



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**

Fortsetzung – Suite

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)

Block 1 (Fortsetzung) – Bloc 1 (suite)

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit KVF-N

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



Töngi)

... Ausbau der Nationalstrassen – ohne Kapazitätserweiterungen – im Sinne von ...

Art. 1

Proposition CdF-N/majorité CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité CTT-N

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

... de l'entretiens et de l'aménagement, sans augmenter les capacités, au sens ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26848)

Für den Antrag FK-N/Mehrheit KVF-N ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit KVF-N ... 68 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26849)

Für Annahme der Ausgabe ... 190 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(3 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2, 3

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/26850)

Für Annahme des Entwurfes ... 134 Stimmen

Dagegen ... 53 Stimmen

(0 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1 Abs. 1, 2 Bst. a, b, d

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

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

Abs. 2 Bst. a, b

Streichen

Antrag der Minderheit

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

Abs. 2 Bst. d

Streichen

Art. 1 al. 1, 2 let. a, b, d

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Al. 2 let. a, b

Biffer

Proposition de la minorité

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

Al. 2 let. d

Biffer

AB 2023 N 940 / BO 2023 N 940

Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung über den Antrag der Minderheit Töngi gilt auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26851)

Für den Antrag der Mehrheit ... 105 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 86 Stimmen

(1 Enthaltung)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Herr Matthias Aebischer wünscht das Wort.

Aebischer Matthias (S, BE): Es ging ein bisschen schnell. Wir müssen sehr viel denken, (*Teilweise Heiterkeit*) und wir haben falsch gestimmt bzw. die Hälfte von uns hat falsch gestimmt. Wir würden gerne noch einmal über den Bundesbeschluss 1 abstimmen.





Präsident (Candinas Martin, Präsident): Herr Aebischer beantragt, dass die Gesamtabstimmung über Vorlage 1 wiederholt wird. Wir stimmen über den Ordnungsantrag ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26705)

Für den Ordnungsantrag Aebischer Matthias ... 192 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Wir wiederholen also die Gesamtabstimmung über Vorlage 1.

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

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/26874)

Für Annahme des Entwurfes ... 162 Stimmen

Dagegen ... 29 Stimmen

(2 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

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

Art. 1 Abs. 2 Bst. b – Art. 1 al. 2 let. b

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung über den Antrag der Minderheit Töngi gilt auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26852)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 87 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 1 Abs. 2 Bst. d – Art. 1 al. 2 let. d

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung über den Antrag der Minderheit Brenzikofer gilt auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26853)

Für den Antrag der Mehrheit ... 122 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 70 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag FK-N/KVF-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition CdF-N/CTT-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1 Bst. abis

Antrag der Minderheit KVF-N

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

abis. für Studien zur weiteren Lärmreduktion beispielsweise durch Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zusammenhang mit dem Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen auf heute besonders belasteten Strassenabschnitten, insbesondere der Osttangente Basel;

Art. 1 let. abis

Proposition de la minorité CTT-N

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

abis. pour des études visant d'autres réductions du bruit, par exemple par des limitations de vitesse, en lien avec l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales sur des tronçons routiers particulièrement chargés aujourd'hui, en particulier la tangente est de Bâle;

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Der Antrag der Minderheit Christ wurde zurückgezogen.

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Eintrag N2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2023 N 941 / BO 2023 N 941

*Antrag der Minderheit*

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

Im Eintrag N2 wird der Streckenabschnitt "Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert), 1" durch "Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Hagnau" ersetzt und der Streckenabschnitt "Wiese – Basel (Gellert), 3" neu eingefügt.

Entrée N2*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Sous l'entrée N2, le tronçon "Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert), 1" est remplacé par "Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Hagnau" et le tronçon "Wiese – Basel (Gellert), 3" est ajouté.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26856)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 85 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Block 2 – Bloc 2*St. Gallen, Schaffhausen, Zürich, Tessin und Westschweiz**Saint-Gall, Schaffhouse, Zurich, Tessin et Suisse romande*

Aebischer Matthias (S, BE): Meine Minderheit bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c betrifft die dritte Röhre des Rosenberg隧nels, inklusive Spange Güterbahnhof, in St. Gallen. Wie Sie schon der Projektbeschreibung entnehmen können, sind es eben zwei verschiedene Projekte. Es ist zum einen die dritte Röhre des Rosenberg隧nels, Kostenpunkt gut 400 Millionen Franken, und es ist zum andern – später hinzugekommen, so nach dem Motto "Das packen wir auch noch rein" – eine zusätzliche Autobahnausfahrt mit zwei Tunnels und einem unterirdischen Kreisel mitten in der Stadt, Kostenpunkt: mehr als 700 Millionen Franken. Mein Antrag ist, die teure Autobahnausfahrt zu streichen, gibt es doch 500 Meter weiter die Ausfahrt Kreuzbleiche, wo das Verkehrsmanagementsystem seit Jahren erfolgreich seine Dienste leistet.

Dass die Projekte nichts miteinander zu tun haben und man also problemlos eines der beiden streichen kann, ist auch in der Botschaft, auf Seite 38, nachzulesen. Dort steht: "Das Projekt dritte Röhre Rosenberg隧nel ist am 30. März 2022 genehmigt worden. Das Projekt für das Vorhaben Spange Güterbahnhof ist in Bearbeitung und soll Mitte 2025 bewilligt werden." Es ist also noch nicht bewilligt. Sie können also mit gutem Gewissen meinem Antrag zustimmen, ohne den Rosenberg隧nel zu gefährden.

Erwähnenswert ist meiner Ansicht nach auch der Schlussbericht einer Testplanung für das innerstädtische Gebiet rund um den Güterbahnhof, bei der nebst der Stadt und dem Kanton auch das ASTRA mitgewirkt hat. Wer den Schlussbericht dieser Testplanung liest, weiss, dass die Fachgremien diesen Autobahnanschluss mitten in der Stadt als nicht verantwortbar taxieren; zu stark sei der Eingriff in den Stadtkörper. Zudem würde die neue Autobahnausfahrt zulasten des Fuss- und Veloverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs gehen. Das hat das St. Galler Stadtparlament bewogen, bei der Regierung mit einem Postulat einen Planungsstopp zu beantragen. Genau das empfehle ich Ihnen mit meiner Minderheit auch.

Paganini Nicolò (M-E, SG): Geschätzter Herr Kollege Aebischer, Sie haben das St. Galler Stadtparlament angesprochen. Ist Ihnen bekannt, dass 63 Prozent der Stimmbevölkerung der Stadt St. Gallen im Januar 2017 die Initiative Güterbahnhof abgelehnt und sich damit für die Variante mit dem Anschluss Güterbahnhof inklusive Liebegg ausgesprochen haben?

Aebischer Matthias (S, BE): Möglicherweise, Herr Kollege, bin ich in der sankt-gallischen Lokalpolitik nicht so bewandert wie Sie, das gebe ich zu. Aber es ist so, dass das Projekt, das jetzt auf dem Tisch liegt, evaluiert wurde, und die Bevölkerung hat zu diesem Projekt eben nicht Ja gesagt, und es hat auch die Details dieses Berichtes nicht gekannt. Das Parlament hat der Regierung nun im Wissen um diesen Schlussbericht den Antrag gestellt, den Plan zu stoppen.



Schlatter Marionna (G, ZH): Ich spreche zu drei Minderheiten in diesem Block, möchte aber mit einer allgemeinen Bemerkung einsteigen. Wir sprechen heute über Infrastrukturen, die wir bauen und die für Jahrzehnte die Landschaft und den Verkehr der Schweiz prägen werden. Wissen Sie, wie der Verkehr der Zukunft aussehen wird? Sie wissen es nicht? Ich weiss es auch nicht, aber lassen Sie mich kurz rekapitulieren, was wir wissen:

1. Die Klimaerhitzung und die Biodiversitätskrise spitzen sich zu, und wer sie ernsthaft bekämpfen will, muss umdenken. Das hat der Bundesrat erkannt, aber die Klimaziele des Bundesrates sind genauso wenig vereinbar mit diesem Autobahnausbau wie die Energiewende mit Kohlekraftwerken.
 2. Kapazitätserweiterungen bringen mehr Verkehr. Wer weniger im Stau steht, fährt weiter und produziert Stau an einem anderen Ort.
 3. Nein, die Elektrifizierung des Verkehrs wird es nicht richten. Elektroautos mögen umweltfreundlichere Autos sein, aber was den Platz und den Ressourcenverbrauch angeht, bleiben sie ineffizient.
- Dieser Autobahnausbau torpediert das Ziel der Verlagerung auf effiziente Verkehrsmittel, den ÖV und den Velo- und Fussverkehr.

Nun zu meinen Minderheiten: Die Minderheit II (Schlatter) möchte Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c in Entwurf 2, die dritte Röhre des Rosenberg隧nels, streichen. In St. Gallen wird mit dem Ausbau des Rosenberg隧nels inklusive der Spange Güterbahnhof eine massive Ausweitung der Strassenkapazitäten geplant. Diese Ausweitung ist klima- und umweltpolitisch nicht vertretbar. Das gilt umso mehr, als die neue Strassenverbindung den öffentlichen Verkehr, den Ruckhaldetunnel, direkt konkurrenziert und damit die Verlagerungsbemühungen indirekt torpediert. Das St. Galler Stadtparlament lehnt das Projekt auch deswegen ab. In einem von Kanton und Stadt St. Gallen in Auftrag gegebenen Bericht spricht man von grossen städtebaulichen Herausforderungen und Nachteilen für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Langsamverkehr.

Mein zweiter Minderheitsantrag betrifft Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e, die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels in Schaffhausen. Die Engpassbeseitigung mittels des Baus einer zweiten Röhre beim Fäsenstaubtunnel im Raum Stadt Schaffhausen ist eine Kapazitätserweiterung, die ebenfalls auf Szenarien ungebremsten Verkehrswachstums basiert. Bis im Jahr 2040, in dem die zweite Röhre eröffnet werden soll, wird der Verkehr durch die Digitalisierung und nötige Verlagerung völlig verändert sein. 50 Prozent des Verkehrs im Fäsenstaubtunnel sind hausgemacht, ein Teil dieser Fahrten wird in Zukunft verlagert werden können.

Zudem sind die Folgen der Aufhebung des Anschlusses Schaffhausen Nord völlig unklar. So unbestritten, wie es bei Herrn Hurter getönt hat, ist das Projekt nicht. Vor wenigen Wochen wurde im Grossen Stadtrat Schaffhausen ein Postulat angenommen, das verlangt, dass sich der Stadtrat beim ASTRA nochmals dafür einsetzen soll, weitere Varianten zu prüfen. Das Postulat wurde auch von den Mitteparteien unterstützt, dies, weil die begründete Sorge besteht, dass das Projekt die Stadt keineswegs vom Verkehr entlasten kann und im Gegenteil mehr Verkehr in die Quartiere bringt.

Noch kurz zu meinem dritten Minderheitsantrag: Er betrifft den Netzbeschluss, Eintrag N1, und will den kompletten Streckenabschnitt "Zürich (Hardturmssportplatz) – Platzspitz" aus dem Nationalstrassennetz entlassen. Die Nord- und Westumfahrung bilden leistungsfähige Bestandteile des Nationalstrassennetzes zur Abwicklung des überregionalen Verkehrs in der Agglomeration Zürich. Ihre Zubringer führen bis zum Sihlhölzli, zum Letten und zum Hardturm. Die

AB 2023 N 942 / BO 2023 N 942

Abnahme des Nationalstrassennetzes durch das Stadtstrassensystem erfolgt eben an diesen Punkten. Die Streichung auch der Pfingstweidstrasse als Teil des Ypsilon aus dem Nationalstrassennetz, wir haben es gehört, stellt die logische Anpassung an diese Gegebenheit dar. Die Klassierung der Pfingstweidstrasse als Nationalstrasse dritter Klasse mit Fussgängerquerungen, A-Niveau-Knoten und Tramstrecken machte so lange Sinn, als die Fortsetzung Richtung Platzspitz im Rahmen des Nationalstrassennetzes vorgesehen war.

Die Pfingstweidstrasse ist ebenso Teil des Westastes des Ypsilon wie der nun zur Streichung beantragte innere Teil Pfingstweidstrasse-Platzspitz. Darum sollte man sie konsequenterweise ebenfalls aus dem Nationalstrassennetz entlassen.

Besten Dank für die Unterstützung meines Minderheitsantrages.

Paganini Nicolò (M-E, SG): Geschätzte Frau Kollegin Schlatter, Sie wollen ja nicht nur den Zubringer, wie das Herr Aebischer möchte, sondern auch die dritte Röhre des Rosenberg隧nels in St. Gallen verhindern. Sind Sie sich bewusst, dass damit der verkehrspolitische Kollaps in St. Gallen droht und dass insbesondere auch das ÖV-System, das Sie beschwören und das in St. Gallen in erster Linie über ein Bussystem funktioniert und nicht über eine S-Bahn, zu kollabieren droht?



Schlatter Marionna (G, ZH): Sehr geehrter Kollege, ich mache mir mehr Sorgen darum, dass unsere Umwelt- und Klimakrise unsere gesamten Lebensgrundlagen zum Kollabieren bringt, und weniger um den Autoverkehr in der Stadt St. Gallen.

Hurter Thomas (V, SH): Kollegin Schlatter, Sie haben sich so spannend über unsere Region geäussert, und Sie haben gesagt, dass der Tunnelbau vor allem wegen Verkehrswachstums notwendig sei. Das ist aber de facto nicht so. Es geht darum, dass dieser Tunnel aus Sicherheitsgründen saniert werden muss. Was sagen Sie der Schaffhauser Bevölkerung, wenn es keinen zweiten Tunnel gibt und der gesamte Verkehr während drei bis vier Jahren durch die Stadt gehen muss? Was sagen Sie der Schaffhauser Bevölkerung?

Schlatter Marionna (G, ZH): Nun gut, also um die Sanierung des Tunnels geht es ja hier nicht, sondern um die Kapazitätserweiterung durch den Ausbau eines weiteren Strassentunnels.

Rechsteiner Thomas (M-E, AI): Geschätzte Frau Kollegin Schlatter, Sie haben die Spange im Güterbahnhof als Konkurrenz zum Ruckhaldetunnel erwähnt. Ist Ihnen bewusst, dass bereits bei der Planung des Ruckhaldetunnels durch die Appenzeller Bahnen ein unterirdischer Kreisel geplant wurde und dass dieser bestens passt, einerseits ins Verkehrskonzept und andererseits ins Erschliessungskonzept? Ist Ihnen das bewusst?

Schlatter Marionna (G, ZH): Ich lasse mich hier gerne belehren. Mir geht es im Grundsatz um die Kapazitätserweiterung. Diese Information habe ich von Vertreterinnen und Vertretern unserer Partei vor Ort erhalten.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): La métropole lémanique est extrêmement dynamique, tant du point de vue économique que démographique, avec des enjeux majeurs non seulement en termes de mobilité, mais aussi et surtout en termes d'utilisation du territoire. Entre Genève et Lausanne, le transport ferroviaire est la solution la plus efficace, et cela pour les personnes et les marchandises.

D'ailleurs, les gouvernements du canton de Genève et du canton de Vaud se battent pour améliorer les liaisons ferroviaires et développer leurs infrastructures. C'est notre grande préoccupation – et notre grande inquiétude. Parce que sur le front du rail, des investissements importants sont en cours, mais les perspectives d'amélioration s'éloignent. Ceci alors que la population est extrêmement encline à prendre le train, quand cela est possible, comme en témoigne le succès du Léman Express, qui, à peine quatre ans après sa mise en service, avec près de 70 000 voyageurs par jour, voit sa capacité déjà presque saturée. C'est pourquoi l'annonce de l'ajout de ce projet autoroutier dans l'étape 2023 a été accueillie avec un certain étonnement dans les chancelleries des deux cantons.

Le contexte posé, revenons sur ce projet: le message du Conseil fédéral comprenait initialement cinq projets: deux élargissements à Berne et trois tunnels à Bâle, Saint-Gall et Schaffhouse. Alors pourquoi ajouter un projet romand? Et surtout, à la demande de qui? Premier élément de réponse: M. le conseiller fédéral a publiquement annoncé, dans son discours des cent jours à la tête du DETEC, qu'il trouverait tout à fait compréhensible du point de vue national qu'un projet soit ajouté en Suisse romande. Second élément: ce vœu est exaucé par son collègue, un autre bernois, qui, en Commission des transports et des télécommunications, a fait cette proposition qui a été votée après quelques minutes de débat par une majorité de membres de la commission. Oui, en quelques minutes, sans interroger les responsables cantonaux sur l'avancement du projet, sans s'inquiéter des moyens à disposition, alors que le message avertit clairement que la réserve du fonds Forta accusera prochainement une baisse significative et, enfin, sans questionner l'opportunité de ces deux projets et leur impact sur le territoire. Pourtant, dans le message, le Conseil fédéral précisait bien que le projet Le Vengeron-Coppet ne présentait pas encore "une planification suffisamment contraignante pour permettre une validation définitive."

Alors on peut se demander à ce stade pourquoi ce projet a été tout à coup priorisé. Est-ce à la demande des cantons? Eh bien non. Le canton de Genève m'a confirmé qu'il n'avait pas été contacté pour savoir si le projet avait justement gagné en maturité et que rien n'avait été mis en oeuvre dans ce sens, puisque l'échéance de 2030, annoncée dans le message, lui convenait très bien.

On le comprend donc: la motivation première n'est pas tellement d'améliorer la mobilité et de contenter les deux cantons concernés. La motivation est politique: comme le référendum est annoncé, il s'agit de donner un sucre aux Romandes et aux Romands.

Je vous appelle donc à voter contre ce projet. L'élargissement des autoroutes se fait toujours aux dépens de terres arables, de la biodiversité ainsi que de la qualité de vie des populations riveraines et de celles qui vivent au coeur des agglomérations. Accroître les autoroutes n'est pas la solution pour gérer le trafic et réduire les bouchons. Augmenter la capacité routière ne fait qu'encourager la population à prendre sa voiture, une



personne par véhicule la plupart du temps, et à générer plus de trafic en amont de l'autoroute et à destination des villes, qui, elles, ont justement pour objectif de réduire le trafic individuel motorisé afin d'améliorer la qualité de vie et la santé de celles et ceux qui y habitent.

Et lorsque la liaison ferroviaire existe, comme c'est le cas entre Nyon, Coppet et Genève, c'est celle-ci qu'il faut favoriser. Nous n'avons pas besoin d'un élargissement de l'autoroute.

Je vous remercie de suivre ma minorité.

Töngi Michael (G, LU): Eine Minderheit der Kommission wehrt sich gegen die Annahme des Postulates für eine Korridorstudie zwischen Mendrisio und Gaggiolo an der Grenze zu Italien. Es ist schon so, die Begründung dieses Vorstosses kommt relativ sanft daher: Es gehe nur um Optionen für zukünftige Generationen, um eine Evaluation möglicher Szenarien. Einerseits wird aber argumentiert, es sei beunruhigend, wenn man in den nächsten sieben Jahren nur eine einzige Autobahnverbindung vom Tessin aus nach Italien habe, andererseits steht im Text geschrieben, man werde im Tessin in zehn bis zwanzig Jahren eine vollständige Blockade haben, wenn man jetzt nicht handle. Für diesen Zeitraum, glaube ich, würde eine Korridorstudie keine Lösung bringen und käme auch viel zu spät.

Es ist unbestritten, dass das Tessin unter sehr viel Pendlerverkehr leidet und die Situation unbefriedigend ist. Und es

AB 2023 N 943 / BO 2023 N 943

ist so, dass im Tessin sehr viele Pendlerinnen und Pendler mit dem Auto unterwegs sind. Ich glaube, der Autoanteil ist nirgendwo so hoch wie im Tessin.

Nun kann man aus dieser Situation ableiten, dass es noch mehr Strassen brauche. Man kann aber auch versuchen, einen Effort zu leisten, damit mehr Leute auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Gerade auf der Strecke, die hier betroffen ist, wurde vor Kurzem eine neue Bahnlinie eröffnet. Sie wurde zwischen Mendrisio und Varese ausgebaut. Auch nördlich davon – im Sottoceneri, im Tessin – gab es mit dem Ceneritunnel massive Verbesserungen für die ÖV-Pendlerinnen und -Pendler. Das Schweizer Teilstück von Mendrisio bis zur Grenze hat immerhin 130 Millionen Franken gekostet, der Ceneritunnel einiges mehr.

Der Brief der "Cittadini per il territorio" zeigt zudem, dass es auch vor Ort Widerstand gibt und dass es eben auch in diesem Fall nicht so ist, dass alle Leute begeistert sind, wenn man ein neues Projekt macht. Es werden sensible Räume zerschnitten. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Belastung auf der A2, wo heute schon Engpässe bestehen, je nachdem noch mehr zunehmen würde.

Es gibt aber auch einen formalen Grund, gegen dieses Postulat zu sein. Das Postulat will zwar nur eine Prüfung, eben eine Korridorplanung, aber letztlich geht es darum, ein einzelnes Projekt zu beschleunigen und hervorzuheben. Es ist ein bisschen anders als bei der Grimselbahn, zeitlich gesehen, aber das Vorgehen ist etwas ähnlich. Es heisst dann, es gehe nur um die Prüfung, aber nach der Annahme kann man dann sagen, man habe einen grossen Schritt für das Projekt geleistet, es komme seiner Realisierung näher. Bei der Behandlung, wenn es dann tatsächlich um ein Projekt geht, kann man dann sagen, es wurde ja ein Postulat angenommen, der Rat habe schon einmal Ja gesagt. Die Minderheit findet, wir sollten sehr vorsichtig sein mit dieser Art von Einzelbeurteilung und Bevorzugungen. Machen wir die Schritte doch so, wie sie vorgesehen sind. Dies zu diesem Vorstoss.

Ich kann auch noch schnell für die grüne Fraktion sprechen. Denn da viele der Minderheitsanträge von uns stammen, haben wir nicht noch extra eine Fraktionssprecherin oder einen Fraktionssprecher. Wir unterstützen selbstverständlich die meisten Minderheiten, d. h. jene, die entweder diese Projekte nicht realisieren oder sie abmildern wollen. Wir sind aber gegen die Minderheit Hurter Thomas; wir hören nachher, worum es geht. So, wie ihr Antrag formuliert ist, könnte man formal davon ausgehen, dass es nachher eigentlich eine vierspurige Autobahn von der deutschen Grenze bis zum Flughafen Kloten gibt, und das ist sicher nicht im Sinne unserer Verkehrspolitik.

Hurter Thomas (V, SH): Ich bitte Sie, beim Bundesbeschluss 4 die Minderheit Hurter Thomas zu unterstützen. Es geht nicht, wie mein Kollege Töngi vorhin gesagt hat, um eine vierspurige Autobahn. Wenn Sie den Text genau lesen, stellen Sie fest, dass es darum geht, die Umfahrung von Eglisau in den Netzbeschluss aufzunehmen.

Schauen Sie einmal die Entwicklung an: Wir haben ein Nationalstrassennetz aus den Sechzigerjahren. Ich möchte hier eines noch einmal erwähnen: Es geht bei diesem Netz auch darum, die Gemeinden und Städte zu entlasten, also den Verkehr auf diesen Netzen zu behalten.

Schauen Sie die Region nördlich von Zürich an: In dieser Region gibt es ein massives Bevölkerungswachstum aufgrund der industriellen Entwicklung, zum Beispiel im Rafzerfeld, es gibt aber auch eine wachsende Bevöl-



kerungszahl in Süddeutschland und in Schaffhausen – wir wollen die Immigration in die Schweiz ja auch –, und es gibt einen wachsenden Schwerverkehr durch das Städtchen Eglisau. Das hat damit zu tun, dass die grössten Kiesreserven in dieser Region liegen.

Ich habe es bereits beim Eintreten erwähnt: Die Flughafenautobahn wurde für 40 Millionen Franken ausgebaut. Der Hardwald, das Anschlussstück, wird jetzt ebenfalls verbessert. Nur beim Städtchen Eglisau wird nichts gemacht. Hier haben wir eine Problematik, die sich verschärft, nämlich die Notwendigkeit einer Sanierung der Brücke. Wir haben heute schon Stau: etwa zwei bis drei Stunden am Morgen und am Abend ebenfalls. Damit haben wir ein Verkehrsaufkommen, das etwa demjenigen am Gotthard entspricht.

Es geht jetzt darum, dass man diese Umfahrung in den Netzbeschluss aufnimmt, damit man dieses Projekt angehen und die Sanierung der Brücke später entsprechend auch machen kann. Es gibt bereits verschiedene Projektstudien. Im Zürcher Kantonsparlament hat man sich dafür ausgesprochen, und auch die Zürcher Regierung hat sich dafür ausgesprochen. Nur fehlt ein bisschen der Wille, hier etwas zu tun. Deshalb ist es wichtig, dass wir das hier jetzt aufnehmen. Ich möchte noch einmal daran erinnern: 2014 hat ein Mitglied dieses Rates, nämlich Nationalrat Hans Fehr, den Bundesrat gefragt, ob man das aufgrund der Verkehrsentwicklung nicht in den Netzbeschluss aufnehmen sollte. Ich glaube, es ist jetzt, zehn Jahre später, an der Zeit, dass das endlich umgesetzt wird. Wir sollten endlich Nägel mit Köpfen machen.

Dann noch eine Bemerkung: Man spricht immer wieder vom Schutz des Landschaftsbildes und darüber, dass man diesem den Vorzug geben möchte. Trotzdem lässt man täglich stundenlange Staus in diesem kleinen Städtchen zu, ohne dass etwas passiert. Insofern ist diese Strecke von nationalem Interesse und sollte deshalb auch aufgenommen werden.

Ich bitte Sie daher, auch im Namen der SVP-Fraktion, diese Minderheit Hurter Thomas zu unterstützen.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Ich spreche für meine Minderheit zum Fäsenstaubtunnel und ziehe gleich noch einen Teil des Fraktionsvotums vor. Thomas Brunner wird als Einheimischer im Fraktionsvotum zur Situation in St. Gallen ergänzen, und ich bin dann gespannt, ob Kollege Hurter entsprechend seinem Eintretensvotum der lokalen Stimme folgen wird.

Uns Grünliberalen ist es wichtig, dass wir unsere Mobilitätsbedürfnisse möglichst umweltschonend, aber auch schonend für Mensch und Landschaft befriedigen können. Dafür braucht es einerseits die Elektromobilität und andererseits eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs aus den Städten hinaus – möglichst unter den Boden.

Im Fall des Fäsenstaubtunnels bei Schaffhausen besteht die Möglichkeit, die Stadt Schaffhausen von einem Teil des Verkehrs zu entlasten und diesen um die Stadt herumzuführen. Damit dies gelingt, braucht es zwei Dinge, die komplementär wirken, sozusagen als Push- und als Pull-Massnahmen.

Erstens braucht es flankierende Massnahmen auf den bisherigen Durchgangsstrassen, damit der Weg durch die Stadt nicht zu attraktiv, das heisst nicht zu schnell, wird. Das wäre das Push-Element. Für diese flankierenden Massnahmen empfehle ich Ihnen den Einzelantrag Christ, der generell für alle Fälle zutrifft.

Zweitens braucht es eine Möglichkeit, schneller auf die Autobahn zu gelangen, auf der ein schnelleres Fortkommen möglich ist. Mit dem Ausbau des Fäsenstaubtunnels, mit einer zweiten Röhre, könnte der Verkehr in und aus der Stadt rasch über den heutigen Anschluss Schaffhausen Nord bei Schönenberg abgewickelt werden. Das wäre das Pull-Element. "Könnte", habe ich gesagt, denn mit der Planung des ASTRA wird der heutige Vollanschluss Schaffhausen Nord zu einem Viertelanschluss verstümmelt. Neu müsste der Verkehr aus der Stadt Richtung Zürich einen Umweg über den neuen Anschluss Mutzentäli nehmen. Dass das nicht funktionieren wird, kann sich auch ein Laie vorstellen. Es ist uns deshalb schleierhaft, wieso das ASTRA am Projekt mit Viertelanschluss und einem Ausbau der Strecke zwischen Fäsenstaubtunnel und Herblingen auf vier Spuren festhält. Der Grund für den weiterführenden Ausbau war die Idee eines Durchgangskorridors mit Vierspurausbau bis nach Thayngen, doch diese Idee wurde im Januar 2022 schon fallengelassen. Wir haben hier also ein Projekt, das weder dem Ziel einer effizienten Verkehrsentlastung der Stadt noch demjenigen der Promotoren eines ausgebauten Durchgangskorridors nach Deutschland gerecht wird – eine Lose-lose-Situation.

Mit meinem Minderheitsantrag fordere ich deshalb einen Verzicht auf den Vierspurausbau zwischen dem Fäsenstaubtunnel und Herblingen. Damit wird dieses Projekt, das aktuell sowieso eines der schlechtesten Kosten-Nutzen-Verhältnisse

AB 2023 N 944 / BO 2023 N 944

aufweist, kostengünstiger. Gleichzeitig steigt der Nutzen im Sinne einer Entlastung der Stadt Schaffhausen, da es für den Verkehr attraktiver wird, via Fäsenstaubtunnel und nicht durch die Stadt Richtung Zürich zu



fahren. Wenn Sie meinem Antrag folgen, schaffen Sie eine Win-win-Situation, das heisst tiefere Kosten bei gleichzeitiger Entlastung der Stadt.

Ein paar Worte zu den anderen Minderheiten in diesem Block: Die Aufnahme der Strecke Le Vengeron-Coppet-Nyon in den Bundesbeschluss kam als Nacht-und-Nebel-Aktion in der Kommission zustande. Der Bundesrat hatte diese Strecke erst in einem weiteren Ausbauschnitt geplant. In der Botschaft schreibt er, dass neben dem schon beschlossenen Teilstück Genf Flughafen-Le Vengeron "keine weiteren Vorhaben eine ausreichende planerische Verbindlichkeit" aufweisen würden, "die eine definitive Freigabe erlauben würde", also auch nicht das jetzt zur Diskussion stehende Stück. Die Mehrheit der Kommission will den Kredit trotzdem sprechen und packt locker fast 1 Milliarde Franken auf das 4-Milliarden-Paket, über das wir hier sprechen.

Es versteht sich von selbst, dass die Grünliberalen bei diesem Schildbürgerstreich nicht mitmachen, das heisst, dass sie die Minderheit Pasquier-Eichenberger unterstützen. Allenfalls gibt es lokale Abweichungen.

Die Verkehrssituation im Mendrisiotto mit dem Grenzübergang Chiasso ist unbefriedigend. Mit diesem Befund sind wir einverstanden. Mit dem Auftrag zu einer Korridorstudie soll aber nicht ein konkretes Projekt vorangetrieben werden, sondern es sollen in einer breiten Lageanalyse mögliche Verkehrswege evaluiert und dem aktuellen Stand respektive den aktuellen Prognosen angepasst werden. Die Grünliberalen erwarten, dass in diesem Rahmen über den Tellerrand respektive über das Silo strassengebundener motorisierter Individualverkehr hinausgeschaut wird. Unter diesen Voraussetzungen können wir das Postulat der KVF-N unterstützen.

Schliesslich geht es im Netzbeschluss noch um eine Restanz aus der Autoeuphorie aus den Sechzigerjahren in Zürich. Wir unterstützen genauso wie die direkt betroffene Stadt Zürich die Minderheit Schlatter, die den Abschnitt ab Hardturm komplett streichen will. Damit ist auch klar, dass wir den Einzelantrag Haab ablehnen. Ebenfalls ablehnen werden wir die Minderheit Hurter Thomas, die immer noch dem alten Denken des Autobahnausbaus, dieser Autobahneuphorie, verhaftet ist und dieses weiterführen will.

Hurter Thomas (V, SH): Kollegin Schaffner, Sie haben wunderbar erklärt, dass es im Norden von Schaffhausen einen besseren Anschluss, einen Vollanschluss, geben müsste. Ist Ihnen bewusst, dass man mit den heutigen Sicherheitsvorkehrungen für diesen Ausbau, den Vollanschluss, ganze Häuser wegbauen und die Bahn verlegen müsste, obschon jetzt die Alternative ein paar hundert Meter weiter weg geplant ist?

Schaffner Barbara (GL, ZH): Die Frage ist, ob es da nicht noch bessere Lösungen gibt. Ich meine, Sie können immer sagen, die bisher geplante Lösung ist nicht befriedigend, okay, aber dass ein bestehender Anschluss – es ist ja ein bestehender Anschluss – nicht mit den Zubringern des neuen Tunnels ausgebaut werden kann, das müsste sicher noch einmal überprüft werden. Das wurde gar nie untersucht, man hat von Anfang an die Fortführung der Vierspurstrecke bis Mutzental so vorgesehen.

Brunner Thomas (GL, SG): Mein Fraktionsvotum fokussiert auf die St. Galler Situation, sprich die Teilprojekte Rosenbergstunnel und Spange Güterbahnhof. Den Rest hat Kollegin Schaffner ja bereits erläutert.

Wenn Ihnen jemand zu einer fangfrischen Forelle auch noch Gammelfisch dazupacken will, dann werden Sie vermutlich genau hinsehen und fragen, was das soll. Das sollten wir auch in diesem Fall tun. St. Gallen ist eine etwas andere Stadt, als es die meisten von uns gewohnt sind. Sie können nicht z. B. eine Ringautobahn um die Altstadt machen, das macht da keinen Sinn, denn St. Gallen liegt in einem Hochtal. Der ganze Verkehr kanalisiert sich ostwestlich, und der innerstädtische Verkehr wird im Wesentlichen über die zahlreichen Autobahnanschlüsse abgewickelt. Das führt dazu, dass es beim Rosenbergstunnel ein Nadelöhr gibt. Dieses Nadelöhr will man nun durch einen Ausbau auf je drei Spuren beheben. Das kostet 650 Millionen Franken, das ist nicht wenig.

Und nun kommt die Schlaumeierei: Machen wir doch gleich noch einen Halbanchluss vom und zum Güterbahnhof – nur einen Halbanchluss –, mit einem unterirdischen Kreisel, mit Ausfahrten in unmittelbarer Nähe zum bereits bestehenden Vollanschluss Kreuzbleiche, und der Möglichkeit zu einer Verlängerung, wie sie der Kanton andenk, die sich Liebeggtunnel nennt. Das kostet eine weitere Viertelmilliarde. Insgesamt kommt dieses Zückerchen also auf 850 Millionen Franken zu stehen – nicht schlecht. Besteht ein Zusammenhang zwischen diesen beiden Projekten? Nun, das hängt davon ab, wie man das sieht. Tatsächlich macht der zusätzliche Halbanchluss ohne Engpassbeseitigung gar keinen Sinn. Es wäre widersinnig. Aber die Engpassbeseitigung beim Rosenbergstunnel macht auch ohne diesen Halbanchluss sehr viel Sinn; sie ist zweckmässig. So gesehen, ist die Verknüpfung nicht notwendig und wahrscheinlich auch nicht sinnvoll.

Ich habe gesagt, man müsse genau hinschauen. Das bedeutet, dass man die Teilprojekte anschauen muss. Das Teilprojekt Engpassbeseitigung, also die dritte Röhre des Rosenbergstunnels, ist kaum bestritten. Widerstand gibt es jedoch gegen die Teilsponge, die unter anderem auch vom aktuellen Stadtparlament abgelehnt wurde. Hier muss ich Kollege Paganini korrigieren: Die Bevölkerung hat nie Ja zu einem Projekt gesagt; sie hat



gesagt, dass es keinen Sinn macht, in die Gemeindeordnung hineinzuschreiben, dass an einem bestimmten Ort etwas Bestimmtes nicht entstehen soll. Das ist legislativer Wildwuchs, und dazu hat die Bevölkerung zu Recht Nein gesagt. Der Nutzen dieser Teilsperre ist fraglich; sie ist völlig unverhältnismässig. Was wollen wir also: zum Ganzen Nein sagen, wie das die Minderheit II (Schlatter) verlangt, oder unterscheiden? Wir Grünliberalen möchten das, was Sinn macht, ermöglichen und Verhältnisblödsinn stoppen. Stimmen Sie also mit der Minderheit I (Aebischer Matthias), und ersparen Sie uns Hunderte von Millionen Franken, die anderswo besser investiert sind.

Paganini Nicolò (M-E, SG): Herr Kollege Brunner, Sie haben gesagt, man habe in der Stadt St. Gallen darüber abgestimmt, ob man legislativen Wildwuchs einführen will. Können Sie bestätigen, dass es in der ganzen Kommunikation, im ganzen Abstimmungskampf um die Frage gegangen ist, ob man die dritte Röhre des Rosenberg隧nels und die Spange mit dem Anschluss Liebegg will oder ob man sie nicht will, und dass diejenigen, die das wollen, diese Abstimmung mit 63 Prozent gewonnen haben?

Brunner Thomas (GL, SG): Vielen Dank für die Frage, denn sie gibt mir die Möglichkeit, Ihnen etwas zu erläutern: Ja, die Extremen, d. h. die fundamentalen Gegner und die fundamentalen Befürworter, haben so argumentiert. Aber nehmen Sie z. B. meine Partei. Die Grünliberale Partei war immer schon gegen diesen Anschluss, aber sie war auch gegen diese Schlaumeierei. Wir haben damals die Nein-Parole erlassen, und wir sagen jetzt Nein zu einem Projekt, das unverhältnismässig ist. Man muss da unterscheiden. Es geht darum, auf der richtigen Ebene zu legitimieren und nicht irgendwelchen Wildwuchs zu machen.

Egger Mike (V, SG): Geschätzter Kollege Brunner, was ist die Lösung der grünliberalen Fraktion, um das Verkehrschaos, das sich in der Stadt St. Gallen anbahnt, zu verhindern? Wenn wir jetzt zu diesem Projekt nicht Ja sagen, dann wird die Stadt St. Gallen im Verkehrschaos versinken.

Brunner Thomas (GL, SG): Genau deshalb sagen wir Ja zu dem, was es braucht, nämlich zum Rosenberg-tunnel, denn dort haben wir ein Problem. Dort aber, wo wir nur neue Probleme schaffen, sagen wir Nein. Man muss differenzieren.

AB 2023 N 945 / BO 2023 N 945

Pult Jon (S, GR): Wir haben jetzt sehr viel zu St. Gallen gehört. Ich teile Ihnen mit, dass die SP-Fraktion die Minderheit I (Aebischer Matthias) unterstützt, die eben den Rosenberg-tunnel ausbauen will, dafür aber auf die Spange Güterbahnhof verzichten will. Wir sind der Überzeugung, dass diese 700 Millionen Franken für die Spange nicht gut investiertes Geld sind, das zeigt auch das zweifelhafte Resultat der Kosten-Nutzen-Analyse. Ich glaube, Kollege Brunner hat das vorhin sehr plausibel und genau erklärt. Zudem, auch das wurde schon gesagt, hat auch das Parlament der Stadt St. Gallen genau diese Position vertreten. Es möchte das letzte grosse zentrumsnahe Entwicklungsgebiet für die innere Verdichtung der Stadt nutzen und nicht für diese Spange Güterbahnhof. Auch hier, wie übrigens bei den Projekten in Bern, würden also Hunderte von Bundesmillionen gegen die Bedürfnisse der Leute vor Ort ausgegeben. Sollte sich der Rat nicht für den Minderheitsantrag I (Aebischer Matthias) aussprechen, werden wir halt nolens volens das ganze Projekt ablehnen.

Beim Projekt für die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels in Schaffhausen unterstützt unsere Fraktion den Streichungsantrag der Minderheit II (Schlatter), denn auch hier handelt es sich um eine Strecke auf der Nord-Süd-Achse, deren Kapazität nach dem Willen von Bundesrat und Kommissionsmehrheit verdoppelt werden soll. Das ist nur schon aus Gründen der Alpentransitpolitik abzulehnen und entspricht auch nicht dem Geist des Alpenschutzartikels in der Bundesverfassung, der, wie Sie wissen, 1994 von Volk und Ständen angenommen wurde. Wir dürfen die Erfolge der Verlagerungspolitik doch nicht gefährden, indem wir die Zubringer zu den Alpenpässen attraktiver für die Lastwagen machen.

Die SP-Fraktion wird auch die Minderheit I (Schaffner) bei diesem Projekt unterstützen, weil sie zwar den Tunnel bauen, jedoch den Autobahnanschluss Schaffhausen Nord erhalten will, was mehr Verkehr in Wohnquartieren und im Stadtzentrum vermeidet. Zudem soll mit dem Konzept eben dieser Minderheit I auf die erste zweistöckige Autobahn verzichtet werden, womit die Kapazität eben nicht verdoppelt würde.

Die SP-Fraktion unterstützt natürlich auch den Minderheitsantrag Pasquier-Eichenberger zur Streichung des neuen Projekts am Genfersee. Dieser Ausbau auf sechs Spuren entspricht nicht einmal dem Entwurf des Bundesrates, Sie haben es schon gehört, weil das Projekt gemäss Botschaft noch nicht finanzierungsreif ist. Die Mehrheit will es aus abstimmungstaktischen Überlegungen schon in diesen Ausbau aufnehmen, weil man sich davon in der Romandie mehr Unterstützung in einer allfälligen Referendumsabstimmung verspricht.



Ob dies auch so ist, sei dahingestellt. Denn auch bei diesem Projekt wäre der Verlust an Fruchtfolgeflächen erheblich und Widerstand der örtlichen Bauernschaft sehr wahrscheinlich. Zudem, das wurde auch schon gesagt, handelt es sich um den stolzen Betrag von knapp einer Milliarde Franken, der da fast in einer Nacht-und-Nebel-Aktion in das Projekt integriert wurde.

Weiter wird unsere Fraktion gegen das Postulat für eine Korridorstudie für die A2 stimmen, die Gründe wurden auch schon genannt. Wir werden uns auch gegen den Minderheitsantrag Hurter Thomas positionieren sowie auch gegen den Einzelantrag Haab und für die Minderheit Schlatter.

Ich bitte Sie, unseren Anträgen zuzustimmen.

Rechsteiner Thomas (M-E, AI): Sehr geehrter Herr Kollege Pult, Sie haben das Güterbahnhofareal in St. Gallen als eine grosse Entwicklungsreserve bezeichnet. Ist Ihnen bewusst, dass die Appenzeller Bahnen dort extra eine Haltestelle gemacht haben? Ist Ihnen auch bewusst, dass die Teilsperre unterirdisch ist und dass sie das Entwicklungsgebiet damit gar nicht durchtrennt, sondern erst richtig erschliesst?

Pult Jon (S, GR): Eines Teils Ihrer Aussagen bin ich mir bewusst, anderes ist für mich neu. Für mich und meine Fraktion ist relevant, dass das St. Galler Stadtparlament gesagt hat, dass die hier vorgeschlagene Lösung mit dem Tunnel und der Sperre für St. Gallen nicht das Richtige ist. Herr Brunner hat vorhin auch inhaltlich erklärt, warum das aus Sicht der Stadt St. Gallen so ist. Deshalb bitten wir Sie wirklich, hier zwei Dinge, die nicht unbedingt zusammengehören, auch nicht zusammenzubringen, sondern eben dem Antrag der Minderheit I (Aebischer Matthias) zuzustimmen, damit für St. Gallen die bestmögliche Entwicklung möglich bleibt.

Egger Mike (V, SG): Geschätzter Herr Kollege Pult, Sie haben vom Entwicklungsgebiet gesprochen; Kollege Thomas Rechsteiner hat Ihnen alles dazu erläutert. Aber mit Entwicklung entsteht auch eine Entwicklung im Verkehr: Es gibt Mehrverkehr. Wie wollen Sie denn diesen abtransportieren, wenn Sie nicht auch in die Infrastruktur investieren?

Pult Jon (S, GR): Da Ihre Frage mehrheitlich rhetorisch ist, möchte ich auch rhetorisch antworten. Das, was Sie nicht verstehen, nicht verstehen wollen und bei dem Sie eine fundamental andere Sichtweise auf die Fragen haben als ich und meine Fraktion, ist eben genau das: Wir sind nicht der Meinung, dass man den Mehrverkehr einfach als gott- oder naturgegeben annehmen muss. Wir glauben, dass wir mit einem klugen Management, mit klugen Regeln und einem klugen Pricing-System, mit einer klugen Planung und den richtigen Investitionen dafür sorgen können, dass durch zusätzliche Entwicklung nicht auch automatisch mehr Verkehr stattfinden muss, zumindest nicht mehr Verkehr auf der Strasse. Das ist die Idee, wenn wir den Slogan "Mehr Intelligenz und weniger Beton" verwenden. Es muss nicht sein, dass mehr Entwicklung auch mehr Verkehr braucht. Diese zwei Dinge zu entkoppeln, ist zwar eine schwierige Herausforderung, aber es ist die entscheidende Herausforderung, wenn wir dafür sorgen wollen, dass wir eine nachhaltige Entwicklung haben, die zwar Wohlstand und Wirtschaftsentwicklung ermöglicht, aber nicht zugleich auch alle negativen Aspekte von Mehrverkehr mit sich bringt.

Page Pierre-André (V, FR): J'ai l'honneur de vous rapporter l'avis du groupe UDC quant au sujet dont nous débattons présentement.

Mais d'emblée, attention, mon feu est au rouge! Il ne s'agit pas de combattre le rail, ni d'attaquer sournoisement l'environnement et le climat.

Le soutien que mon groupe apporte aux quatre projets que nous propose le Conseil fédéral se base sur la réalité. Nos routes nationales desservent toutes les parties du pays et l'ensemble de nos régions. Elles délestent le réseau routier secondaire. Elles favorisent la mobilité et contribuent donc au développement économique de notre pays.

Mais attention: nos routes nationales sont aujourd'hui surchargées. Rappelez-vous seulement les images du week-end dernier au nord et au sud du Gothard. Et si nous ne prenons pas maintenant des mesures correctives, à l'horizon de 2040, quelque 450 kilomètres de routes nationales seront vraiment surchargés. C'est pourquoi il est indispensable d'anticiper. Nous sommes, d'ailleurs, déjà en retard.

Dans le détail, le plafond des dépenses de 8,787 milliards de francs pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement – au sens d'adaptation – des routes nationales sur la période 2024–2027 a été adopté à une large majorité par la Commission des transports et des télécommunications. Notre groupe le soutient.

Le projet 2 – arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, avec les projets suivants: Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, troisième tube du tunnel du Rosenberg, tunnel du Rhin à Bâle et



deuxième tube du tunnel de Fäsenstaub – a été adopté à une courte majorité de la Commission des transports et des télécommunications. Notre groupe le soutient.

Le projet 3 – le crédit d'engagement de 4,354 milliards de francs pour l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, la planification de projets et le préfinancement de l'autoroute du Glattal – a été, lui également, adopté à une courte majorité par cette même commission. Notre groupe le soutient.

Mon feu est maintenant à l'orange et il clignote, car il entend rappeler à notre Parlement l'existence de la Suisse romande et de ses routes nationales, elles aussi non seulement fréquentées par nos amis Alémaniques, mais surtout surchargées! C'est la raison pour laquelle la Commission des

AB 2023 N 946 / BO 2023 N 946

transports et des télécommunications vous propose, par 14 voix contre 11, d'avancer à l'étape 2023 de l'aménagement des routes nationales l'accroissement de la capacité du tronçon Le Vengeron-Coppet-Nyon pour un montant de 911 millions de francs. Le Conseil fédéral ne le prévoit qu'à l'horizon 2030. Notre groupe soutient ce projet.

Lorsque l'on va à Genève – qui est en Suisse – par l'A1, les obstacles routiers sont nombreux et récurrents, principalement entre Le Vengeron, Coppet et Nyon, et ce dans les deux sens. Le rapport de synthèse de l'étude préliminaire de l'Office fédéral des routes (OFROU) démontre, à l'envi, non seulement la nécessité mais la faisabilité d'un agrandissement à trois voies entre Le Vengeron et Nyon. Cet élargissement est nécessaire pour supprimer le goulet d'étranglement et délester le réseau des routes adjacentes. Par contre, une nouvelle jonction ne se justifie pas. Le rapport va plus loin encore et confirme la faisabilité environnementale de cet agrandissement. Je cite ledit rapport: "L'élargissement à 2x3 voies s'opère quasi intégralement à l'intérieur de l'emprise globale de la route existante, délimitée par la limite de parcelle. De ce fait, les impacts environnementaux sont limités." Et de préciser encore que cet agrandissement sera l'occasion d'améliorer la situation actuelle, en particulier pour les milieux naturels comme pour la mise en conformité de la gestion des eaux de chaussée.

Au nom de mon groupe, face à ces quatre projets, à l'instar de l'acceptation de la Commission des transports et des télécommunications, je vous invite dès lors, mais prière de ne pas mal interpréter mon message, à passer au vert et à les approuver, c'est-à-dire à soutenir toutes les majorités du bloc 2 et la minorité Hurter Thomas dans le projet 4.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die FDP-Liberale Fraktion verzichtet auf ein Votum. Sie lehnt die Anträge aller Minderheiten ab.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich versuche in Anbetracht der Zeit etwas abzukürzen. Ich bitte Sie auch namens des Bundesrates, die Minderheitsanträge abzulehnen.

Betreffend Minderheit I (Aebischer Matthias): Beim Rosenbergstunnel braucht es die Spange Güterbahnhof einfach, wenn man wirklich entlasten will. Sie haben recht, mit dem Rosenbergstunnel könnte man die Sanierung machen. Aber wenn die Spange Güterbahnhof nicht gebaut werden kann, dann wird der Stau einfach bleiben. Wir wollen ja eine Entlastung, wir wollen, dass die Situation nicht schlimmer wird. Mit dem Ausbau der Spange wollen wir zusätzlich eine Entlastung.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag II (Schlatter) ebenfalls abzulehnen. Hier sind es die gleichen Argumente, wie wir sie schon gehört haben. Auch die Stadtpräsidentin hat diesem Projekt zugesagt, die Kantonsregierung sowieso. Ich bitte Sie, dem Projekt Rosenbergstunnel inklusive Spange Güterbahnhof zuzustimmen.

Zur zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels: Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag I (Schaffner) abzulehnen, wonach auf den Vierspurausbau verzichtet werden soll. Zielsetzung dieser Erweiterung ist vor allem auch eine Verbesserung der Sicherheit. Wir möchten keine kurzen Teilstücke mehr mit nicht richtungsgetrenntem Verkehr auf der gleichen Strasse; Sie haben es in der Kommission gehört, Frau Schaffner. Deshalb bitte ich Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Im Weiteren bitte ich Sie, den Minderheitsantrag II (Schlatter), das ganze Projekt zu streichen, abzulehnen, weil das doch den notwendigen Ausbau verhindern würde und weil die grosse Stausituation in Schaffhausen so nicht behoben werden könnte. Ich bitte Sie, dem Bundesrat bzw. der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Par rapport à votre minorité, Madame Pasquier-Eichenberger, votre raisonnement est juste. Cela s'est effectivement passé comme ça. Un nouveau conseiller fédéral peut lancer des idées, mais, après, la commission décide.

Ich möchte Ihnen schon noch sagen:

Le projet entre Le Vengeron, Coppet et Nyon était en consultation auprès des cantons de Vaud et de Genève.



Ils ont adopté ces deux projets sans savoir qu'ils seraient si rapidement traités en commission. Nous n'avons pas pu les informer plus tôt.

Das noch zu Ihren Aussagen. Es war in den Verhandlungen aber klar, dass die Kantone diesen Projekten zustimmen.

Wie es so ist in einem Gesetzgebungsprojekt: Vor einem Jahr wurde die Botschaft lanciert. Da war dieses Projekt noch nicht enthalten. Es wurde aber bereits als Projekt für die Zukunft deklariert, das jetzt noch nicht reif ist. Wir können sagen, dass der Bundesrat Ihnen dieses Projekt nicht beantragt hat. Wenn Sie es gemäss Minderheitsantrag Pasquier-Eichenberger ablehnen, dann wird es im nächsten Ausbauschnitt beantragt. Wenn Sie es annehmen, wird der Bundesrat das konkrete Projekt noch in diesem Herbst genehmigen können, damit es in diesem Gesamtschritt auch behandelt werden kann. Der Entscheid liegt hier bei Ihnen.

Ich bitte Sie zudem, den Minderheitsantrag Schlatter betreffend den Netzbeschluss abzulehnen. Es ist ein expliziter Wunsch des Kantons Zürich, die Pfingstweidstrasse mit ihrer Zubringerfunktion für die Autobahn von übergeordneter verkehrlicher Bedeutung zu belassen und nicht aus dem Netzbeschluss auszuschliessen. Es ist eine Strasse, die im Moment vom Bund bezahlt wird, und das soll aus Sicht des Kantons auch so bleiben. Wir möchten sie aufgrund der heutigen Nutzung auch nicht abqualifizieren.

Abschliessend zur Minderheit Hurter Thomas: Wir verstehen die Minderheit. Sie will die Streckenabschnitte "Kloten Süd – Eglisau – Rafz-Solgen (Grenze)" und "Jestetten-Hardt (Grenze) – Schaffhausen Süd (N4)" aufnehmen. Es ist letztlich einfach eine Kostenfrage. Der Bundesrat hat nicht vor, dies in den Netzbeschluss aufzunehmen. Sie erfüllen die Kriterien, wie sie für die Festlegung des neuen Netzbeschlusses im Sachplan Verkehr 2006 festgelegt wurden, nicht. Deshalb kann der Bundesrat dem nicht folgen.

Piller Carrard Valérie (S, FR): J'aimerais juste revenir sur le projet qui a été ajouté dans le projet 2, notamment l'extension autoroutière Coppet-Nyon. J'aimerais savoir si de votre côté, vous pouvez vous engager à nous dire aujourd'hui si cette extension n'entre pas en concurrence avec le doublement de l'infrastructure ferroviaire Lausanne-Genève.

Rösti Albert, conseiller fédéral: Je peux vous le confirmer.

Die Strasseninfrastruktur und die Bahninfrastruktur konkurrieren sich, wie gesagt, nie direkt, weil sie aus unterschiedlichen Fonds gespeist werden. In beiden Fonds, das haben wir geprüft, haben wir für die entsprechenden Projekte ausreichende Mittel.

Friedl Claudia (S, SG): Herr Bundesrat, ich bin aus der Stadt St. Gallen, und es geht mir auch um diese Spange Güterbahnhof. Übergeht der Bundesrat durch sein vorschnelles Handeln nicht den politischen Willen der Behörden und der Bevölkerung, wenn er jetzt dieses Projekt Spange einfach durchdrückt? Denn das Projekt lag damals, 2016, als schon einmal darüber abgestimmt wurde, nicht in dieser Form vor.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich kann Ihnen einfach sagen, dass sowohl der Kanton wie auch der Stadtrat dieses Projekt unterstützen. Ich weiss, dass es im Stadtparlament andere Diskussionen gibt. Dieses hat bei Einsprachen letztlich auch ein Mitspracherecht. Der ganze Prozess liegt jetzt vor uns. Hier und heute bewilligen Sie den Rahmenkredit und nicht das konkret ausgestaltete Projekt.

Brunner Thomas (GL, SG): Geschätzter Herr Bundesrat, ich habe es sehr geschätzt, dass Sie heute gesagt haben, Sie wollen nicht die Strassen in die Zentren ausbauen. Ist Ihnen klar, dass mit diesem Liebeggtunnel genau das passieren wird? Sie landen da auf einem Halbanschluss, und alles, was nicht gegen Westen, sondern gegen Osten fahren muss, zwingt sich nachher durch die Stadt.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bin noch dankbar für die Frage. Es gibt eben zwei Strategien. Es gibt die Strategie im jetzigen Ausbauprogramm und die Strategie im Bahnausbau, die die nächsten Ausbauschnitte betrifft. Da gehört eben noch

AB 2023 N 947 / BO 2023 N 947

diese Engpassbeseitigung dazu. Es ist aber keine neue Verbindung. Genau gleich habe ich bei der Bahn auch nie gesagt, man solle in der Fläche Olten-Zürich nicht mehr bauen – wenn ich das hier auch betonen kann. Olten-Aarau-Zürich: Da braucht es eine Kapazitätserweiterung. Es ist also eine komplexe Angelegenheit. Es gibt eine Strategie, die wir heute beschliessen, und dann gibt es eine Strategie 2050.

Schlatter Marionna (G, ZH): Sehr geehrter Herr Bundesrat, Sie haben über die Abklassierung der Pfingstweidstrasse gesprochen. Sie haben gesagt, der Kanton Zürich wolle das nicht. Können Sie mir sagen, ob es



dazu einen politischen Entscheid des Regierungsrates des Kantons Zürich gibt?

Rösti Albert, Bundesrat: Ich weiss nicht, auf welcher Ebene dieser Entscheid gefällt wurde. Ich kann das noch nachschauen. Aber vom Kanton Zürich, zumindest vom Verkehrsdepartement, haben wir entsprechende Signale.

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

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

Art. 1 Abs. 2 Bst. c, e, f

Antrag der Mehrheit

Bst. c, e

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Bst. f

f. Le Vengeron – Coppet – Nyon

Antrag der Minderheit I

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

Bst. c

c. 3. Röhre Rosenbergunnel (SG);

Antrag der Minderheit II

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

Bst. c

Streichen

Antrag der Minderheit I

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

Bst. e

e. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel (SH) ohne Vierspurausbau nach dem Anschluss Schaffhausen-Nord bis Herblingen

Antrag der Minderheit II

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

Bst. e

Streichen

Antrag der Minderheit

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

Bst. f

Streichen

Art. 1 al. 2 let. c, e, f

Proposition de la majorité

Let. c, e

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Let. f

f. Le Vengeron – Coppet – Nyon



Proposition de la minorité I

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

Let. c

c. 3e tube du tunnel du Rosenberg (SG);

Proposition de la minorité II

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

Let. c

Biffer

Proposition de la minorité I

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

Let. e

e. 2e tube du tunnel de Fäsenstaub (SH) sans extension à quatre voies entre la jonction de Schaffhouse-Nord et Herblingen.

Proposition de la minorité II

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

Let. e

Biffer

Proposition de la minorité

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

Let. f

Biffer

Bst. c – Let. c

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmungen über die Anträge der Minderheit I (Aebischer Matthias) und der Minderheit II (Schlatter) gelten auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26857)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 84 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26858)

Für den Antrag der Mehrheit ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 68 Stimmen

(1 Enthaltung)

Bst. e – Let. e

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmungen über die Anträge der Minderheit I (Schaffner) und der Minderheit II (Schlatter) gelten auch für Artikel 1 von Vorlage 3.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26859)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 86 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26860)

Für den Antrag der Mehrheit ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 69 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2023 N 948 / BO 2023 N 948

Bst. f – Let. f

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung über den Antrag der Minderheit Pasquier-Eichenberger gilt auch für die Artikel 1 und 3 von Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/26861)

Für den Antrag der Mehrheit ... 104 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 84 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/26863)

Für Annahme des Entwurfes ... 106 Stimmen

Dagegen ... 84 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu