



23.033

**Bundesbeschluss
über die Verpflichtungskredite ab 2024
für die Beiträge an Massnahmen
im Rahmen des Programms
Agglomerationsverkehr****Arrêté fédéral sur les crédits
d'engagement alloués à partir de 2024
pour les contributions aux mesures
prises dans le cadre du programme
en faveur du trafic d'agglomération***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.06.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.06.23 (FORTSETZUNG - SUITE)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: In den vergangenen zwölf Jahren hat der Bund bei drei Generationen von Agglomerationsprogrammen knapp 4,7 Milliarden Franken beschlossen, von denen bis anhin rund 1,5 Milliarden Franken ausbezahlt wurden. Diese Investitionen sind zwar erheblich, zugleich aber auch notwendig. Immerhin leben drei Viertel der Einwohner der Schweiz in Agglomerationen. Das schlägt sich auch auf die Nachfrage im Verkehr nieder.

Neben dem Step Nationalstrassen und dem Step Eisenbahninfrastruktur ist das vorliegende Programm die dritte Säule der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes. Entsprechend ist sie gut auf diese Politik abgestimmt. In dieser vierten Generation wurden 32 Agglomerationsprogramme aus der ganzen Schweiz mit rund 2800 Massnahmen zur Prüfung eingereicht. Anschliessend erfolgte in der Verwaltung eine Evaluation dieser Projekte gemäss vier Hauptkriterien. Ich bitte Sie, sich später bei der Beratung der Differenzen daran zu erinnern. Diese Hauptkriterien betreffen die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung, die Verkehrssicherheit und die Umweltauswirkungen; Sie finden sie in der Botschaft entsprechend aufgeführt. So verbleiben etwa 1200 Massnahmen.

Pro Programm beträgt der Bundesbeitrag zwischen 30 und 50 Prozent der Investitionskosten, dies gemäss Artikel 22 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer. Die Programme selber verteilen sich über das

AB 2023 S 835 / BO 2023 E 835

ganze Land, alle Regionen profitieren also davon. Hinsichtlich der Verteilung auf die Verkehrsträger fliessen je etwa 30 Prozent in den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr; hinzu kommen 10 Prozent für die Verkehrsdrehscheiben, welche die verschiedenen Verkehrsnetze miteinander verbinden. Zu beachten ist die Frist: Wenn ein Bau nicht innerhalb von fünf Jahren begonnen wird, fliesst das Geld zurück an den Bund. Dies zu den Grundsätzen.

In der Kommission war das Geschäft an sich unbestritten. Neben Fragen zu konkreten Projekten waren diejenigen zu den grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen von grundsätzlicher Bedeutung, denn solche stellen ja eine spezielle Herausforderung dar. Sie liegen aber auch im Fokus des Bundesrates. Der Austausch mit den Behörden im Ausland besteht und kommt gut voran.

Auf die Anträge der Kommissionsminderheit Mazzone sowie die Einzelanträge Chiesa und Herzog Eva komme ich in der Detailberatung zu sprechen.





Namens unserer Kommission empfehle ich Ihnen, auf das Geschäft einzutreten.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich habe es bereits vorhin bei der Botschaft zu den Nationalstrassen gesagt: Für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik müssen wir sowohl in die Schiene als auch in die Strasse investieren. Mit den Agglomerationsprogrammen stellen wir die entsprechende Verbindung her.

Drei Viertel der Bevölkerung leben in Städten und Agglomerationen, auch die Mehrheit der Arbeitsplätze ist dort konzentriert. Das ist bekannt und wird auch in Zukunft so bleiben. In den Agglomerationen akzentuieren sich heute viele Mobilitätsprobleme, deshalb sind auch gute Verkehrslösungen nötig. Diese dienen letztlich auch dem ländlichen Raum, wenn sie es uns ermöglichen, gut in die Städte hinein- und wieder aus ihnen herauszukommen, beispielsweise über Verkehrsdrehscheiben.

Der Bund unterstützt die Agglomerationen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Er übernimmt dabei jeweils 30 bis 50 Prozent der Investitionskosten für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Voraussetzung ist eine gut abgestimmte Entwicklung von Verkehr und Siedlung. Dies hat sich bisher bewährt und wird auch von den betroffenen Gemeinden und Städten begrüsst. Ziel ist ein effizientes, funktionierendes Gesamtverkehrssystem.

Für die ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme gab das Parlament bisher mehr als 4,5 Milliarden Franken frei. Nun sind wir bei der vierten Generation der Agglomerationsprogramme angekommen. Wir beantragen Ihnen 1200 Massnahmen in 32 Programmen und mit Investitionskosten von gegen 6 Milliarden Franken zur Mitfinanzierung. Der Bundesrat hat die Programme auf der Grundlage der vier gesetzlich definierten Wirksamkeitsziele beurteilt:

1. Es braucht eine Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems.
2. Es braucht eine Siedlungsentwicklung nach innen.
3. Das Projekt muss für mehr Verkehrssicherheit stehen.
4. Das Projekt muss auch für eine geringe Umweltbelastung stehen.

Die Bewertung nach diesen Kriterien hat eine Reduktion von ursprünglich fast über 2000 eingegebenen Projekten auf jetzt 1200 Massnahmen ergeben. Damit ist auch sichergestellt, dass die begrenzten Mittel möglichst effizient eingesetzt werden und dass allen Kriterien genügend Rechnung getragen wird. Zusätzlich hat der Bundesrat bei der Festlegung des Beitragssatzes berücksichtigt, ob die Massnahmen der vergangenen Generationen wie im Zeitplan vorgesehen umgesetzt werden. Im Rahmen des Prüfprozesses wurden die vorgeschlagenen Projekte mit der nationalen Infrastruktur abgestimmt, also mit dem soeben beschlossenen Strassenprogramm, aber auch mit jenem der Schiene.

Zu den beantragten Bundesgeldern: Beim Bundesrat wurde beantragt, 32 Agglomerationsprogramme mit über 1000 Projekten für 1,58 Milliarden Franken zu unterstützen bzw. sich daran zu beteiligen. Etwas mehr als die Hälfte der Bundesbeiträge fliesst in die grossen Agglomerationen, wo die Mehrheit der Bevölkerung wohnt und wir die grössten Verkehrsprobleme haben. Pro Kopf, und das scheint mir noch wichtig, profitieren die grossen, mittleren und kleinen Agglomerationen etwa in vergleichbarer Masse. Wir haben hier über die ganze Schweiz hinweg eine gute Mittelverteilung.

Ausgewogen ist auch die Verteilung auf die Regionen. Die Westschweiz und das Tessin haben in der vierten Generation allerdings etwas weniger Programme eingereicht als die Deutschschweiz. Jede Sprachregion erhält aber eine Mitfinanzierung, die auch ihren Eingaben entspricht. Hier ist auch die Eigenverantwortung der betroffenen Städte und Gemeinden gefragt.

Ebenso ausgewogen verteilen sich die Bundesbeiträge auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Etwa je 30 Prozent sollen für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr ausgegeben werden. Rund 10 Prozent sind für Verkehrsdrehscheiben vorgesehen, die die verschiedenen Verkehrsträger vernetzen und den Wechsel vom Auto oder Velo auf den Zug fördern.

Zu den grössten Massnahmen gehören etwa, um einige Beispiele zu nennen, das Tram Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn in Zürich, der Abschnitt Ost der Umfahrung von Suhr in der Agglomeration Aareland, die Verlängerung des Trams Nations-Grand-Saconnex in Genf, das Tram Letten in Basel oder verschiedene Pakete von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in praktisch allen Agglomerationen.

Für den Bundesrat ist klar: Die verschiedenen Agglomerationsprogramme müssen rasch umgesetzt werden, damit sie auch Wirkung erzielen. Bei den bisherigen Generationen hat sich gezeigt, dass ein Teil der Projekte mit der Umsetzung im Rückstand ist. Deshalb hat der Bundesrat bei der Beurteilung auch den Umsetzungsstand berücksichtigt.

Auch für die vierte Generation gilt eine Frist. Falls die Agglomerationen mit dem Bau der Vorhaben der vierten Generation nicht innerhalb von fünf Jahren beginnen, fallen die gesprochenen Mittel an den Bund zurück und stehen für umsetzungsreife Projekte zur Verfügung. Wir zeigen damit eine gewisse Flexibilität und wollen nicht



unnötig Mittel blockieren. Wichtig ist auch: Die Agglomerationen können, wenn die Programme hier vom Rat verabschiedet werden, bereits ab dem 1. Januar des nächsten Jahres umsetzen, dies im Unterschied zum Strassenbauprogramm, das wir vorhin besprochen haben. Dieses untersteht einem möglichen Referendum. Ich komme zum Fazit: Das Programm Agglomerationsverkehr trägt wesentlich zu einer gut funktionierenden Infrastruktur und zu einer verbesserten Abstimmung der Verkehrs- und Raumplanung bei. Der Bundesrat ist überzeugt, dem Parlament hier ein ausgewogenes Gesamtpaket für alle Verkehrsträger vorzulegen. Er empfiehlt Ihnen entsprechend, auf die Vorlage einzutreten.

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

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr
Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

AB 2023 S 836 / BO 2023 E 836

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Bevor wir über die Artikel 1 bis 3 befinden, bereinigen wir den Anhang.

Anhang

Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Engler, Maret Marianne, Stöckli, Zopfi)

Agglomerationsprogramm ... Beitragssatz Bund ... Höchstbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21 MinVV ...
Höchstbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (in Millionen Franken) ... Total

Agglomerationsprogramm Agglo Y

Agglo Y ... 35 ... 2,30 ... 3,70 ... 6,00

Agglomerationsprogramm Burgdorf

Burgdorf ... 35 ... 0,00 ... 6,16 ... 6,16

Agglomerationsprogramm Chablais

Chablais ... 35 ... 2,69 ... 9,67 ... 12,36

Agglomerationsprogramm Chur

Chur ... 35 ... 21,62 ... 23,35 ... 44,97

Agglomerationsprogramm Grand Genève

Grand Genève ... 40 ... 132,47 ... 31,73 ... 164,20

Agglomerationsprogramm Réseau Urbain Neuchâtelois

Réseau Urbain Neuchâtelois ... 35 ... 6,10 ... 30,40 ... 36,50

Total

Total ... — ... 1135,82 ... 481,12 ... 1616,94

*Antrag Chiesa*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Annexe*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Mazzone, Engler, Maret Marianne, Stöckli, Zopfi)

Projet d'agglomération ... Taux de contribution ... Montants maximaux pour les mesures selon article 21 OUMin
... Montants maximaux pour les mesures selon article 21a OUMin ... Total*Projet d'agglomération Agglo Y*

Agglo Y ... 35 ... 2,30 ... 3,70 ... 6,00

Projet d'agglomération Burgdorf

Burgdorf ... 35 ... 0,00 ... 6,16 ... 6,16

Projet d'agglomération Chablais

Chablais ... 35 ... 2,69 ... 9,67 ... 12,36

Projet d'agglomération Chur

Chur ... 35 ... 21,62 ... 23,35 ... 44,97

Projet d'agglomération Grand Genève

Grand Genève ... 40 ... 132,47 ... 31,73 ... 164,20

Projet d'agglomération Réseau Urbain Neuchâtelois

Réseau Urbain Neuchâtelois ... 35 ... 6,10 ... 30,40 ... 36,50

Total

Total ... — ... 1135,82 ... 481,12 ... 1616,94

Proposition Chiesa

Adhérer à la décision du Conseil national

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Es geht hier um den erwähnten Strafabzug von 5 Prozent. Dieser wird dort zur Anwendung gebracht, wo sich die Realisierung bei vorhergehenden Programmen selbstverschuldet verzögert hat. Konkret wird gemäss Artikel 14 der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr bei der Festlegung des Bundesbeitrags auch der Stand der Umsetzung der zweiten Generation bewertet. Daraus resultiert der vom Bundesrat bei einigen Agglomerationsprogrammprojekten vorgesehene Abzug. Der Nationalrat hat beschlossen, diesem Vorgehen zu folgen und bei diesen Programmen den Beitragssatz des Bundes um 5 Prozent zu senken.

In unserer Kommission spaltet dieses Vorgehen die Geister. Die Minderheit macht geltend, dass damit die aktuell gut vorbereiteten Projekte für Fehler in der Vergangenheit bestraft würden. Die Mehrheit der Kommission folgt hingegen der Auffassung des Bundesrates, dass dieser Abzug wichtig ist. Immerhin wird bei der Verzögerung genau geprüft, ob diese vermeidbar gewesen wäre oder eben nicht. Es wird also nicht einfach pauschal abgezogen. Wenn Fremdeinwirkungen zu einer Verzögerung führten, gibt es keinen Abzug. Wenn es etwa Opposition oder ein Referendum gegen ein Projekt gegeben hatte, sind dies gute Gründe für eine Verzögerung, die nicht der Agglomeration zur Last gelegt werden. Immerhin ist diese Bestimmung auch weniger streng als noch bei der dritten Generation, wo sogar der ganze Bundesbeitrag verloren gehen konnte.

Die Möglichkeit des Abzugs ist eines der wenigen Instrumente, die der Bund hat, um gegenüber den Agglomerationen einen gewissen Druck auszuüben, damit die Projekte rasch umgesetzt werden. Das ist ja das Ziel dieser Vorlage, umso mehr, als etliche Massnahmen aus den vorherigen Generationen bis anhin nicht respektive nur stark verzögert umgesetzt wurden. So konnten für die zweite Generation erst 43 Prozent der Mittel ausbezahlt werden. Das ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund problematisch, dass mindestens 8 Prozent des Volumens des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds zwingend in diese Programme fliessen müssen. Bei einem solch tiefen Wert sind die gesetzlichen Vorgaben eben nicht erfüllt.

Entgegen anderslautender Auffassung waren diese Vorgaben zudem bereits zu Beginn bekannt. Wie bereits darauf hingewiesen worden ist, ist in der Verordnung sogar explizit festgehalten, dass der Stand der Umsetzung der vorletzten Generation für die Beurteilung massgebend ist. Es geht daher nicht zuletzt auch um Rechtssicherheit, weshalb wir hier konsequent bleiben sollten.



Ich empfehle Ihnen, der Mehrheit unserer Kommission zu folgen und bei der Fassung des Bundesrates zu bleiben.

Mazzone Lisa (G, GE): Cette proposition de minorité est soutenue par "Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz", qui regroupe les villes de Lucerne, Schaffhouse, Saint-Gall, Winterthour, Zoug et Zurich. Elle est aussi soutenue par les cantons de Neuchâtel, Berne, Vaud et Genève. Enfin, elle concerne également le Chablais et Coire.

Il y a trois raisons de la soutenir et de renoncer à la pénalité de 5 pour cent pour les agglomérations dans lesquelles la mise en oeuvre des projets de première et deuxième génération a pris du retard. Je précise tout de suite que la qualité des projets retenus pour les projets de quatrième génération n'est aucunement remise en cause. Il s'agit d'une pénalité relative au passé qui touche les projets présents.

La première raison, c'est que cette pénalité crée un cercle vicieux. En voulant avoir un impact sur la bonne réalisation des projets de cette génération, on en péjore la réalisation. En faisant payer aujourd'hui les erreurs survenues il y a dix ans, on réduit le soutien pour les projets de la quatrième génération. Le résultat, c'est qu'on compromet la bonne réalisation des projets de quatrième génération qui subiront cette pénalité, puisqu'ils ne disposeront pas de l'enveloppe budgétaire suffisante. On risque alors de se retrouver avec un nouveau retard de réalisation. On n'exerce pas une pression sur la réalisation de ces nouveaux projets; au contraire, c'est un acte contre-productif pour la bonne réalisation de ces projets.

La deuxième raison, c'est que le Parlement avait supprimé cette pénalité dans le cadre des projets d'agglomération de troisième génération; la réintroduire maintenant revient à changer le financement qui est planifié pour ces infrastructures, dont la qualité, je le rappelle, a été jugée bonne par la Confédération.

La troisième raison est la suivante: les règles du jeu ont entretemps changé, parce que, depuis les projets d'agglomération de troisième génération, le mécanisme du trafic d'agglomération a été pérennisé et des règles de réalisation beaucoup plus claires et aussi beaucoup plus strictes ont été mises en place. Ces éléments ont clairement incité les agglomérations à concentrer leurs efforts et à renforcer la maturité des mesures, c'est-à-dire à présenter des

AB 2023 S 837 / BO 2023 E 837

projets de bien meilleure qualité que ce qui était le cas par le passé. On ne peut pas faire payer aujourd'hui aux projets de qualité qui sont retenus par la Confédération les déficiences de l'ancien système, de celui d'il y a dix ans, au profit des projets de l'époque. Le changement de standard des projets a été confirmé en commission par l'administration, qui a dit très clairement que les projets présentés aujourd'hui se révèlent être d'une bien meilleure qualité que par le passé et aussi d'une bien meilleure maturité; l'assurance de la réalisation est beaucoup plus élevée que ce qui était le cas par le passé.

C'est pour cela que ma proposition de minorité, avec le soutien des cantons et des différentes villes que j'ai cités, ainsi que d'autres cantons concernés, vise à obtenir une augmentation du budget, estimée à environ 35 millions de francs, pour porter le crédit à 1616,94 millions de francs, et donc de renoncer à cette pénalité.

Je vous remercie de suivre cette minorité.

Engler Stefan (M-E, GR): Ich unterstütze die Minderheit Mazzone – natürlich auch deshalb, weil mein Kanton davon betroffen ist. Ich habe nämlich erhebliche Bedenken bezüglich der Rechtsstaatlichkeit des Vorgehens, Projekte, für die eine rechtskräftige Verfügung erlassen und ein Beitrag festgesetzt wurde, mit einem Malus zu bestrafen, nur weil die Realisierung nicht zeitgerecht erfolgt ist. Der Kommissionssprecher hat gesagt, das stünde in der Verordnung. Ja, das mag sein. Aber die Verordnung reicht meiner Meinung nach nicht dafür aus, einen einmal festgelegten Beitrag zu reduzieren. Wenn schon, müsste das im Gesetz vorgesehen sein. Nur so könnte man über dieses Instrument eine Beschleunigung der Projektrealisierungen erreichen.

Ich bin der Meinung, dass das rechtsstaatlich nicht in Ordnung ist und dass dafür eine Grundlage in der Verordnung nicht genügt. Deshalb bin ich mit Überzeugung der Auffassung der Minderheit, dass das, was uns hier vorgeschlagen wird, falsch und auch rechtlich fraglich ist.

Stöckli Hans (S, BE): Ich bitte Sie auch, der Minderheit zuzustimmen. Die Sprecherin der Minderheit hat gesagt, dass die Regeln während dem Spiel verändert worden seien. Das ist eine Grundsatzregel, die wir nicht akzeptieren sollten. So wird beispielsweise gerade für die Agglomeration Burgdorf, auf die ich als Kantonsvertreter besonders aufmerksam gemacht worden bin, bei allen Verkehrsmassnahmen der vierten Generation ein ungerechtfertigter Malus von 5 Prozent eingeführt, obwohl diese Regel im Jahr 2012, als die zweite Generation verabschiedet wurde, noch gar nicht bekannt war. Auch bei der Revision des Raumplanungsgesetzes wurde die Siedlungsentwicklung nach innen bei der Beurteilung durch den Bund nicht berücksichtigt. Das heisst, die



Verzögerungen, die dort eingetreten sind, liegen nicht im Einflussbereich der Kommune und sind der Kommune dementsprechend auch nicht anzulasten.

Ich bitte Sie hier dringend, der Minderheit zuzustimmen.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Bundesrat kommt mit diesem Entwurf, nachdem das Parlament eben einen Anreiz für eine beschleunigte Umsetzung gefordert hat. Das ist ein erster Punkt.

Ein zweiter Punkt ist, dass die Kürzung sehr wohl rechtmässig ist. Wir kürzen ja nicht bereits verfügte Projekte. Es wurden Projekte im dritten Agglomerationsprogramm verfügt, die dann nicht im nötigen Tempo umgesetzt wurden. Gekürzt wird aber jetzt im nächsten Programm und nicht bei bereits verfügbaren Projekten. Es ist hingegen sehr wohl so, dass dort gekürzt worden ist, wo wir den Einflussbereich der Gemeinde als zu wenig stark empfinden; Einsprachebereiche oder Massnahmenbeschlüsse anderer Ebenen – Kantone oder Bund – wurden hier eingerechnet. Deshalb ist die Kürzung auch nur bei wenigen Projekten erfolgt. Das zur Klärung, weshalb wir das gemacht haben.

Wenn der Rat darauf zurückkommen will, geht da, glaube ich, keine Welt unter. Der Bundesrat hat hier aber letztlich etwas vollzogen, was Sie auch gewünscht haben.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.033/6009)

Für den Antrag der Mehrheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Abstimmung gilt auch für Artikel 1 und Artikel 3 Absatz 2.

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Streichen

Antrag Chiesa

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Herzog Eva

Abs. 2

Der Strassentunnel Moscia-Acapulco wird als integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms "Locarne-se" anerkannt.

Abs. 3

Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung unter folgenden Voraussetzungen eine Botschaft zur Beantragung eines Verpflichtungskredits für das in Absatz 2 genannte Projekt:

a. das Projekt umfasst kurz- und mittelfristige flankierende Massnahmen, das heisst Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität;

b. das Projekt ist weit fortgeschritten und die weiteren Projektphasen würden durch die fehlenden Verpflichtungsmöglichkeiten behindert;

c. die mit den Bundesbeschlüssen vom 21. September 2010, vom 14. September 2014 und vom 25. September 2019 über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr freigegebenen sowie mit diesem Beschluss bewilligten Mittel für die Verpflichtungskredite ab 2024 werden im Umfang der Realisierungskosten des Projekts nicht ausgeschöpft.

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national



Al. 2
Biffer

Proposition Chiesa

Al. 2
Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Herzog Eva

Al. 2
Le tunnel routier Moscia-Acapulco est reconnu en tant que partie intégrante du projet d'agglomération "Locarnese".

Al. 3
Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale, aux conditions suivantes, un message relatif à une demande de crédit d'engagement pour le projet visé à l'al. 2:
a. le projet comprend des mesures d'accompagnement à court et moyen terme, à savoir des mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce;
b. le projet est bien avancé et les phases ultérieures du projet seraient entravées par l'absence de possibilités d'engagement;
c. les moyens octroyés dans les arrêtés fédéraux du 21 septembre 2010, du 14 septembre 2014 et du 25 septembre 2019 sur la libération des crédits de programme en faveur du trafic d'agglomération et ainsi que les moyens accordés dans le présent arrêté fédéral pour les crédits d'engagement à partir de 2024 ne sont pas épuisés à hauteur des coûts de réalisation du projet.

AB 2023 S 838 / BO 2023 E 838

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Zum Antrag Chiesa: Es gibt, wie vorhin erwähnt, Vorgaben, die im Voraus bekannt waren. Das betrifft die Abläufe generell. Das fragliche Projekt steht nun diesbezüglich etwas quer in der Landschaft: Weder ist es von der Agglomeration beantragt worden, noch ist es Teil des Agglomerationsprogramms. Vielmehr wurde es als Einzelantrag eingebracht. Zudem liegt es der Verwaltung nicht vor, weshalb etwa das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht beurteilt werden kann.

Wenn wir nun ein solches Projekt aufnehmen, schaffen wir ein gefährliches Präjudiz. Diese Gefahr wird auch von der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz gesehen. Entsprechend empfiehlt Ihnen unsere Kommission einstimmig, den Zusatz des Nationalrates zu streichen und den Antrag Chiesa abzulehnen.

Neu ist auch ein Einzelantrag Herzog Eva eingereicht worden. Im Unterschied zum Antrag Chiesa beantragt Ständerätin Herzog, dass der Bundesrat eine Botschaft ausarbeiten und dem Parlament einen Verpflichtungskredit unterbreiten muss. Sie begründet den Antrag damit, dass das Parlament dies auch schon gemacht habe, nämlich beim Projekt Oberburg. Der Unterschied zu damals ist aber, dass das Projekt Oberburg bereits eingereicht, beurteilt und für gut befunden war, die Umsetzung aber später terminiert wurde. Diese Differenz bezüglich des Umsetzungszeitpunkts gab dann im Parlament Anlass zur Diskussion.

Zur beantragten Aufnahme des Strassentunnels Moscia-Acapulco liegt, wie bereits gesagt, weder ein Projekt noch ein Antrag aus der Region vor. Da dieser Antrag in der Kommission nicht behandelt werden konnte, kann ich Ihnen als Kommissionssprecher auch keine Empfehlung abgeben. Aber ich bitte Sie, mit Augenmass vorzugehen und allenfalls eine Differenz zum Nationalrat zu schaffen.

Chiesa Marco (V, TI): Nel decreto che stanziava crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato, il Consiglio nazionale ha inserito anche il tunnel stradale Moscia-Acapulco. La Camera del popolo sostiene questo investimento di circa 40 milioni di franchi e lo ritiene parte integrante del programma d'agglomerato del Locarnese.

Siamo tutti consapevoli che l'inclusione di un credito aggiuntivo per il tunnel stradale Moscia-Acapulco rappresenta una sorta di eccezione alla prassi abituale di approvazione delle misure contenute nei programmi d'agglomerato. Però devo dire che, come ticinese, ho molto apprezzato le riflessioni e le discussioni del Consiglio nazionale. Vi è stata una grande volontà, una trasversale volontà, di raggiungere un compromesso tra ciò che è formalmente inappuntabile e ciò che è oggettivamente giusto – fortunatamente la ragione ha prevalso.



Als Tessiner habe ich die Überlegungen des Nationalrates sehr geschätzt. Es gab eine grosse Kompromissbereitschaft zwischen dem, was formal richtig ist, und dem, was objektiv betrachtet richtig ist. Zum Glück hat die Vernunft gesiegt.

L'urgenza di questo investimento non è un mistero per nessuno: la strada versa in uno stato precario e pericoloso. Il credito è fondamentale per ripristinare una mobilità sicura e diversificata, dando spazio a una mobilità lenta. Questa tratta è seriamente minacciata dall'instabilità geologica del pendio sovrastante, che spesso provoca la caduta di massi sulla strada. Vi ricordo inoltre che stiamo parlando di un asse internazionale trafficato che collega la Svizzera al Piemonte, come pure di un asse principale dell'agglomerato del Locarnese, utilizzato per la mobilità locale e per gli spostamenti casa-lavoro.

Die Dringlichkeit dieser Investition ist für jeden, der die Situation kennt, unbestritten. Die Strasse befindet sich in einem prekären und gefährlichen Zustand. Der Kredit ist unerlässlich, um eine sichere Mobilität wiederherzustellen und um Raum für den Langsamverkehr zu schaffen. Der Abschnitt Moscia-Acapulco ist durch die geologische Instabilität des Hanges ernsthaft bedroht, wodurch häufig Steine und Felsbrocken auf die Strasse stürzen. Es handelt sich um eine Hauptachse der westlichen Agglomeration von Locarno, die für die lokale Mobilität und für Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz genutzt wird. Ich möchte auch daran erinnern, dass es sich um eine viel befahrene internationale Achse handelt, die die Schweiz mit dem Piemont verbindet. Chi ha avuto modo di percorrerlo ha senz'altro potuto constatare le gravi carenze di sicurezza, e oggi lo sottolineo in questa sala, carenze di sicurezza per pedoni e ciclisti, ma anche le forti limitazioni per il trasporto pubblico. Alla luce del fatto che il progetto è comunque in fase avanzata e ha ricevuto l'approvazione quasi unanime del Parlamento cantonale, compreso fra l'altro gli ambienti ambientalisti ticinesi, vi prego di privilegiare la messa in sicurezza del tratto in questione rispetto alle pratiche procedurali, promuovendo l'estensione della mobilità dolce e del trasporto pubblico del Locarnese.

Ognuno di noi in questa sala rappresenta il suo cantone, e vuole trovare delle soluzioni in favore della propria popolazione e del proprio territorio. In questo caso, senza ombra di dubbio, posso solo ringraziarvi a nome del canton Ticino per il sostegno che mi auguro possiate dare a questo importante progetto di mobilità.

Jeder von uns in diesem Saal vertritt seinen Kanton und setzt sich dafür ein, dass Lösungen für die eigene Bevölkerung und für die eigene Region gefunden werden. In diesem Fall kann ich Ihnen im Namen des gesamten Kantons Tessin für die Unterstützung danken, die Sie diesem wichtigen Mobilitätsprojekt hoffentlich zukommen lassen werden.

Il meglio è il nemico del bene. Io comincerei a fare il bene di un cantone – vi ringrazio.

Herzog Eva (S, BS): Bundesrat Rösti hat zu Beginn gesagt, die vierte Generation des Agglomerationsprogramms sei eine ausgeglichene Vorlage. Er hat aber auch gesagt, dass gerade das Tessin nicht so viel eingegeben hat, wie es möglich gewesen wäre. Das ist der springende Punkt und wirklich auch der Unterschied zum Projekt in Oberburg, das ist richtig. Kollege Chiesa hat es auch gesagt: Der Fehler liegt beim Kanton Tessin; das Tessin hat dieses Projekt nicht rechtzeitig eingegeben, das wissen wir alle. Das muss kein Grund sein, dass man das nicht weiterdenkt. Ich finde es aber schwierig.

Ich war nicht an dieser Sitzung der KVF, ich musste mich dort ersetzen lassen, aber ich verstehe, dass man aus formellen Gründen sagt, das könne ja nicht sein, da würde nachher jede Region kommen und sagen: "Ja gut, wir haben das zwar nicht eingegeben, aber wir haben jetzt trotzdem noch eine Idee." Wir wissen alle, dass das so nicht geht; es braucht gewisse Spielregeln.

Deshalb finde ich es schwierig, den Antrag Chiesa zu unterstützen, obwohl ich sagen muss: Inhaltlich, glaube ich, muss das wirklich sein. Ich kenne diese Strecke selber. Dort Velo zu fahren, ist lebensgefährlich. Das ist nicht nur eine Fernverkehrsstrasse, es muss nicht nur für den Durchgangsverkehr möglich sein, dort zu fahren. Die Strecke ist auch für den öffentlichen Verkehr und für die sanfte Mobilität wichtig.

Deshalb bitte ich Sie, meinen Einzelantrag zu unterstützen, der hier eine Brücke baut. Der Antrag versucht eigentlich nachzuholen, was das Tessin verpasst hat. Es muss aber nachgewiesen werden, dass die Spielregeln nicht gebrochen werden, dass der zeitliche Rhythmus vielleicht falsch ist, dass man jetzt aber noch liefert; das muss der Bundesrat in einer Botschaft festhalten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss berechnet werden, und es gibt keine Aufstockung des Kredits – in Buchstabe c ist sogar festgehalten, dass das mit den bewilligten Mitteln ermöglicht werden soll.

Ich glaube, das könnten wir machen. Das wäre dann nicht das gefährliche Präjudiz, von dem der Berichterstatter zu Recht gesprochen hat. Dafür kann auch ich mich voll einsetzen, das finde ich so korrekt. Ich denke, wenn das Tessin dieses Projekt rechtzeitig eingegeben hätte, wäre es heute in diesem Agglomerationsprogramm der vierten Generation enthalten. Wir würden, glaube ich, gar nicht darüber sprechen, es wäre unbestritten, wir würden hier einfach zustimmen.

**AB 2023 S 839 / BO 2023 E 839**

Deshalb halte ich dieses Anliegen für berechtigt, und ich bitte Sie, meinen Antrag als Brücke zu unterstützen. Wenn man will, kann man den Berichterstatter auch so verstehen, dass damit eine Differenz zum Nationalrat geschaffen würde. Von daher ist der Antrag auch nicht unbedingt gegen das Votum des Berichterstatters gerichtet.

Ich bitte Sie also, meinem Antrag zuzustimmen.

Maret Marianne (M-E, VS): J'aimerais revenir sur la position de la commission, même si notre rapporteur et président a fait cela très bien, en m'autorisant à vous lire un extrait du procès-verbal de la commission pour expliquer la position de celle-ci. Cet extrait étant dans sa version originale, je vais m'autoriser à lire en allemand les propos qui nous ont été tenus par l'administration, afin que tous les membres du conseil prennent la mesure de la discussion. Donc, le représentant de l'administration nous a dit:

Wie ich in meinem Eingangsvotum gesagt habe, kennen wir dieses Projekt nicht. Es ist von der Agglomeration nicht beantragt worden. Es ist nicht Teil des Agglomerationsprogramms und wurde per Einzelantrag eingebracht. Ob es sinnvoll ist oder nicht, können wir nicht beurteilen. Wir können auch nicht beurteilen, ob es ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis hat. Wir wissen, wie viel Geld beantragt worden ist und wo es ist, aber viel mehr nicht. Natürlich können Sie als Parlamentarierinnen und Parlamentarier vieles machen, aber aus unserer Sicht ist es als Grundsatzüberlegung eine gewisse Herausforderung, wenn solche Projekte, ohne in einem Agglomerationsprogramm aufgenommen und geprüft worden zu sein, direkt im Parlament eingefügt werden.

A cela, j'ajouterais le fait que nous avons reçu une lettre de la BPUK – donc de la DTAP, en français –, qui nous a dit clairement s'être penchée sur cette question. Dans cette lettre, elle nous a dit qu'il était dangereux d'introduire un projet dans la loi de cette manière. La conférence nous dit estimer qu'il suffirait qu'il soit mis en oeuvre dans la cinquième génération.

Chères et chers collègues, soyons sérieux. Si nous introduisons de cette manière des projets aujourd'hui, nous pouvons introduire dans n'importe quel thème et dans n'importe quelle commission des projets de cette manière. Cela ne serait pas sérieux et clairement, petit à petit, nous nous inscrivons dans le chaos. Pour cette raison, je vous enjoins à suivre la commission dans son unanimité.

Dittli Josef (RL, UR): Ich war auch nicht an der Sitzung der KVF, weil ich für die OSZE in Vancouver war. Ich hatte aber schon vor dieser Sitzung grundsätzlich volles Verständnis für das Anliegen der Tessiner, dass beim Moscia-Tunnel und bei dieser Strecke bauliche Massnahmen getroffen werden sollen. Es ist wirklich eine sehr, sehr schwierige Situation.

Ich war im ersten Moment etwas überrascht, als ich mitbekommen habe, dass die Kommission diesen Antrag nicht aufgenommen hat und der Moscia-Tunnel jetzt draussen ist. Ich habe mich dann aber damit befasst, warum das so ist. Bei allem Verständnis für das Anliegen unserer Tessiner Freunde: Ein solches Projekt kann man nicht total an den Prozessen und Verfahren vorbei einfach in eine Vorlage einbauen, für welche alle anderen Projekte minuziös durchgearbeitet wurden. In der Vorlage hat man Kostenvergleiche und alle Informationen ausgewiesen, damit wir mit gutem Gewissen sagen können, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt und alle rechtlichen und planerischen Voraussetzungen gegeben sind. Das ist mit dem Beschluss des Nationalrates nicht der Fall.

Nichtsdestotrotz habe ich jetzt aber mit Genugtuung festgestellt, dass uns Kollegin Eva Herzog mit ihrem Antrag einen Ausweg anbietet. Mit diesem Antrag wird sichergestellt, dass dieser Strassentunnel als integraler Bestandteil anerkannt wird und unter bestimmten Voraussetzungen die weitere Planung möglich ist, damit dieser Tunnel dann eben doch noch realisiert werden kann. Wann genau das sein wird, wird sich weisen. Aber die Verfahren werden dann auf jeden Fall eingehalten. Wir haben dann nicht mehr ein Willkürregime, was zweifellos der Fall wäre, wenn wir jetzt einfach dem Nationalrat zustimmen. Wir haben vielmehr die Möglichkeit, dieses Projekt als sauber geplantes anzuschauen und in die Prozesse aufzunehmen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag Herzog Eva anzunehmen.

Mazzone Lisa (G, GE): J'ai aussi beaucoup de compréhension pour leur situation, comme pour beaucoup d'autres situations dans d'autres cantons, où il y a des besoins urgents qui sont en cours de réflexion ou d'élaboration, où les équipes des services cantonaux s'échinent pour apporter de la matière à leurs projets.

J'aimerais simplement dire que, dans le vote précédent, vous avez introduit une pénalité de 5 pour cent dans le financement de projets mûrs, de bonne qualité et sélectionnés pour ces raisons par la Confédération. Ici, vous voulez introduire par la bande un projet qui n'a pas respecté les procédures, y compris avec cette proposition, parce que celle-ci va quand même complètement court-circuiter la procédure normale pour introduire un projet



dans le pipeline. C'est un précédent qui est dangereux. Sur ce point, je ne comprends plus rien si, après avoir pénalisé des projets de bonne qualité, qui ont respecté les procédures et qui ont fait l'objet d'études sérieuses, argumentées, documentées, on introduit par la bande un projet qui n'a simplement pas de matière, qui n'a pas été présenté. Il y a des règles, et si l'on ne s'y tient pas, comme l'a dit notre collègue Maret, c'est le chaos, et ce n'est pas bien pour le travail du Parlement, et cela va complètement dérégler les processus dans lesquels on prend ce genre de décision.

Je vous remercie de suivre la majorité.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich möchte zuerst unser Verständnis für die Eingabe dieses Projekts bekannt geben; ich habe das bereits im Nationalrat anerkannt. Bei der Strasse Moscia-Acapulco braucht es eine Sanierung; ich glaube, das ist für alle unbestritten. Der Bau eines Strassentunnels und die Sanierung der Strasse für den Langsamverkehr sind sicher sinnvoll. Unabhängig vom Beschluss würde das ARE das auf jeden Fall wohlwollend prüfen, in welchem Prozess dann auch immer. Es ist aber so, wie es jetzt hier gesagt worden ist: Wir hatten im Vorfeld keine Kenntnis von diesem Projekt, wir hatten auch keine Kostenzusammenstellung und konnten das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht anschauen.

Jetzt bitte ich Sie namens des Bundesrates, hier auch die Prozesse etwas zu beachten. In Artikel 7 des Bundesgesetzes über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr ist klar deklariert, dass der Bundesrat alle vier Jahre ein solches Programm vorlegt. Ich sehe die Bemühungen um einen Kompromiss von Frau Ständerätin und Vizepräsidentin Herzog. Das würde aber bedeuten, dass wir dann mit einer Zwischenbotschaft kommen müssten und plötzlich zwischen zwei Generationen stehen würden. Ich frage mich schon, ob damit nicht auch eine Tür für andere Bedürfnisse geöffnet würde.

Ich erinnere nochmals daran: Es gab etwa 2000 Eingaben. Wenn wir sagen, wir kommen mit einer Botschaft, ist die Frage, ob das dann bei Ihnen im Rat schlank durchgeht oder ob von diesen Projekten nicht auch noch einige mehr in die Botschaft aufgenommen würden. Da wäre ich etwas zurückhaltend.

Namens des Bundesrates bitte ich Sie, die Einzelanträge Chiesa und Herzog Eva abzulehnen. Wir nehmen das wohlwollend in die fünfte Generation auf. Wir haben das sogar abgeklärt: Offensichtlich wäre der für das Jahr 2027 vorgesehene Baubeginn möglich und realistisch. Das fünfte Agglomerationsprogramm kommt 2028. Wenn ein Projekt unbestritten und reif ist, steht uns als Projektverwaltung die Möglichkeit zu, Mittel auch ein Jahr früher zu sprechen. Von daher wäre kaum mit einer Verzögerung zu rechnen.

Fazit: Ich bitte Sie namens des Bundesrates, das Projekt ins vierte oder ins fünfte Glied zu nehmen, damit die Prozesse eingehalten werden – aus Sicht des Bundesrates reicht es aus, dieses in das fünfte Agglomerationsprogramm aufzunehmen – und damit wir keine Zwischenbotschaft erstellen müssen.

AB 2023 S 840 / BO 2023 E 840

Abs. 2 – Al. 2

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 23.033/6010)

Für den Antrag Chiesa ... 23 Stimmen

Für den Antrag Herzog Eva ... 18 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 23.033/6011)

Für den Antrag der Kommission ... 21 Stimmen

Für den Antrag Chiesa ... 19 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Antrag der Minderheit

(Mazzone, Engler, Maret Marianne, Stöckli, Zopfi)

...

Millionen Franken

a. ... 1135,82

b. ... 481,12

Total 1616,94

Antrag Chiesa

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 1

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Mazzone, Engler, Maret Marianne, Stöckli, Zopfi)

...

Millions de francs

a. ... 1135,82

b. ... 481,12

Total 1616,94

Proposition Chiesa

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.033/6012)

Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2, 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.033/6013)

Für Annahme des Entwurfes ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Das Geschäft geht zurück an den Nationalrat.