Ziel in Basel weiterhin die Osttangente mit verschiedenen Anschlüssen an das Stadtstrassennetz. Infolge der





Realisierung des Rheintunnels muss aber die künftige Rolle der Osttangente klar neu gedacht werden: Welche Geschwindigkeiten sollen gefahren werden, welche Anschlüsse braucht es noch, zu welchem Zweck und mit welchen Verkehrsmitteln? Lärmreduktion, Sicherheit, mehr Raum für den Langsamverkehr wie auch die Kompensation verlorener Grünflächen sind essenzielle Daueraufgaben. Es braucht Ideen, wie die oberirdischen Flächen optimal umgenutzt, abklassiert, für den Langsamverkehr angepasst und umgestaltet werden können, damit das Gesamtkonzept eines Ausbauprojekts auch tatsächlich als Gewinn und echte Entlastung verbucht werden kann.

Es leuchtet ein, dass es zum aktuellen Zeitpunkt verfrüht ist, konkrete Forderungen in den Beschluss aufzunehmen, welche Entlastungsmassnahmen genau umzusetzen sind, auch wenn das einem verständlichen Bedürfnis entspricht. Sprechen wir uns heute jedoch für ein neues Projekt aus, dann wollen wir heute auch die Sicherheit, dass die parallele Prüfung von Entlastungen und flankierenden Massnahmen nicht nur ein Versprechen bleibt. Ansonsten haben wir das Huhn-oder-Ei-Problem: Wir lehnen ein Strassenprojekt ab, weil parallel keine konkreten entlastenden flankierenden Massnahmen zugesichert sind, aber man kann keine konkreten flankierenden Massnahmen zusichern, wenn das entsprechende Strassenprojekt noch gar nicht beschlossen ist.

Wir empfehlen Ihnen deshalb, den Einzelantrag Christ zu Artikel 1 Buchstabe b in Entwurf 3 anzunehmen, der zusichert, dass die Planung der jeweiligen Umgestaltung mit Entlastungswirkung mit den gesprochenen Mitteln parallel zu den Ausbauprojekten gemacht wird. Da der Einzelantrag Christ meine Minderheit Christ inhaltlich einschliesst, aber einen ganzheitlicheren Lösungsansatz wählt, ziehe ich hiermit meine Minderheit zugunsten des Einzelantrages zurück.

**Aebischer Matthias** (S, BE): Ich würde, Kollege Hurter, als Berner zum Ausbauprogramm in Basel sprechen, aber nur, wenn es für Sie stimmt. – Gut, also die SP Basel unterstützt meinen Antrag, genauso übrigens wie die SP Schaffhausen; Sie haben vorhin suggeriert, sie würde meinen Antrag nicht unterstützen, aber es ist nur der Stadtpräsident, der meinen Antrag nicht unterstützt.

Zu Basel: Wer heute mit dem Auto von Zürich oder Bern nach Basel fährt, der fährt über die Osttangente, auf der Autobahn also mitten durch die Stadt, an Schrebergärten vorbei und durch Wohnquartiere. Der Plan des Bundesrates und der Mehrheit der KVF-N ist es nun, mehr oder weniger direkt unter dieser oberirdischen Autobahn eine unterirdische zu bauen. Für die SP ist klar, dass in diesem Fall die alte, also die oberirdische Autobahn zurückgebaut werden muss, sodass auch Velos und Fussgängerinnen darauf Platz haben und anstelle eines Teils des Betons und des Asphalts wieder Grünflächen entstehen können. Denn zwei Autobahnen, eine oberirdische und eine unterirdische, braucht Basel definitiv nicht. Dieser Meinung sind übrigens auch der Grosse Rat und der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt.

Ich bitte Sie deshalb, meiner Minderheit zuzustimmen.

**Pult Jon** (S, GR): In Block 1 wird die SP-Fraktion alle Minderheiten unterstützen. Wie wir schon in der Eintretensdebatte gesagt haben, ist für uns klar, dass die Verkehrspolitik, vor allem was die Strasse angeht, andere Prioritäten haben muss und dass es ein neues Paradigma braucht. Ich möchte Ihnen sagen, Herr Bundesrat: Wenn der Slogan "Mehr Intelligenz, weniger Beton" so verstanden würde, dass wir Ihren Leuten, auch den Mitarbeitenden im ASTRA nicht genügend Intelligenz zusprechen würden, dann würde die Aussage total missverstanden. Ich glaube, das Problem der Intelligenz liegt nicht bei den sicherlich ausschliesslich hochintelligenten Leuten in Ihrem Bundesamt und generell bei der Verwaltung. Es ist allenfalls eine Frage der Intelligenz der Verkehrspolitik, und das betrifft dann eher diesen Raum hier und nicht die Leute, die tagtäglich gute Arbeit für unseren Bundesstaat verrichten.

Die Empirie zeigt es überall auf der Welt: Wenn man der Logik folgt, einfach neue, breitere Strassen zu bauen, mehr Spuren zu machen, dann löst dies mittel- und langfristig die Probleme nicht, sondern verschärft sie eher oder verschiebt sie zumindest. Darum unterstützen wir den Minderheitsantrag Pasquier-Eichenberger zu Entwurf 1, nach dem es eben auch beim Unterhalt nicht einen Ausbau der Kapazität geben soll.

Weiter unterstützen wir als SP-Fraktion auch beide Streichungsanträge der Minderheiten Töngi zu den Entwürfen 2 und 3 zum Ausbau bei Bern, namentlich beim Spurausbau auf den Strecken Wankdorf-Schönbühl auf acht Spuren und Schönbühl-Kirchberg auf sechs Spuren. Diese Kapazitätserweiterungen würden den Stau nur nach Süden oder nach Norden verschieben. Der Ausbau der Strecke von Wankdorf nach Schönbühl von sechs auf acht Spuren führt zudem, das wurde schon erwähnt, zu einem Landverschleiss von 32 Hektar, davon 16 Hektar Fruchtfolgefläche. 13 Hektar davon



würden dauerhaft betonierte, darum bekämpfen eben auch bäuerliche Kreise mit guten Gründen dieses Projekt. Ein wichtiges Argument der Befürworter bei diesen Projekten ist die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes, wir haben es vorhin gehört. Doch dieses Argument sticht für diese Projekte aus unserer Sicht überhaupt nicht. Denn alle Gemeinden entlang der Strecke Wankdorf-Schönbühl lehnen den Ausbau der Autobahn ab. Offenbar erkennen die Menschen vor Ort, dass es bei diesem Projekt mehr Nach- als Vorteile gibt. Sie haben verstanden, dass die Projekte nicht nur viel Landverlust, sondern wahrscheinlich eben mehr und nicht weniger Verkehr in ihre Gemeinden bringen. Warum? Weil die Kosten-Nutzen-Analyse aufzeigt, dass die Projekte eine Verlagerung vom öffentlichen Verkehr auf die Strasse bewirken. Das trägt natürlich nicht zu einer Entlastung des Kantons- und Gemeindestrassennetzes bei – im Gegenteil. Die SP-Fraktion unterstützt hier darum die Bauern und die betroffene Bevölkerung.

Beim Projekt Rheintunnel Basel unterstützt die SP-Fraktion beim Netzbeschluss, also bei Entwurf 4, den Antrag der Minderheit Aebischer Matthias, den dieser vorhin erklärt hat. Diese Minderheit beabsichtigt, dass der Rheintunnel nur gebaut wird, wenn auf der bestehenden, parallel verlaufenden Osttangente griffige Massnahmen wie Tempo- und Kapazitätsreduktionen und/oder bauliche Massnahmen zur Tieferlegung der Autobahn ergriffen werden, also ein Rückbau oder ein Teilrückbau der Osttangente erfolgt. Dies ist nur möglich, wenn die Kategorie gewechselt wird. Genau einen solchen teilweisen Rückbau der bestehenden Autobahn fordert auch der Kanton Basel-Stadt im Fall eines Baus des Rheintunnels.

Natürlich unterstützen wir als SP-Fraktion auch die beiden Einzelanträge Wyss, die auch in die Richtung gehen, diesen Umbau in Basel stadt- und menschenverträglich zu gestalten.

Klar ist: Weder der betroffene Kanton noch die Minderheit Ihrer Kommission wollen eine Kapazitätsverdoppelung auf dieser wichtigen Transitstrecke haben, welche übrigens auch einen Zulauf zu unseren alpenquerenden Pässen darstellt. Insofern ist der Bau des Rheintunnels ohne gleichzeitige Kapazitätsreduktion der heute bestehenden Osttangente auch aus Sicht des Alpenschutzes und der Verlagerungspolitik falsch. Darum wird die SP-Fraktion auch dem Streichungsantrag Brenzikofer bei den Entwürfen 2 und 3 zustimmen, sofern der Minderheitsantrag Aebischer Matthias nicht angenommen wird.

**Umbricht Pieren** Nadja (V, BE): Die SVP-Fraktion wird die Anträge aller fünf Minderheiten in diesem Block ablehnen. Es erstaunt mich schon sehr, dass die rot-grünen Parteien immer noch gegen jeden Meter neuer Strasse beim motorisierten Individualverkehr kämpfen, jedoch Projekten des Agglomerationsverkehrs, bei welchen besonders der Langsamverkehr, die Velofahrer und Fussgänger, profitieren, und Projekten des öffentlichen Verkehrs zustimmen. Die Begründung, beim Ausbau von Nationalstrassen werde wertvolles Landwirtschaftsland verbaut, kann ich somit nicht ernst nehmen. Falls der rot-grünen Seite dieses Land so wichtig wäre, müsste sie konsequenterweise alle Projekte ablehnen, Projekte des motorisierten Individualverkehrs wie auch Agglo- und ÖV-Projekte, und sie müsste sich auch gegen das "Stromfresser"-Gesetz starkmachen, welches zur Folge haben wird, dass sehr viel Landwirtschaftsfläche für Stromprojekte verbaut werden muss.

Ziel der rot-grünen Minderheitsanträge hier bei Block 1 ist es, den Transitverkehr vermehrt in die Dörfer und Städte zu verlagern – zum Leidwesen aller, denn ohne Erweiterung der Nationalstrassen wird es gemäss ASTRA ab 2040 wegen fehlender Kapazitäten auf 453 Kilometern Nationalstrasse regelmässig Stau geben. Besonders betroffen sind die Städte und die Agglomerationen, die unter dem Ausweichverkehr immer mehr leiden. Die Zahl der Stautunden hat sich von 2010 bis 2019 verdoppelt. 2022, das haben wir aktuell gerade erfahren, haben wir einen traurigen neuen Rekord von um die 40 000 Stautunden. Es ist absolut logisch, dass eine 9-Millionen-Schweiz mehr Verkehr hat als eine 7-Millionen-Schweiz. Da wir die Zuwanderung nicht im Griff haben und sich besonders auch die rot-grünen Parteien hier im Rat immer gegen eine vernünftige Steuerung der Zuwanderung wehren, wird es auch immer mehr Verkehr geben, egal, ob auf der Strasse oder auf der Schiene.

Mit der Verhinderungspolitik jetzt einfach den Kopf in den Sand zu stecken, abzuwarten und die dringenden Ausbauprojekte zu verhindern, ist falsch. Die Verkehrssituation zwischen Wankdorf und Schönbühl-Kirchberg kenne ich persönlich. Diese Strecke fahre ich täglich. Die Situation auf diesem Autobahnabschnitt ist untragbar. Der volkswirtschaftliche Schaden durch die vielen Stautunden ist enorm, und auch die Sicherheit leidet, da es auf dieser Strecke wegen des Staus und wegen Stop-and-go viele Unfälle gibt. Zudem ist Stau sehr umweltbelastend, denn wenn die Autos und LKW wegen des Staus doppelt so lange unterwegs sind, verbrauchen sie auch mehr Energie.

Ich bitte Sie also, alle Anträge in Block 1 abzulehnen und somit für mehr Sicherheit einzustehen. Die Menschen in den betroffenen Städten und Gemeinden, die Wirtschaft und alle Leute, die tagtäglich auf der Autobahn unterwegs sind, um zur Arbeit zu fahren, werden es Ihnen danken.



**Pult Jon (S, GR):** Sie, Frau Kollegin Umbricht Pieren, haben gesagt, dass es uns die Menschen der betroffenen Städte und Dörfer danken würden, wenn wir diesen Projekten zustimmten. Wie gehen Sie aber damit um, dass die Gemeinden Bolligen, Bern und Zollikofen gegen die Projekte sind, die sie betreffen?

**Umbricht Pieren Nadja (V, BE):** Herr Kollege, besten Dank, dass Sie die Frage nicht in Rätoromanisch gestellt haben, das hätte mich etwas überfordert. Es ist nicht so, dass die Gemeinden gegen den Ausbau sind. Es ist so, dass die Gemeinden noch Optimierungswünsche haben betreffend Lärmschutzmassnahmen und Weiteres. Sie können detaillierte Informationen gerne beim Direktor des ASTRA einholen, bei Herrn Röthlisberger. Er kann Ihnen erklären, welche Gemeinden welche Bedingungen gestellt haben. Aber sie sind grundsätzlich nicht gegen den Ausbau der Strasse.

**Bregy Philipp Matthias (M-E, VS):** Ich habe es beim Eintreten bereits gesagt; das Schema ist ein einfaches: zurückweisen an den Bundesrat; wenn dies nicht klappt, Projekte streichen; wenn es weiterhin nicht klappt, das Geld streichen. Ich werde zu Block 1 und zu Block 2 nur ein einziges Mal sprechen, denn alle drei Forderungen beinhalten das Gleiche: weniger Strasse, vor allem keinen Zubau, aber auch keine Erneuerungen.

Frau Kollegin Umbricht Pieren hat es gesagt: Für die Menschen in diesen Regionen bedeuten diese Projekte, dass die Mobilität in ihrer Region garantiert wird. Wir hatten noch nie so viele Staustunden wie heute, und trotzdem diskutiert das Parlament heute, die Projekte bei diesen Nadelöhren, die dem besseren Verkehr, der besseren Mobilität dienen, nicht auszuführen. Das ist schlicht der falsche Weg. Darum, ich habe es bereits gesagt, werden wir uns nicht nur, wie wir es bereits gemacht haben, gegen die Rückweisung wehren. Wir werden uns auch dagegen wehren, dass Projekte gestrichen werden, und wir werden uns dagegen wehren, dass das Geld für diese Projekte gekürzt wird. Denn schlussendlich sind die Erneuerung des Strassennetzes, der Ausbau des Strassennetzes, aber auch der Unterhalt des Strassennetzes wichtig, damit die Mobilität in diesem Land garantiert werden kann.

Anders verhält es sich einzig mit dem Projekt in der Romandie, welches von der Kommission neu aufgenommen wurde. Ja, und da haben wir uns überzeugen lassen, dass eben auch mit dem Projekt in der Romandie endlich ein dringendes und wichtiges Projekt umgesetzt wird, um den Strassenverkehr in dieser Region zu fördern, zu modernisieren und um den Leuten auch in dieser Region Verbesserungen zu bringen. Es ist unsere Aufgabe hier, in diesem Parlament, dass wir unideologisch an Dinge herangehen und ÖV-Projekte und Agglomerationsprojekte genauso unterstützen wie Strassenprojekte. Denn eines ist klar in diesem Land: Es gibt nicht viele Dinge, welche die Schweiz so stark zusammenhalten

AB 2023 N 936 / BO 2023 N 936

wie die Mobilität. Und die Mobilität ist eben nicht nur die eine Art von Mobilität. Es ist nicht nur ÖV, es ist nicht nur Langsamverkehr, es ist auch der Strassenverkehr – ja, es ist der gute Mix zwischen diesen Verkehrselementen.

Damit kann ich zusammenfassen, was eigentlich aus meinem Votum bereits klargeworden ist: Wir werden sämtliche Minderheitsanträge ablehnen und stets der Mehrheit folgen, damit diese richtigen, wichtigen und aus unserer Sicht auch zukunftsächtigen Projekte zugunsten der Bevölkerung zeitnah umgesetzt werden können.

**Wyss Sarah (S, BS):** Geschätzter Herr Kollege, Sie haben von der Bevölkerung gesprochen. Sind Sie der Meinung, dass das Parlament von Basel-Stadt und die Regierung von Basel-Stadt nicht die Bevölkerung vertreten? Denn genau diese drei Anträge, der Minderheitsantrag Aebischer Matthias und meine zwei Einzelanträge, wurden vom Parlament und von der Regierung des Kantons Basel-Stadt so befürwortet.

**Bregy Philipp Matthias (M-E, VS):** Besten Dank, Frau Kollegin Wyss. Das Konzept eines Strassennetzes ist, dass es die Punkte A und B verbindet und damit für eine Mehrheit der Mobilitätsnutzenden eine positive Wirkung erzielt. Das ist auch beim Projekt der Fall, das Sie angesprochen haben. Es kann aber, das stelle ich nicht in Abrede, punktuell auch zu Einschränkungen kommen. Das gehört zu einem Netz typischerweise dazu und ist übrigens auch in anderen Bereichen, etwa beim ÖV, nicht zu verhindern. Wenn Sie an einer Eisenbahnlinie wohnen, haben Sie weniger Freude daran, als wenn Sie nahe bei sich einen Bahnhof haben.

**Fluri Kurt (RL, SO):** Ich spreche im Namen der FDP-Liberalen Fraktion, und zwar ebenfalls bloss einmal zu beiden Blöcken, weil auch wir sämtliche Minderheitsanträge ablehnen.

Die Minderheit Pasquier-Eichenberger bei der Vorlage 1 verlangt einen Ausbau der Nationalstrassen ohne Kapazitätserweiterung. Nun sehen Sie, dass in der Vorlage 1 keine Kapazitätserweiterungen vorgesehen sind,



sondern Anpassungen. Der Unterschied besteht darin, dass Kapazitätserweiterungen Flächenausweitungen darstellen, wie wir sie in der Vorlage 2 dann im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes sehen. Die Anpassungen im Sinne der Vorlage 1 sind hingegen bessere Ausnützungen derselben Fläche, zum Beispiel mittels Schnittstellenbereinigungen, mittels Pannestreifen und Ähnlichem. Der vorhandene Platz wird besser genutzt. Das unterstützen wir und lehnen deshalb den Minderheitsantrag Pasquier-Eichenberger ab. Bei der Vorlage 2 unterstützen wir ebenfalls die Mehrheit. Hier können wir das Votum von Frau Christ aufnehmen, in welchem sie den Rheintunnel unterstützt, um den Ausweichverkehr zu unterbinden. Dasselbe Argument aber, Frau Christ, spricht auch für den Ausbau der Strecke von Wankdorf über Schönbühl bis Kirchberg. Dort ist heute ein grosser Umwegverkehr zu verzeichnen, durch die Dörfer vor der Ausfahrt Kriegstetten und vor der Abzweigung Luterbach; aus umgekehrter Richtung überlegt man sich vor Wankdorf, ob man diese Strecke auf der Autobahn zurücklegen will oder eben durch die Landschaft. Das ist klar erwiesen. Uns geht es – genauso wie in Basel – bei diesen Strecken darum, den Umwegverkehr zu vermeiden.

Bei der Vorlage 2 unterstützen wir, wie auch der Bundesrat, das neue Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon. Der Bundesrat sagt zwar, das Projekt sei noch nicht freigegeben. Laut Bundesrat kommt es aber ohnehin in den nächsten Ausbauschnitt. Wenn das Parlament diesem Projekt zustimmt, dann kann das Projekt noch in diesem Jahr freigegeben werden.

Wie bereits beim Eintreten und bei den Rückweisungsanträgen ausgeführt, sind wir für das Postulat 23.3497 der KVF-N, wonach eine Korridorstudie ausgearbeitet werden soll, damit die Autobahnverbindung nach Italien nicht nur über den Grenzübergang Chiasso-Brogeda gehen muss und damit der Schleichverkehr vermindert werden kann. Die beiden Petitionen nehmen wir zur Kenntnis, wie ich bereits gesagt habe, geben ihnen aber keine Folge.

Dann haben wir beim Bundesbeschluss 3 den Einzelantrag Christ zu Artikel 1 Buchstabe b. Der Minderheitsantrag Christ zu Artikel 1 Buchstabe abis wurde zurückgezogen. Frau Christ verlangt jetzt, dass die Planung der Umgestaltung von bestehenden Nationalstrassen, welche durch die Ausbauprojekte massiv entlastet würden, zusammen mit der Planung dieser Projekte an die Hand genommen wird. Für uns ist das an sich eine Selbstverständlichkeit. Der Antrag lag der Kommission noch nicht vor. Wir nehmen mit Befriedigung den Rückzug des Minderheitsantrags Christ zur Kenntnis, und ich kann mir vorstellen, dass ein grosser Teil unserer Fraktion, ohne das diskutiert zu haben, den Einzelantrag Christ unterstützen wird.

Dann haben wir noch den Antrag Wyss zur Höchstgeschwindigkeitsreduktion auf der Osttangente im Kanton Basel-Stadt. Wir sind der Meinung, dass dieser Antrag nicht stufengerecht ist. Das ist eine Verkehrsregeländerung und hat keinen Platz in dieser Vorlage.

Beim Entwurf 4 haben wir den Einzelantrag Haab zu den Einträgen N1 und N3. Wir haben in der Kommission die Auskunft erhalten, dass die zuständigen Behörden mit der Eliminierung dieses sogenannten Zürcher Ypsilon einverstanden sind. Der Einzelantrag ist uns noch nicht vorgelegen, aber unsere Fraktion wird ihn vermutlich grossmehrheitlich ablehnen.

**Rösti Albert, Bundesrat:** Der Antrag der Minderheit Pasquier-Eichenberger betrifft den Zahlungsrahmen für den Betrieb und Unterhalt. Die Minderheit Pasquier-Eichenberger beantragt Ihnen bei Artikel 1 beim Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen die Ergänzung "ohne Kapazitätserweiterungen"; Kapazitätserweiterungen sollen also ausgeschlossen werden. Ich bitte Sie, das unbedingt abzulehnen. Es gibt dafür zwei Gründe:

1. Der Bundesrat plant die Kapazitätserweiterungen grundsätzlich im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms. Notwendige und baureife Projekte beantragt er Ihnen – wie die fünf Projekte hier – alle vier Jahre mit einem Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt, wie er Ihnen vorliegt. Im Zahlungsrahmen für den Unterhalt sind hingegen nur kleinere Kapazitätsanpassungen enthalten, die allenfalls aus Spurerweiterungen, aus der Nutzung des Pannestreifens oder sonstigen Entlastungen entstehen. Wir können einfach nicht garantieren, dass es im Rahmen dieser Arbeiten gar keine Kapazitätserweiterungen gibt.

2. Es würde unseren Handlungsspielraum massiv einschränken, wenn Sie diesen Antrag hier annehmen würden. Nachdem ich die Debatte vorhin gehört habe, glaube ich, dass es ja eigentlich allen bewusst ist, dass wir eben gerade diese Massnahmen vor den Kapazitätsausbauten machen sollten. Uns jetzt genau hier wieder einzuschränken, würde ich nicht zielführend finden. Ich bitte Sie, das abzulehnen, weil solche Massnahmen auch die Verkehrssicherheit erhöhen können, zum Teil mit einer Trennung auch für den Veloverkehr. Auch das kann als Kapazitätserweiterung interpretiert werden.

Ich komme gerne zu den Anträgen der Minderheit Töngi zum Raum Bern: Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg. Ich bitte Sie, auch diese Anträge abzulehnen. Wir sprechen hier von über 100 000 Fahrzeugen täglich. Schon heute kommt es auf den Abschnitten Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg regelmäs-



sig zu Stau. Die Folge davon ist, dass die Verkehrsteilnehmenden dem Stau ausweichen wollen und dafür durch die angrenzenden Dörfer fahren. Für die Bewohnerinnen und Bewohner bedeutet das Abgas, Lärm und Stau direkt vor der Haustüre. Es wurden auch entsprechende Erhebungen gemacht. Ich kann Ihnen sagen: Fragen Sie in den Dörfern nach. Ich nehme zur Kenntnis und wollte das vorhin auch nicht bestreiten, dass einzelne Gemeinden das anders sehen. Aber es ist bei nationalen Projekten leider so – ich wurde vorhin auch nach dem betroffenen Bauern gefragt –, dass wir in einer Güterabwägung im nationalen Interesse manchmal zulasten direkt vor Ort Betroffener entscheiden müssen. Das machen wir alle ungern, das mache auch ich ungern. Ich habe mich vor allem auf die Kantone und auf den Gemeinde- und den Städteverband bezogen.

**AB 2023 N 937 / BO 2023 N 937**

Eines muss ich hier noch ergänzen: Wenn wir die Kapazität der Bahn anschauen, sehen wir, dass die Bahn der Strasse hier nicht helfen wird; das ist vielleicht auch noch ein wichtiger Aspekt. Es sind Verkehre, die nicht einfach auf die Bahn transferiert werden können, weil die Bahn genau zu diesen Stosszeiten auch schon an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Natürlich lässt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf nicht vermeiden – das will ich hier der Ehrlichkeit halber sagen. Die Projekte werden aber aus umweltschützerischer Sicht geprüft, und der Flächenbedarf wird natürlich so gering wie möglich gehalten. Er ist aber natürlich nicht null, und die unmittelbaren Anstösser sind davon betroffen. Wir sind aber gehalten, die Fruchtfolgeflächen zu kompensieren. Eine weitere Ergänzung, die Herrn Töngi bei diesem Projekt vielleicht noch gefällt, ist, dass wir etwas für den Gewässerschutz tun. Wir bauen dort zwei Strassenabwasser-Behandlungsanlagen. Auch der Lärmschutz kommt mit etwa 20 000 Quadratmetern zusätzlichen Lärmschutzwänden nicht zu kurz. Das zu den zwei Minderheitsanträgen Töngi. Ich bitte Sie, diese entsprechend abzulehnen.

Ich komme zum Rheintunnel in Basel: Die Minderheit Brenzikofer beantragt die Streichung. Im Grundsatz kann ich wiederholen, was ich vorhin zu den Berner Projekten gesagt habe, nur dass hier täglich noch etwas mehr Fahrzeuge fahren, nämlich 120 000. Was vor allem wichtig ist: Es gibt einen sehr hohen Anteil an schwerem Güterverkehr. Wir möchten eigentlich, dass der Güterverkehr in den Untergrund, also in den Tunnel, verlegt wird und dann die Nord-Süd-Achse nicht mehr mehrere Stunden pro Tag überlastet ist, sondern auch wieder etwas besser genutzt werden kann. Wir werden genau prüfen, wie wir die Nord-Süd-Achse umgestalten werden. Das tut das ASTRA in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Basel. Wenn Sie also diesem Projekt zustimmen, ist noch nicht klar, wie die genauen Resultate betreffend Geschwindigkeit, betreffend Ausgestaltung der Strasse sind. Ich komme dann nachher noch bei den Einzelanträgen darauf zurück.

Bitte lassen Sie uns hier diese Arbeit machen, insbesondere auch, was das Geschwindigkeitsregime anbelangt. Da möchten wir auch nicht über die Region hinweggehen. Wir möchten, dass die Osttangente massiv vom Transitverkehr befreit wird und dass wieder Kapazitäten für den innerstädtischen Verkehr frei werden. Davon profitieren alle: Die Strassen in Basel werden entlastet, es entsteht mehr Raum für Velofahrer und Fussgänger.

Zu den Einzelanträgen: Frau Wyss, lassen Sie uns hier noch einen Spielraum. Ich habe grosses Verständnis für diese Anträge, möchte eine Reduktion auf 60 Stundenkilometer auch nicht ablehnen, aber ich kann das einfach noch nicht versprechen, weil es von der Nutzung dieser Strasse abhängt.

Ich komme in diesem Zusammenhang zum Antrag der Minderheit Christ: Ich bin froh, dass auch aus einer vielleicht etwas grünen Perspektive diesem Rheintunnel etwas Gutes beigemessen wird. Ich verstehe auch Ihren Minderheitsantrag, Frau Christ, dass wir dem Lärmschutz mehr Beachtung beimessen sollen. Ich darf Ihnen sagen, dass der Lärmschutz seit Jahren ein grosses Thema ist und der Bund regelmässig hohe Beträge darin investiert. Neue Lärmschutzprojekte werden so konzipiert, dass alle Lärmschutzvorschriften eingehalten werden und Anwohnerinnen und Anwohner gut geschützt sind. Das gilt auch bei der Entwicklung dieses Projekts. Es gibt leider zum Teil auch Einsprachen gegen Lärmschutzbauten – Sie wissen es, eine ist vor dem Bundesverwaltungsgericht –, wodurch wir nicht immer im nötigen Tempo vorwärtskommen. Ich hätte jetzt gesagt, dass es diesen Zusatz nicht braucht, weil wir es sowieso tun. Das Anliegen an sich wollen wir erfüllen, es ist sinnvoll. Der Antrag kann aber abgelehnt werden; das empfiehlt der Bundesrat, wenn etwas sowieso erfüllt wird. In diesem Sinne sind wir aufgefordert, das Nötige so zu tun.

Zum Antrag der Minderheit Aebischer Matthias bezüglich Abklassierung: Der Bundesbeschluss zum Nationalstrassennetz regelt, welche Abschnitte zum Nationalstrassennetz gehören und über welchen Ausbaustandard sie verfügen. Nationalstrassen der ersten Klasse sind Autobahnen, diejenigen der zweiten Klasse sind Autostrassen, und diejenigen der dritten Klasse sind Strassen mit Mischverkehr. Der Minderheitsantrag Aebischer Matthias verlangt, dass der Abschnitt der heutigen Osttangente in Basel zwischen Wiese und Gellert in eine Nationalstrasse dritter Klasse zurückgestuft wird. Das heisst, dass dort zukünftig neben Autos und Lastwagen auch Velos und Fussgänger verkehren sollen. Das funktioniert nach unserer Planung leider nicht, es würde



den Sicherheitsaspekten nicht gerecht. Das Autobahnnetz in Basel ist heute leider am Anschlag. Eine Abklassierung einer bestehenden Autobahn zu einer Strasse mit Mischverkehr reduziert die Kapazitäten massiv. Das Gesamtverkehrssystem würde kollabieren. Das wäre einfach ein Stillstand. Wir hätten dann den zusätzlichen Nutzen dieses Tunnels praktisch wieder zunichtegemacht.

Wie gesagt: Wir werden genau prüfen, wie die Nutzung dieser Strasse erfolgen soll. Aber das wollen wir mit den Behörden vor Ort machen.

Das war es zu diesen Anträgen, ich habe damit geschlossen.

**Romano** Marco (M-E, TI), per la commissione: Il decreto 1 approva il limite di spesa per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2024–2027. Esso contempla un limite di spesa di circa 8,8 miliardi di franchi – in media sono 2,2 miliardi all'anno – per la manutenzione, l'esercizio e la sistemazione della rete autostradale tra il 2024 e il 2027. L'obiettivo è incrementare ulteriormente la sicurezza e contribuire a migliorare la sostenibilità, in primis la fluidità e la gestione, tramite la tecnologia, del traffico stradale. Si pensi a gallerie, ponti e pavimentazioni e a tutti i lavori attorno al campo stradale.

La commissione è entrata in materia all'unanimità e approva senza voti contrari i crediti proposti dal Consiglio federale.

Una proposta della minoranza Pasquier-Eichenberger, che riguarda l'articolo 1 del decreto 1, in commissione è stata respinta con 14 voti contro 10. Essa limiterebbe enormemente il margine di manovra dell'USTRA per adattare gli attuali sedimi alle nuove necessità, ad esempio l'utilizzo dinamico di corsie, che si sta rilevando uno strumento molto efficace e efficiente nei vari test effettuati finora. La maggioranza della commissione è a favore di misure che decongestionano e creano fluidità; questa minoranza renderebbe impossibili numerose misure pragmatiche e necessarie.

Nel decreto 2 si trovano i progetti di ampliamento più urgenti e più avanzati, assegnati alla fase di potenziamento 2023; il consigliere federale Rösti ha già illustrato i dettagli.

Nel decreto 3 si trovano i relativi crediti d'impegno.

Questi progetti focalizzano soprattutto sulle grandi arterie dei cantoni di Berna, San Gallo, Sciaffusa e Basilea. Le strade nazionali forniscono un contributo essenziale per il collegamento tra le regioni, tra gli agglomerati e i centri. Non appena intasate – come detto più volte oggi –, il traffico si riversa sulle strade cantonali e comunali, con un impatto molto pesante sulla mobilità e la vivibilità locali.

Questi progetti mirano a tenere il traffico sull'autostrada e a ridurre il numero di ore di colonna, a tutto beneficio della popolazione. Presupporre che si possa farne a meno, utilizzando solo il trasporto pubblico, è privo di fondamenti fattuali e numerici; i due vettori sono complementari.

Le diverse minoranze all'articolo 1 del decreto 2 chiedono lo stralcio o la modifica dei cinque progetti. La maggioranza respinge queste proposte di carattere prettamente politico e fondamentalmente orientate a non realizzare questi potenziamenti pianificati per gestire i flussi di traffico presenti e futuri, soprattutto i congestionamenti nelle ore di punta.

I potenziamenti non sono in conflitto con il trasporto pubblico. La maggioranza della commissione li reputa complementari e auspica che si esca dalla dicotomia automobile versus trasporto pubblico. Tutti i vettori sono essenziali, e le infrastrutture vanno sviluppate alla luce della crescente mobilità collettiva e densificazione del nostro territorio. Occorre in aggiunta considerare la crescente elettrificazione del parco veicoli e le ampie misure di riduzione dell'impatto fonico, previste nei progetti. I dati presentati alla commissione, nonché le audizioni, hanno confermato la necessità di intervenire e

AB 2023 N 938 / BO 2023 N 938

di sostenere i progetti che godono del sostegno politico delle autorità cantonali e comunali.

Quanto richiesto dalla minoranza Aebischer Matthias nel decreto 4 è stato sottoposto anche alla commissione ma la relativa proposta è stata respinta con 14 voti contro 10 e 1 astensione, a dimostrazione di come non sia assolutamente richiesto dal cantone coinvolto. Vi sono poi delle proposte individuali che non sono state discusse dalla commissione.

**Wasserfallen** Christian (RL, BE), für die Kommission: Ich äussere mich nur noch global zu diesen Minderheiten. Ich möchte noch einmal festhalten: Beim Ausbauschnitt 2023 – es wurde viel über die einzelnen Projekte gesagt – ist das sogenannte Kosten-Nutzen-Verhältnis klar positiv. Es ist in der Botschaft von einem Faktor 2,24 die Rede. Das heisst: Wenn man einen Franken investiert, kommen Fr. 2.24 an volkswirtschaftlichem Effekt wieder zurück. Das können Sie in der Botschaft nachlesen. Die Kosten-Nutzen-Analysen über alle Projekte werden detailliert gemacht, diese Projekte werden in Bezug auf Umwelt, in Bezug auf volkswirtschaftliche



und in Bezug auf sozial verträgliche Massnahmen geröntgt. Deshalb ist eben auch genau dieses Kosten-Nutzen-Verhältnis wichtig, damit all diese Projekte am Ende des Tages effektiv nachhaltig sind.

Es ist so, es wird zu Landverbrauch kommen. Es haben all jene recht, die sagen, es werde zu Landverbrauch kommen. Ja! Wenn Sie Verkehrsfläche zubauen wollen, können Sie das nicht machen, ohne dass Land verbraucht wird. Aber an all diejenigen, die das nun hier moniert haben: Passen Sie auf mit diesem Totschlagargument! Irgendwann einmal diskutieren wir dann zum Beispiel über die bahnseitige Begradigung oder den dringend notwendigen Ausbau der Strecke Freiburg-Lausanne, die Vollendung der Bahnausbau Schritte für die Umfahrung Olten oder die Begradigung Richtung Zürich oder über den Ausbau der Bahn Zürich-Winterthur-St. Gallen. Das wird dann ebenfalls Land brauchen. Wir haben das beispielsweise bei der Bahn 2000 gesehen. Es war das Ergebnis eines minutiös geführten Geschäftes, einer minutiös vertieften politischen Arbeit in diesem Land, dass man den Korridor der Schnellstrecke Bahn 2000 zwischen Härkingen und Rothrist so hingekriegt hat. Dies gelang, weil man mit den Gemeinden Kompromisse gesucht hat, weil man mit den Anrainern, mit den Grundeigentümern Kompromisse gesucht hat. Genau die Thematik, die jetzt bei der Strasse besteht, wird immer auch bei der Bahn existieren.

Deshalb auch hier: Hören Sie bitte damit auf, Schiene und Strasse gegeneinander auszuspielen oder sie nicht mit gleichen Ellen zu messen! Das ist brandgefährlich. Da wecken Sie plötzlich Gelüste, oder Sie fällen Entscheidungen, die Sie dann in Zukunft daran hindern werden, die Bahninfrastruktur flächenmässig ausbauen zu können.

Zur Elektromobilität: Viele haben gesagt, diese Projekte seien insbesondere wegen des CO<sub>2</sub>-Ausstosses nicht nachhaltig. Ich habe kurz beim Verband Swiss E-Mobility nachgeschaut. Dort wird von einem starken Durchdringungsgrad in wenigen Jahren gesprochen, von deutlich über 50 Prozent, ja sogar von bis zu 70 oder 80 Prozent an Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen. Wo bleibt da das konkrete Argument des CO<sub>2</sub>-Ausstosses? Diese Frage muss man sich auch stellen.

Wenn man diese Ausbauten macht, kommen sie – sie sind ja nutzerfinanziert, vor allem durch die Mineralölsteuer – in einer erhöhten Masse der Elektromobilität zugute. Das heisst, die Strassenausbauten, die wir heute nationalstrassenseitig beschliessen, bezahlen diejenigen, welche die Umwelt belasten, nämlich diejenigen, die Benzin und Diesel brauchen. Sie tun das für die künftigen Fahrzeuge, die elektrisch, mit Wasserstoff usw. fahren.

Eigentlich ist das genau das, was Sie von der links-grünen Seite wollen. Sie wollen, dass die heutigen Verkehrsträger – Autos – bezahlen, damit in Zukunft die Elektromobilität profitieren kann. Das entspricht genau diesem Projekt. Durch das Benzin – die Mineralölsteuer, den Mineralölsteuerzuschlag –, durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds werden diese Projekte finanziert und können dann in der Zukunft von Elektromobilen genutzt werden. Schon nur aus diesem Grund müssen Sie sich einige Argumente nochmals überlegen.

Dann ist noch das Argument des Tunnels gekommen – das haben wir gehört, liebe Grünliberale. Die Frage ist dann aber immer auch: Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis hat ein Tunnel? Wenn ich Ihre Argumentation nehme, dann würde die grünliberale Fraktion einem Tunnel unter dem Grauholz zustimmen, weil das kein Land braucht. Aber gehen Sie dann zu Herrn Röthlisberger und fragen Sie ihn, was ein Tunnel unter dem Grauholz kosten würde. Da stellt sich eben die Frage des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Letztlich muss man auch festhalten: Sie waren auch nicht flammende Befürworter, sondern aktive Gegner des neuen Gotthard-Strassentunnels. Auch dort gibt es keinen "free lunch", dort müssen Sie sich in Bezug auf diese Infrastruktur ebenfalls entscheiden.

Summa summarum: Ich bitte Sie, diese Minderheiten allesamt abzulehnen. Sie führen wirklich dazu, dass wir gar nichts machen, auch für die Zukunft gar nichts machen. Das ist sicher nicht verantwortungsvoll. Deshalb noch einmal das Fazit: Wer Strassen zweckmässig baut, steht weniger im Stau.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen*

*Le débat sur cet objet est interrompu*