



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**

Differenzen – Divergences

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)

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Wir befinden uns in der ersten Runde der Differenzbereinigung. Die Differenzen beraten wir in einer einzigen Debatte.

Töngi Michael (G, LU): Ich möchte zuerst betonen: Wir äussern uns mit unserem Minderheitsantrag nicht inhaltlich zu diesem Projekt. Wir können das nämlich auch gar nicht tun, denn uns lagen keine Unterlagen vor, um dieses Projekt zu beurteilen. Das Projekt dieser Umfahrung Moscia wurde vom Kanton nicht für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme vorgeschlagen. Deshalb gibt es hier keine Beurteilung, weder durch uns als Kommission noch und vor allem durch die zuständigen Stellen der Verwaltung. Es gibt schlicht keine Unterlagen zu diesem Geschäft.

Wir bitten Sie trotzdem sehr klar, dieses Projekt abzulehnen, und dies aus formalen Gründen und aus Respekt vor den Abläufen, die wir uns selber gegeben haben. Das Vorgehen bei den Agglomerationsprogrammen ist klar: 26 Kantone müssen sich an einen eingespielten Prozess halten. Er ist ziemlich aufwendig, und er ist auch mehrstufig. Es gibt Eingabefristen, es gibt Vernehmlassungen, und zum Teil müssen diese Projekte auch nachgebessert werden. Alle Projekte werden gemäss einem Raster, das für alle gleich ist, bewertet, und am Schluss gibt es Vorschläge, die uns unterbreitet werden, und solche, die eben nicht genügend sind. Dieses mehrstufige Vorgehen hat auch dazu geführt, dass die Projekte immer besser wurden und dass auch die Agglomerationsprogramme als Ganzes mit jeder Generation besser werden.

Wenn Sie diesem Antrag jetzt zustimmen, dann generieren Sie einen Ausnahmefall, und alle Kantone, die sich an das Verfahren halten, müssen sich als die Dummen vorkommen, weil sie sich an die Prozesse halten. Wenn wir so arbeiten, dann wird das Parlament, vor allem aber auch die Verwaltung nicht fertig mit der Arbeit. Wir haben dies bei Oberburg schon einmal durchgespielt, mindestens zu einem gewissen Teil. Dort wurde ein ähnliches Vorgehen beschlossen. Nur muss man sagen, dass das Projekt Oberburg vom Kanton Bern immerhin bei den Agglomerationsprogrammen eingegeben wurde. Man hatte also eine Vorlage, die man auch anschauen konnte. Hier haben wir aber schlicht und einfach nichts.

Der Kanton Tessin kann dieses Projekt für das nächste Agglomerationsprogramm anmelden, und es wird kaum eine Verzögerung geben. Wir haben von der Verwaltung gehört, dass selbst ein Baustart 2027 möglich ist, wenn es ein gutes Projekt ist. Auch wenn wir das Projekt jetzt ausserordentlich einschieben, wird es nicht schneller realisierbar sein.

Weil sich unser Schwesterrat auch mit dieser Frage auseinandergesetzt hat, möchte ich hier Frau Ständerätin





Marianne Maret zitieren, die gestern im Rat gesagt hat, dass die KVF-S einen Brief von der BPUK erhalten habe. In diesem Schreiben habe die BPUK klar mitgeteilt, dass sie sich mit dieser Frage beschäftigt habe. Weiter habe die BPUK mitgeteilt, dass es gefährlich sei, ein Projekt auf diese Weise in den Beschluss aufzunehmen. Die Konferenz habe ebenfalls geschrieben, dass es ausreichen würde, wenn es in der fünften Generation umgesetzt werde. Danach sagte Ständerätin Maret Marianne, dass man ernst sein müsse und man, wenn man heute auf diese Weise Entwürfe einführe, bei jedem Thema und in jeder Kommission Entwürfe auf diese Weise einführen könne, was nicht seriös sei. Die Ratsmitglieder würden sich so eindeutig nach und nach ins Chaos stürzen. Deshalb hat Frau Maret auch gesagt, wir sollten das ablehnen.

Ich möchte noch einmal klar sagen: Wir werden dieses Projekt unterstützen, wenn die Vorgaben eingehalten werden und die Wirksamkeit nachgewiesen ist. Es ist jetzt am Kanton Tessin, dies rasch aufzuzeigen, damit wir das Projekt ins nächste Programm aufnehmen können.

Aber bitte machen Sie hier keine Sonderlösung, die dann auch dazu führt, dass jeder Kanton sich auch überlegt, ob er diese Schlaufe ausserhalb des Verfahrens nehmen will, und wir am Schluss alle zwei oder drei Monate über Agglomerationsprogramme diskutieren und nicht alle vier Jahre, wie es vorgesehen ist.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich glaube, wir sind uns einig, dass dieses Projekt im Tessin, über das wir hier noch sprechen, notwendig und sinnvoll ist. Ich kann Ihnen einfach versichern: Wenn Sie sich der Lösung des Bundesrates anschliessen, der Ihnen unverändert empfiehlt, seinem Entwurf bzw. dem Ständerat zu folgen und hier die Differenz zu schliessen, dann werden wir dieses Projekt aufnehmen, bereits jetzt prüfen und in vier Jahren in der fünften Generation genehmigen lassen. Das wäre im Jahr 2028. Aber wir haben die Möglichkeit, bei baureifen Projekten eine vorzeitige Bewilligung für die Ausführung zu erteilen. Wir würden dieses Projekt bereits für 2027 – gemäss unseren Auskünften wäre etwa dann der Baustart vorgesehen – prüfen und auch so vorziehen. Das möchte ich Ihnen hier versichern, auch zuhanden der Materialien.

Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass wir jetzt den vierjährigen Prozess nicht unterbrechen. Ich habe Verständnis, dass man für die Situation bei Moscia-Acapulco in der Kommission eine Alternative gesucht hat, die jetzt grossmehrheitlich beantragt wird. Ich habe aber vom Prozess her Bedenken. Wenn wir jetzt in diesen vier Jahren eine Zusatzbotschaft machen, befürchte ich etwas, dass wir die Büchse der Pandora öffnen und dann sehr viele Kantone kommen und hier im Rat sagen werden: Wir wollen noch zusätzliche Projekte in diese Zusatzbotschaft einbringen. Dann ist der vierjährige Prozess für die Agglomerationsprogramme, der etabliert ist und gut funktioniert, gefährdet.

Ich bitte Sie deshalb, dem Beschluss des Ständerates zu folgen bzw. der ursprünglichen Lösung des Bundesrates. Ich anerkenne aber im Sinne des Antrages der Kommissionsmehrheit, dass dieses Projekt notwendig ist, unbestritten ist und dass wir es vorzeitig bewilligen würden.

Regazzi Fabio (M-E, TI): Herr Bundesrat, besten Dank für Ihre Ausführungen. Können Sie bestätigen, dass eine solche Lösung wie diejenige, die beantragt wird, schon bei der Umfahrung Oberburg angewandt wurde?

AB 2023 N 1847 / BO 2023 N 1847

Rösti Albert, Bundesrat: Ich kann bestätigen, dass das Projekt Oberburg inzwischen aufgenommen worden ist, das ist richtig. Aber es ist wirklich nicht der gleiche Fall. Bei Oberburg wurde das Projekt vom Kanton angemeldet, was hier nicht der Fall ist. Das ARE konnte das Projekt Oberburg prüfen und hat es nach seiner Beurteilung abgelehnt, es ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen. Dann hat der Rat beschlossen, es nachträglich aufzunehmen. In diesem Sinn wurde da nachträglich etwas getan, aber es war nicht so, dass eine zusätzliche Botschaft für ein Projekt erarbeitet wurde, das gar nie angemeldet worden ist.

Herr Regazzi, ich möchte es Ihnen und auch dem Rat nochmals sagen – und die Leute vom ARE, die das zu vollziehen haben, hören es auch -: Wir werden alles daransetzen, dieses Projekt zu prüfen, rasch voranzutreiben, und dann die Möglichkeiten und die Flexibilität, die uns für die vorzeitige Erteilung einer Bewilligung offenstehen, auch nutzen. So hätte man eigentlich eine elegante Lösung. Dem Tessin wäre Rechnung getragen, und wir hätten den Prozess nicht übersteuert.

Storni Bruno (S, TI), per la commissione: Lo scorso 6 giugno, il Consiglio nazionale ha accettato la proposta della maggioranza della nostra commissione con 126 voti favorevoli contro 66 e 3 astensioni, e ha dunque deciso di riconoscere la galleria stradale Moscia-Acapulco come parte integrante del programma d'agglomerato del Locarnese nella priorità A. Ciò ha comportato l'inserimento, nel disegno 22.033, di un credito di 38 milioni di franchi per la partecipazione della Confederazione ai costi del progetto. Di conseguenza, un credito di 38 milioni di franchi è stato incluso nel decreto federale.



Tuttavia, il 30 giugno scorso, la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati ha respinto l'inclusione del tunnel stradale nel programma. Ieri, il Consiglio degli Stati si è opposto alla nostra decisione con 21 voti contro 19, creando così una divergenza con il Consiglio nazionale.

Il canton Ticino e i comuni della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia hanno già avviato la progettazione della galleria. Il 20 gennaio 2020, il Gran Consiglio ticinese ha approvato un credito di progettazione di 3,5 milioni di franchi. La progettazione è in fase avanzata, e l'inizio dei lavori di costruzione è previsto per il 2026/27. In seguito alla decisione del Consiglio degli Stati di ieri, il finanziamento della galleria Moscia-Acapulco non è stato incluso nel credito quadro esistente, ma il problema rimane e la strada esistente rimarrà nelle sue attuali pessime condizioni.

A quanto si dice, si può aspettare i programmi d'agglomerato di quinta generazione e non ci sarà un grande ritardo. Ebbene il ritardo ci sarà, perché si potrà presentare un messaggio in Gran Consiglio solo dopo che le Camere avranno approvato il credito quadro per il programma d'agglomerato di quinta generazione, e sarà esattamente fra quattro anni. Quindi si potrà procedere solo dopo questa decisione a chiedere il credito al Gran Consiglio, considerando appunto il contributo federale.

Quindi non aderendo alla proposta del Consiglio degli Stati, vi presento una proposta di compromesso che la commissione ha votato stamattina, accettandola con 17 voti favorevoli contro 7. Tale proposta chiede di inserire all'articolo 3 capoverso 2 che "la galleria Moscia-Acapulco è considerata parte integrante del programma d'agglomerato 'Locarnese'", fissando però delle condizioni: infatti, il progetto deve comprendere misure di accompagnamento a corto e medio termine a favore del trasporto pubblico e della mobilità lenta; inoltre, i mezzi liberati con i decreti precedenti del 2010, 2014 e 2019 e non utilizzati devono rimanere a disposizione per il finanziamento della galleria Moscia-Acapulco.

Quindi si incarica il Consiglio federale di fare esattamente quello che ha fatto quattro anni fa nel caso di Oberburg, quando presentò un messaggio 15 mesi dopo la decisione delle Camere. Quindi si può fare un messaggio intermedio e uno solo. Un messaggio ogni tre mesi no, non è questa la discussione, ma qui abbiamo a che fare con un caso eccezionale, e in una legislatura di quattro anni ci può anche stare un messaggio in più per un'opera così importante. Questo ci permette di anticipare i lavori che altrimenti inizierebbero due anni più tardi.

Vi invito quindi caldamente a sostenere la proposta della commissione e quindi a dare mandato al Consiglio federale di presentare un messaggio alle condizioni citate.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Geschätzter Herr Kollege Storni, der Minderheitssprecher hat es gesagt, der Bundesrat hat es bestätigt: Auf regulärem Weg wäre ein Baubeginn 2027 möglich. Wurde in der Kommission diskutiert, wie viel früher gebaut werden könnte, wenn wir dem Antrag der Kommissionsmehrheit folgen würden? Was erwarten Sie? Und ist es das wert, die klaren Prozesse über den Haufen zu werfen oder, wie es der Bundesrat gesagt hat, die Büchse der Pandora zu öffnen?

Storni Bruno (S, TI), für die Kommission: Danke für Ihre Frage, Frau Schaffner. Es stimmt nicht, dass man ohne diesen Antrag bereits 2027 mit den Arbeiten beginnen kann. Dem Kantonsrat werden wir frühestens Ende 2027 eine Botschaft präsentieren können, wenn der nächste National- und der nächste Ständerat den Rahmenkredit für das fünfte Agglomerationsprogramm, in dem auch der Tunnel drin ist, beschlossen haben werden. Erst dann kann der Regierungsrat des Kantons Tessin seinem Kantonsrat eine Botschaft zum Kredit und zu der Subvention des Bundes vorlegen. Nur so kann man im Kantonsrat einen Antrag stellen. Das bedeutet: Der Kantonsrat könnte den Kredit frühestens 2028 beschliessen, und erst danach könnten die Feinprojektierung und die Ausschreibung beginnen. Damit dürften die Bauarbeiten erst 2029 beginnen.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Monsieur Storni, vous vous exprimez au nom de la commission et non comme auteur de ces propositions. Vous avez indiqué dans votre rapport que ce processus, que vous appelez un compromis, reprend ce qui a été fait pour le contournement d'Oberburg. Ce matin, nous avons entendu en commission que ce n'était pas du tout la même situation. Les spécialistes de l'Office fédéral du développement territorial ont dit que, dans le cas d'Oberburg, le projet leur était parfaitement connu; or ici ils n'ont aucune connaissance de ce projet et ne connaissent pas les coûts.

Pouvez-vous me confirmer qu'il ne s'agit pas d'une situation similaire?

Storni Bruno (S, TI), pour la commission: Merci pour la question. Ce n'est pas du tout vrai que l'on ne connaît ni le coût ni le projet. Le projet est là: c'est un tunnel de 1,5 kilomètre dans une situation particulière où la route actuelle est étroite. Donc, le lieu où est réalisé le projet est clair. Il en va de même de la longueur du tunnel et de ce que l'on fera de la route existante, qui va être utilisée pour le trafic lent – pour les vélos et pour les



piétons. Donc, c'est un projet clair. Le coût a déjà été établi avant le processus du projet: en 2020, le Grand Conseil a voté un crédit de 3,5 millions de francs pour un projet qui en coûtera 95 millions – peut-être que ce sera un peu plus; c'est un ordre de grandeur. Donc c'est un projet qui est connu et l'ordre de grandeur du coût est connu. C'est clair que le coût exact, on le connaîtra au moment du projet définitif, et que sans projet définitif, on ne peut pas continuer.

Donc la situation est claire: ce n'est pas que l'on veuille faire quelque chose sans avoir aucune idée de ce que l'on fait. Le processus est en cours depuis déjà trois années: l'Office fédéral du développement territorial va bientôt avoir les détails du projet et il pourra évaluer ce dernier. Ce que l'on demande, c'est que le Conseil fédéral fasse cette évaluation à des conditions claires, qui sont dans le dispositif. Si le résultat est positif, il pourra demander le crédit aux Chambres fédérales.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Es ist bereits Tradition, dass in der Differenzbereinigung zu den Agglomerationsverkehrsprojekten auch Projekte zur Diskussion stehen,

AB 2023 N 1848 / BO 2023 N 1848

die erst nachträglich eingereicht wurden. So ist es auch hier: Am 6. Juni dieses Jahres haben wir bei Artikel 3 den neuen Absatz 2 zum Strassentunnel Moscia-Acapulco eingefügt; Sie sehen das auf der Fahne.

Der Ständerat hat diesen Zusatz mit 21 zu 19 Stimmen abgelehnt. Er hat auch einen Antrag aus seiner Mitte abgelehnt, und zwar mit 23 zu 18 Stimmen, der demjenigen entspricht, den die Mehrheit hier zu Absatz 3 unterbreitet. In unserer Kommission haben die vereinigten Tessiner Kollegen – wenn ich dem so sagen darf – diesen Antrag aufgenommen, und eine Mehrheit von 17 zu 7 Stimmen hat ihn dort angenommen, wie Sie sehen.

Die Mehrheit ist der Auffassung, dass eine Beschleunigung des Verfahrens bei diesem Projekt angebracht ist in Anbetracht der eingestandenermassen und unbestrittenermassen gefährlichen Strecke an der Küste bei Ascona. Die meisten von uns kennen diese Strecke, auch das ARE kennt die Strecke, aber die Verwaltung kennt das Projekt noch nicht. Und das ist das Problem. Weil das Projekt nicht eingegeben worden ist, muss dann, wenn die Mehrheit heute obsiegt, der Kanton Tessin diese Prüfung gewissermassen nachholen. Was das beinhaltet, sehen Sie bei den Literae a bis c von Absatz 3.

Der Bundesrat unterbreitet nämlich lediglich dann eine Botschaft für einen Verpflichtungskredit, wenn die drei Voraussetzungen erfüllt sind, die Sie beispielsweise in Litera a sehen: Es braucht flankierende kurz- und mittelfristige Massnahmen, das heisst Massnahmen zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs. Dann muss der Kanton Tessin das Projekt so weit erarbeiten, dass man sagen kann, die weiteren Projektphasen würden durch die fehlenden Verpflichtungsmöglichkeiten behindert. Schliesslich stellt sich die Kostenfrage. Sie sehen in Litera c, dass die mit den Bundesbeschlüssen zu den früheren Agglomerationsprogrammen 2010, 2014 und 2019 freigegebenen und die jetzt mit diesem heutigen Beschluss bewilligten Mittel eine Differenz aufweisen müssen, die genügt, um dieses zusätzliche Projekt Moscia-Acapulco zu finanzieren. Doch zum heutigen Zeitpunkt können die Kosten dieses Projekts noch nicht umschrieben werden. Wir bewegen uns also in einer gewissen Ungewissheit.

Die Minderheit der Kommission ist der Meinung, dass diejenigen Kantone, welche die Projekte gemäss Gesetz und fristgerecht eingereicht haben, durch gewissermassen spontan hier im Rat eingebrachte Projekte nicht unterlaufen werden dürfen. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist der Auffassung, dass es die konkrete, unbestrittenermassen gefährliche Situation auf dieser Strecke erforderlich mache, dass man einen Zeitgewinn erziele und diesen Beschluss deswegen bereits heute und nicht erst im Agglomerationsprogramm der fünften Generation fasse. Das ist die Meinung von 17 Mitgliedern Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Die Minderheit von 7 Mitgliedern ist hingegen der Auffassung, dass dies ein Präjudiz darstellen könnte, welches es zu vermeiden gelte.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Geschätzter Herr Kollege Fluri, ich stelle Ihnen die gleiche Frage wie Herrn Storni. Herr Storni hat wortreich erklärt, wieso der Kanton Tessin 2027 nicht für einen Baubeginn bereit sei. Sie haben jetzt auch von einer Beschleunigung gesprochen. Wurde in der Kommission quantifiziert, welche Beschleunigung mit diesem Vorgehen erreicht werden könnte?

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Das Jahr 2027 ist von den Tessiner Kollegen eingebracht worden, die Verwaltung konnte sich zu einem Zeithorizont nicht äussern.

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

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Mehrheit

Abs. 2

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

Abs. 3

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

- das Projekt umfasst kurz- und mittelfristige flankierende Massnahmen, das heisst Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität;
- das Projekt ist weit fortgeschritten und die weiteren Projektphasen würden durch die fehlenden Verpflichtungsmöglichkeiten behindert;
- 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.

Antrag der Minderheit

(Töngi, Brenzikofer, Fluri, Pasquier-Eichenberger, Schaffner, Schlatter, Wasserfallen Christian)

Abs. 2, 3

Streichen

Art. 3

Proposition de la majorité

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'alinéa 2:

- 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;
- le projet est bien avancé et les phases ultérieures du projet seraient entravées par l'absence de possibilités d'engagement;
- 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.



Proposition de la minorité

(Töngi, Brenzikofer, Fluri, Pasquier-Eichenberger, Schaffner, Schlatter, Wasserfallen Christian)

Al. 2, 3

Biffer

AB 2023 N 1849 / BO 2023 N 1849

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.033/27524)

Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Anhang

Antrag der Kommission

Agglomerationsprogramm Locarnese, Total

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Annexe

Proposition de la commission

Projet d'agglomération Locarnese, total

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Das Geschäft geht an den Ständerat zurück.