



23.032

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024–2027, Ausbauschnitt 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**

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.05.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.23 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.09.23 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Wir führen eine gemeinsame Debatte über Eintreten auf die vier Bundesbeschlüsse durch.

François Olivier (RL, VD), pour la commission: C'est avec beaucoup de philosophie que je vous présente ce rapport, le dernier en lien avec des dépenses qui sont relativement conséquentes et qui ont été traitées le 30 juin dernier par votre commission. Préalablement, elle a reçu des membres d'Economiesuisse, qui nous ont fait part des besoins de l'économie en matière d'infrastructures au sens global, et plus particulièrement de routes nationales, rappelant que si les routes nationales représentent 3 pour cent du réseau des routes, ce sont 50 pour cent des transports individuels motorisés, ce qui montre le besoin nécessaire tant dans l'entretien que de l'amélioration de ce réseau.

A la suite de cette audition, dont a fait partie l'entretien avec un entrepreneur, nous avons parlé des quatre arrêtés fédéraux de manière globale. Le débat d'entrée en matière a permis de clarifier de nombreux points concernant les projets routiers nationaux et les critères de sélection pour les étapes d'aménagement futures. Nous avons également exprimé des préoccupations concernant certains projets spécifiques, et plusieurs informations ont été demandées sur différents aspects tant de la planification des infrastructures routières que des projets en cours d'exécution.

Un point particulier a été soulevé et revient régulièrement. Je me permets de faire une lecture des explications qui nous ont été données sur l'évolution des liquidités au sein du fonds.

Rappelons que ce fonds est alimenté entre autres par la surtaxe sur les huiles minérales, qui se monte actuellement à 31,5 centimes par litre. Le Conseil fédéral pourrait légèrement l'augmenter de 4 centimes si le besoin était avéré. Il ne l'est pas aujourd'hui, même si on s'attend à ce que, vers 2026, il y ait des besoins, compte tenu de la diminution non pas du parc automobile, mais de l'utilisation de l'essence, puisque les voitures à essence sont substituées par les voitures électriques aujourd'hui. On y reviendra.



L'impôt sur les huiles minérales se monte en général à 10 pour cent; ses recettes ont subi également une baisse conséquente. On peut s'attendre aussi à une évolution de cet impôt. C'est le Conseil fédéral qui décidera et cela dépendra

AB 2023 S 824 / BO 2023 E 824

bien sûr du fait que l'on taxe ou non demain les véhicules électriques, qui sont aujourd'hui exemptés de toute taxe. Il en va de même de l'impôt sur les véhicules. Nous avons reçu l'état de la situation.

Aujourd'hui, le fonds compte 2,623 milliards de francs, dont 2,287 milliards sont destinés aux routes nationales, 152 millions à l'achèvement du réseau et 184 millions au projet des agglomérations. On s'attend à une augmentation des dépenses dans les années à venir, notamment en raison du renchérissement et aussi parce que plusieurs projets de construction doivent être exécutés ou sont en cours d'exécution, comme le deuxième tube du tunnel du Gothard ou l'élimination des goulets d'étranglement entre Luterbach et Härkingen et à bien d'autres endroits.

Toutefois, il s'avère que, en raison de recours, il y a plusieurs retards dans ces projets. Donc, toutes les planifications financières qui nous ont été données ces quatre dernières années, en particulier, sont fausses, parce qu'elles sont trop pessimistes quant au fait qu'il risque de manquer d'argent dans le fonds. On est très prudent concernant les besoins réels qu'il y aura à partir de 2026. Donc, il y a un très gros point d'interrogation sur l'avenir du fonds. Sera-t-il déficitaire ou non? Aujourd'hui, il y a suffisamment d'argent pour financer tous les projets jusqu'en 2026.

Le Conseil fédéral nous présentera ses propositions lors de la prochaine législature, en particulier celle sur la taxation des véhicules électriques et la conséquence du financement qu'il pourrait y avoir par rapport à cette taxation. C'est un grand projet politique qui sera discuté dans le futur. Voilà pour l'état global du fonds.

Plusieurs questions ont été posées sur les investissements et sur l'impact du travail à domicile sur la mobilité. Il y a un projet de discussion de politique générale. Il y a aussi une demande d'analyse de l'évolution du trafic. On sait que la population augmente, tout comme le trafic, il faut le garder à l'esprit: même si des moyens relativement importants sont attribués au réseau ferroviaire, on voit que l'augmentation est malgré tout importante. C'est aussi parce que les politiques des villes consistent en la restriction du trafic à l'intérieur des villes, ce qui reporte le trafic sur les routes nationales. Je répète ce que j'ai dit au début de mes propos: les routes nationales, ce sont 3 pour cent du réseau, mais 50 pour cent du transport individuel motorisé. Ce qui pose beaucoup de problèmes, d'ailleurs, à l'Office fédéral des routes, parce que les sorties autoroutières sont de plus en plus des zones de parcage pour les pendulaires, générant de très grands problèmes de sécurité. On voit d'ailleurs dans les projets qui nous sont présentés qu'un grand nombre d'entre eux visent à assurer la sécurité des usagers sur le réseau des routes nationales.

La répartition des investissements par zones a également fait l'objet de discussions. D'ailleurs, la Commission des finances, qui a également fait l'analyse de ce projet, constate – en tout cas quand on regarde la carte – qu'il y a peut-être plus d'investissements de-ci et de-là, mais, globalement, nous avons la certitude, en tout cas en matière d'entretien et de sécurité, que personne n'est lésé, bien au contraire, et que les projets présentés dépendent vraiment de leur état d'avancement.

Des précisions ont été demandées sur les bases adoptées par le Parlement et les critères pour les prochaines étapes d'extension. Les réponses ont été données à chaque intervenant. Il y a aussi eu des interrogations sur la suppression du tronçon Thayngen-Herblingen; des interrogations également sur le calendrier de l'étude du corridor de la Bodensee-Thurtal-Strasse et des demandes d'informations sur le projet "Ypsilon" zurichois et sur les modifications apportées. Je crois que toutes les réponses ont été données à la satisfaction des membres de notre commission.

Nous reviendrons sur la question du réseau, puisqu'il y a une discussion d'ordre général sur les projets qui étaient prêts ou presque prêts, en particulier le projet Le Vengeron-Nyon.

Le vote d'entrée en matière a été assez clair, puisque la commission a décidé d'entrer en matière par 9 voix contre 0 et 3 abstentions.

Salzmann Werner (V, BE): Ich spreche zum Eintreten und zu den Minderheitsanträgen in einem Aufwisch.

Ich bitte Sie, auf die Bundesbeschlüsse 1 bis 4 einzutreten und der Vorlage gemäss den Mehrheitsanträgen zuzustimmen. Weshalb?

Heute kommt es auf stark befahrenen Abschnitten des Nationalstrassennetzes regelmässig zu Staus und stockendem Verkehr. Mit gezielten Kapazitätserweiterungen soll der Verkehr verflüssigt werden. Im Strategischen Entwicklungsprogramm (Step) Nationalstrassen werden die notwendigen Projekte definiert und in Ausbausritten priorisiert. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Ausbauschritt 2023 enthält fünf baureife Projekte,



darunter zwei im Kanton Bern, die rund 12 Prozent der vorgesehenen Ausgaben ausmachen.

Für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes im Bereich Bern Nord soll die N1 zwischen Wankdorf und Schönbühl um einen zusätzlichen Fahrstreifen in beide Fahrrichtungen auf neu acht Fahrstreifen ergänzt werden. Im Ausbauschritt 2023 sind dafür 253 Millionen Franken eingestellt. Das generelle Projekt hat der Bundesrat bereits Ende 2018 genehmigt. Das Ausführungsprojekt ist im Herbst 2022 aufgelegt. Dagegen sind etliche Einsprachen eingegangen, die derzeit behandelt werden. Zusätzlich soll die N1 zwischen Schönbühl und Kirchberg von heute vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut werden. Im Ausbauschritt 2023 sind dafür 239 Millionen Franken eingestellt. Das generelle Projekt hat der Bundesrat im Juli 2020 genehmigt. Aktuell bereitet das ASTRA das Ausführungsprojekt und die Planaufgabe vor. Im Abschnitt Schönbühl-Kirchberg könnten die Arbeiten nach Beendigung des Projekts Wankdorf-Schönbühl starten, aus heutiger Sicht etwa ab 2033.

Ausserdem enthält die Botschaft den Zahlungsrahmen von rund 8,8 Milliarden Franken für Unterhalt, Betrieb und Anpassungen auf den Nationalstrassen für die Zeit von 2024 bis 2027. Die Massnahmen sollen die Sicherheit der Nationalstrassen verbessern. Zudem soll in den Werterhalt der Tunneln, Brücken und Beläge investiert werden.

Der Nationalrat hat dem Entwurf des Bundesrates zugestimmt und sich dafür ausgesprochen, den Ausbau der Achse Le Vengeron-Coppet-Nyon ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 zu integrieren. Dies führt zu einer Erhöhung des Kredites um 911 Millionen Franken auf nunmehr 5,3 Milliarden Franken.

Ich bitte Sie, explizit den Berner Projekten im Ausbauschritt zuzustimmen und die Anträge der Minderheit Zopfi abzulehnen. Der Handlungsbedarf auf diesen neuralgischen Abschnitten der N1 ist ausgewiesen. Jeder, der sich dort bewegt, weiss das. Auf diesen Streckenabschnitten sind Staus an der Tagesordnung, was stets mit viel Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz der angrenzenden Gemeinden verbunden ist. In der Folge bleiben öffentliche Busse im Verkehr stehen, und für den Velo- und Fussverkehr herrschen teils prekäre Verhältnisse. Zwar verbessert das vom Kanton installierte Verkehrsmanagementsystem im Norden von Bern die Situation in den Gemeinden an der Autobahn ein wenig. Es braucht aus meiner Sicht aber unbedingt den Ausbau der Autobahn sowie ihrer Funktionsfähigkeit, um den Verkehrsfluss nachhaltig zu gewährleisten. Sie sehen, die beiden Projekte dienen der Entlastung des untergeordneten Strassennetzes, sie sind somit Voraussetzung für stabilere Fahrzeiten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie für sichere Verhältnisse für Velofahrerinnen und Fussgänger.

Mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen können die Planungen weiterer wichtiger Projekte des Bundes fortgeführt werden, im Raum Bern insbesondere die Planung des Bypass Bern Ost. Mit dem Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 wird auch der Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes im Kanton Bern gesichert.

Ich danke Ihnen, wenn Sie den Bundesbeschlüssen zustimmen und die Minderheitsanträge ablehnen.

Zopfi Mathias (G, GL): Kollege Salzmann hat jetzt schon zu meiner Minderheit gesprochen. Ich werde das noch nicht jetzt tun, sondern zuerst zum Eintreten und einem konkreten

AB 2023 S 825 / BO 2023 E 825

Projekt etwas sagen. Erst wenn wir bei den Minderheitsanträgen sind, werde ich dazu sprechen.

Zuerst ganz generell zum Eintreten auf diese Vorlage: Meiner Ansicht nach ist grundsätzlich eine gewisse Kritik an der Vorlage durchaus berechtigt. Das Ausmass der Strassenbauprojekte, mit denen wir es hier zu tun haben, steht eigentlich quer in der Landschaft, wenn wir sehen, dass der Bund gleichzeitig z. B. die Mittel beim regionalen Personenverkehr kürzen will. Natürlich geht es nicht um ein Gegeneinander von Strasse und Schiene, aber in Zeiten von beschränkten Mitteln fällt schon auf, dass wir nicht nur mit dieser Vorlage, sondern beispielsweise auch mit einer Motion, die der Nationalrat gutgeheissen hat und die enorme Kosten verursachen wird, sehr viel Geld für Strassen ausgeben.

Bei gewissen Projekten kann ich das nachvollziehen; ich komme nachher noch auf eines zu sprechen, das meinen Kanton betrifft. Ich muss aber auch sagen, dass es dort, wo reiner Kapazitätsausbau betrieben wird und wo es nicht darum geht, Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten, schon fraglich ist, ob die Strategie zeitgemäss ist. In Zeiten des Klimawandels und anderer Herausforderungen sollten wir eigentlich dazu angehalten sein, reine Kapazitätsausbauten kritisch zu hinterfragen. Deshalb habe ich – ich werde dann noch im Detail darauf zu sprechen kommen – bei den beiden Projekten Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg einen entsprechenden Minderheitsantrag eingereicht.

Jetzt aber noch zu einem Projekt, das ich mit anderen zusammen als Strassenbauprojekt beurteile, das durchaus Sinn macht, vorausgesetzt, es ist gut geplant: Ich spreche über ein Projekt meines Kantons, das ich gut kenne. Das ist das Projekt Netstal, das der Bundesrat in das Strategische Entwicklungsprogramm National-



strassen aufnimmt. Es ist erst ein Projekt mit Realisierungshorizont 2040, und ich spreche jetzt dazu, obwohl wir darüber ja nicht abstimmen; es wird in der Botschaft aber mehrfach erwähnt.

Gerade dieses Projekt zeigt, wie wichtig die Koordination des Bundes mit den Kantonen ist. Das Projekt muss kombiniert mit einem Umfahrungsprojekt für Glarus geplant werden. Im Unterschied zu den Projekten in der Vorlage, die ich kritisiere – das sind nicht alle –, geht es auf dieser Achse nicht um Kapazitätsausbauten. Glarus und Netstal sind vom Durchgangsverkehr belastet, und ein gemeinsames Projekt wäre deutlich geeigneter, eine Entlastung für Glarus und Netstal zu bringen, als ein isoliertes Netstaler Projekt. Insofern habe ich zur Kenntnis genommen und freue mich, dass der Bundesrat z. B. auf Seite 90 der Botschaft aufzeigt, dass er das Projekt Netstal, das jetzt in das strategische Entwicklungsprogramm kommt, mit einer Umfahrung von Glarus koordinieren und kombinieren möchte. Das ist zentral, damit wir mit diesem Projekt eine Entlastungswirkung erreichen, den Verkehr aus den Dörfern bringen und auf dieser Achse auch zurückbauen und eine Verlagerung des Staus vermeiden können. Ich habe mich gefreut, dass der Bundesrat das so aufgeführt hat, auch wenn es nur wenige Sätze sind.

Ich darf dem Bundesrat vermutlich keine Frage stellen. Ich möchte aber mindestens die Anmerkung machen bzw. vielleicht doch die Frage stellen, ob die Bereitschaft nach wie vor besteht, die Projekte Netstal und Glarus zu koordinieren und hier mit dem Kanton Glarus gemeinsam ein Projekt zu planen, das etwas bringt, damit nicht einfach nur eine Strasse gebaut wird.

Mazzone Lisa (G, GE): On compare souvent le trafic routier à du liquide, mais, en réalité, ce serait plus correct de le comparer à du gaz.

Alors, bien que, contrairement à mes grands-parents, je ne sois pas du tout physicienne, j'ai compris le principe et la propriété du gaz. Le gaz a la propriété d'être expansible et compressible. Il peut donc s'étendre jusqu'à remplir le volume de son contenant. Il a une forme d'élasticité: plus on augmente la taille du tuyau et plus le gaz s'étend.

Le principe du trafic induit a été théorisé, analysé et a fait l'objet de recherches par la science depuis de nombreuses années. Il est très clair que, à proximité d'un environnement urbain ou d'une agglomération, sur des routes qui sont déjà congestionnées, augmenter la capacité routière conduit aussi à augmenter le trafic. On pense souvent apporter la solution pour rouler de façon fluide, parce que c'est l'objectif, mais on se retrouve, quelque temps après, à la case départ: on induit un nouveau trafic, et ce trafic se déverse par ailleurs dans les agglomérations. C'est le mirage de la fluidité automobile. On court derrière cette idée, mais c'est une course sans fin avec également des dépenses sans fin; on le voit ici.

Je suis consciente que, dans notre conseil, ce discours heurte les réflexions habituellement menées, qui consistent avant tout à se partager le gâteau. On ne se demande pas si ce gâteau vaut la peine d'être mangé ou si on peut en réserver une part à des fins plus efficaces. Je pense néanmoins qu'il est essentiel de mener cette réflexion.

Essentiel, car il s'agit d'enjeux directs et quotidiens, d'enjeux en lien avec la qualité de vie dans les agglomérations: la lutte contre le bruit, dont souffrent des centaines de milliers de personnes en Suisse, la sécurité de toutes les usagères et tous les usagers, la lutte contre les îlots de chaleur, mais aussi la possibilité de se déplacer de manière active, à pied et à vélo, confortablement.

Le vrai enjeu est de savoir comment on gère le trafic automobile: si l'on met en place des mesures qui le font augmenter ou tendent à le faire diminuer et à le contenir. Je rappelle que 80 pour cent des gens dans notre pays vivent dans une agglomération. C'est aussi l'orientation de notre aménagement du territoire: on densifie vers l'intérieur, on veut préserver les terres agricoles à l'extérieur. Je trouve que c'est juste d'aller dans cette direction. Mais pour que cette orientation se réalise, on doit aussi préserver la santé de la population et veiller à protéger les gens dans les zones urbanisées, et non à déverser des flux dans ces zones, y compris autour de l'agglomération. Ces extensions autoroutières drainent encore plus de voitures dans les agglomérations.

La seconde raison pour laquelle je pense qu'il est important de mener une réflexion de fond concerne le respect de nos objectifs climatiques. La mobilité reste clairement la lanterne rouge. Tous les plans sont clairs: il ne suffit pas d'électrifier la mobilité – même si c'est très important de le faire –, il faut aussi réduire la mobilité automobile. L'urgence climatique s'est illustrée encore une fois avec virulence. Dans cette perspective, on ne peut pas penser en silo et se dire que la question climatique est absente de nos réflexions quand on traite d'extensions autoroutières.

Les perspectives énergétiques 2050 plus de la Confédération prévoient ainsi, pour assurer la viabilité de l'équation énergétique avec zéro émission, qu'il y ait une diminution du parc automobile d'environ un quart.

Dans le plan climat genevois, par exemple, on se réfère à une étude qui considère que l'électrification du parc automobile permettra au mieux de réduire de 50 pour cent les émissions liées au trafic motorisé. La



construction et l'élimination des voitures restent des charges pour le climat, même si l'on arrive à décarboner notre production d'électricité.

Pour ce qui est du besoin, entre 2017 et 2022, pour les quatre projets prévus dans le paquet à l'origine, la circulation est restée la même. Elle est stable. C'est une stagnation. Les gens prennent davantage le train et se déplacent un peu moins. Le problème est que l'on va, avec ces projets, apporter – qu'on le veuille ou non – une concurrence au train. C'est exactement ce que l'on fait depuis une dizaine d'années. On a investi massivement, et à raison, à coups de milliards, dans le rail – on peut toujours discuter de la qualité du réseau, qui est grande, bien que le réseau doive encore être développé en Suisse –, mais on a parallèlement investi aussi massivement dans la route. Le résultat est que, au lieu d'atteindre le transfert modal tant espéré et la réduction nécessaire, on ne fait qu'augmenter le trafic, et sur la route et sur le rail. L'opération est nulle.

Je trouve important de prendre l'exemple du projet Nyon-Le Vengeron, qui a été ajouté lors du débat au Conseil national, et pas par les cantons concernés. Cela concerne, je le rappelle, juste un petit tronçon de la troisième voie autoroutière genevoise. Ce tronçon est exactement parallèle à la voie de chemin de fer. Si vous prenez le train, vous le savez, vous croisez régulièrement l'autoroute.

AB 2023 S 826 / BO 2023 E 826

J'ai bien lu l'intervention du rapporteur du Conseil national à ce sujet. Je vous la résume. En substance, il dit qu'il est tout à fait logique de prendre le projet genevois, car Genève a déjà réalisé un projet de transports publics, à savoir le nouveau train régional Léman Express. Ce projet concerne le rail et les transports publics. En revanche, il manque une extension des routes nationales. Il ajoute même qu'il veut précisément rétablir cet équilibre. La question est de savoir s'il est pertinent de rétablir cet équilibre, surtout dans un canton qui a un retard conséquent s'agissant du rail. C'est exactement la logique qui sabote les investissements pour le rail dans l'objectif d'un report modal.

J'aimerais quand même dire deux mots sur ce projet. Je trouve que cette réflexion est aussi en partie manipulatrice. Le gouvernement cantonal genevois nous a clairement dit que les travaux ne pourraient pas débiter avant 2030. Inscrire ce projet dans cette tranche de financement est donc inutile. Le projet ne pourra pas être réalisé plus rapidement. Il est prévu pour l'étape suivante 2028–2032. Je vous lis à ce titre une note qui nous avait été remise au sujet des tronçons entre Le Vengeron et Nyon. L'Office fédéral des routes annonce, pour le troisième trimestre 2023, l'approbation du dossier d'étude par le Conseil fédéral, puis un démarrage de la phase du projet définitif, dont les études se termineront en 2026. S'ensuivront une procédure d'approbation des plans, une mise à l'enquête, puis la phase d'étude de projet de détail avant le lancement de l'appel d'offres pour la réalisation des travaux. Le démarrage du chantier ne pourra donc avoir lieu qu'à partir de 2030. C'est d'ailleurs pour cela que le Conseil fédéral a classé ce projet dans l'horizon de réalisation ultérieur, et pas dans celui de 2024–2027.

Les raisons politiques qui ont poussé à inscrire ce projet dans la loi sont assez claires. Cela ne m'étonne pas du Conseil national; cela m'a un peu plus étonnée – je l'avoue – du Conseil des Etats. Mais ce qui est important, je pense, c'est de tendre l'oreille vers Genève, où on s'époumone, car on veut de meilleures liaisons ferroviaires. A Genève, après quelques mois de mise en service, le Léman Express était déjà en surcapacité, car pris d'assaut par les pendulaires. A Genève, il y a des interventions de tous les bords politiques pour demander un meilleur horaire ferroviaire et des liaisons plus directes sur Neuchâtel, Lausanne et Berne. Le résultat est que l'on obtient l'accélération de la réalisation de l'extension autoroutière.

J'aimerais le dire très clairement: j'espère que vous ferez preuve de tout autant de zèle lorsqu'il s'agira de garantir que Genève soit bien servie en infrastructures ferroviaires, car les projets ne manquent pas, tels que la nouvelle ligne de train régional ou la redondance entre Genève et Lausanne. Les autorités comme les habitantes et les habitants attendent ces projets avec extrêmement d'impatience. Il ne faudra surtout pas venir nous dire que nous avons déjà été bien servis dans le projet sur les routes, parce que non sur notre demande, mais sur celle d'un élu d'un autre canton, ce petit tronçon de l'extension autoroutière a été accepté.

Une majorité dépenserait moins d'argent pour l'extension des autoroutes, des grands axes et des places de stationnement ou pour l'application de nouvelles limitations de vitesse. C'était le résultat d'un sondage qui a été mené par les villes: une majorité des personnes interrogées dépenserait moins d'argent pour cela.

Il y a donc toutes ces raisons, que j'ai relevées en commission, et il faut aussi voir cet élément dans un système. Par exemple, on voit déjà ce qui est en train de se discuter à Genève par rapport à l'extension des places de stationnement disponibles à l'aéroport en raison de la création d'une troisième voie autoroutière. Par conséquent, sur un axe qui est clairement relié en train et sur lequel on devrait favoriser un transfert modal vers le train, il y aura encore un effet d'appel d'air.

Pour toutes ces raisons, comme en commission, et bien que cela soit un peu exotique dans cette chambre



– j'en suis consciente –, je refuserai les projets 2 et 3, qui, de mon point de vue, ne rempliront aucune des promesses, c'est-à-dire ni la décongestion du trafic, ni les objectifs climatiques, ni la qualité de vie dans les zones urbanisées.

J'accepterai le projet 1 sur l'entretien des routes nationales, qui représente une charge importante, et il ne faut pas l'oublier lorsque l'on crée une nouvelle route. Quand on crée une nouvelle route, on a de fait une charge importante pour l'entretenir. Effectivement, quand on a une infrastructure autoroutière, il s'agit de l'entretenir. Pour cela, j'accepterai le projet 1.

Engler Stefan (M-E, GR): Ich möchte vier Überlegungen in die Eintretensdebatte einbringen.

1. Kollege Zopfi hat gefragt: Macht Strassenbau in Zeiten der Klimakrise überhaupt Sinn? Von Frau Mazzone wurde angedeutet, wer Strassen baue, verhindere die Verlagerung auf die Schiene. Nun sind wir uns ja alle einig, dass die Zukunft des Strassenverkehrs dekarbonisiert ist. Wir gehen auf den Schweizer Strassen in Richtung elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Die Anzahl nimmt bereits jährlich zu. Aber das heisst nicht, dass wir dann keine Strassen mehr benötigen würden.

Wir werden aber ein Finanzierungsproblem bekommen, wenn wir das Finanzierungsfundament nicht entsprechend anpassen. Der Anteil des Strassenverkehrs am CO₂-Ausstoss in der Schweiz wird also zurückgehen, die Mobilität aber nicht. Auch Elektroautos oder automatisierte Fahrzeuge benötigen effiziente, leistungsfähige und sichere Strassen. Die Idee, mit der Elektrifizierung der Mobilität würden Strassen überflüssig, geht meiner Meinung nach an der Realität vorbei.

Die weitere Frage, die gestellt wurde: Könnte man mit weniger Strassenbau eine grössere Verlagerung auf die Eisenbahn, auf die Schiene erreichen? Auch hier gibt es eine Referenzgrösse, nämlich den Ausbauschritt 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur. Es wurde dort die Schlussfolgerung gezogen, dass beim motorisierten Individualverkehr maximal eine Entlastung zwischen 0,5 und 2 Prozent erreicht werden kann. Das genügt bei Weitem nicht, um die Gesamtmobilität aufzufangen. Auch hier lautet die Antwort: Selbst wenn man das wollte, geht es nicht, man benötigt auch in Zukunft eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur.

2. Es wurde von Kollege Zopfi kritisiert, Kapazitätsausbauten an Strassen seien – er hat es nicht gerade so dramatisch gesagt – des Teufels, bei Umfahrungen von Dörfern könne man das allerdings anders sehen. Die Verletzlichkeit unserer bestehenden Strasseninfrastruktur wurde uns ja jetzt wieder deutlich vor Augen geführt, als vor rund einer Woche der Gotthard-Strassentunnel geschlossen werden musste. Was war die Konsequenz dieser Schliessung, vor allem aber auch die Konsequenz des grossen Verkehrsaufkommens? Der Verkehr wird auf die Kantons- und Gemeindestrassen verlagert. Meine Urner Kollegin und mein Urner Kollege, aber auch wir Bündner machen bittere Erfahrungen, wenn die Stausituation dazu führt, dass der Verkehr dann in unsere Dörfer ausweicht. Dieser Ausweichverkehr schafft auch Nachteile für die Bevölkerung, für die Verkehrssicherheit, ja selbst für den öffentlichen Verkehr. Deshalb kann man sich nicht einfach auf den Standpunkt stellen, jeder Kapazitätsausbau sei von vornherein schlecht.

Man muss sich auch vor Augen führen, welche Nebeneffekte es hat, dass die Kapazitäten nicht ausreichen. Kollege François hat es deutlich gesagt – wenn ich ihn richtig verstanden habe –, mit welcher Verkehrszunahme in den nächsten 20, 25 Jahren zu rechnen ist. Er hat auch ausgeführt, wie hoch die Kosten sind, die der Volkswirtschaft infolge von Stautunden entstehen: Gemäss einer Aussage des Bundesamtes für Raumentwicklung hat 2022 die Gesamtsumme von 40 000 Stautunden 3 Milliarden Franken an volkswirtschaftlichen Kosten verursacht.

3. Ansprechen möchte ich noch einen Punkt, der auch auf eine Aktualität im Kanton von Kollege Zopfi zurückgeht, und das ist der Ausweichverkehr über den Kerenzerberg während der Unterhaltsarbeiten an der A3. Zum Glück hat das ASTRA sehr schnell reagiert. Es hat rasch gesehen, dass die chaotische Verkehrssituation im Zusammenhang mit dem Unterhalt der A3 und dem Verkehr über die Ortschaften nicht zumutbar ist, also vor allem für die Leute dort, aber auch für den

AB 2023 S 827 / BO 2023 E 827

Verkehr nicht zumutbar ist. Das hat auch damit zu tun, dass die Anforderungen an den Strassenunterhalt aufgrund der hohen Verkehrsmenge zunehmend anspruchsvoller geworden sind, will man nicht ein ganzes Verkehrssystem stören oder beeinträchtigen. Also auch hier sind volkswirtschaftliche Gründe dafür ins Feld zu führen, dass der Betrieb und der Unterhalt so organisiert und geregelt werden müssen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung daraus erfolgt.

4. Das, was ich mir zum letzten Stichwort aufgeschrieben habe, stört mich schon zehn Jahre lang, also seit wir mit diesem System der Programme und der Finanzierung des Strassenbaus arbeiten: Das ist die relativ be-



scheidene politische Legitimation der Programme, die sich aus dem Raumkonzept Schweiz, aus den Verkehrsperspektiven 2050 sowie aus dem Sachplan Verkehr ableiten. Wir haben als Parlament nie die Möglichkeit, eine politische Priorisierung vorzunehmen. Diese geschieht in der Verwaltung, zwar mit vielen Vernehmlassungen, die dazu eingeholt werden, aber nicht durch Beschlüsse des Parlamentes. Wir haben jetzt die Wahl, quasi eine Auswahl von Projekten so zu übernehmen, wie sie uns vorgeschlagen werden. Aber wir haben nie die Möglichkeit, selber mit verbindlichen Beschlüssen politische Prioritäten zu setzen. Ich betrachte das als ein Problem.

Man könnte in der politischen Priorisierung durchaus auch den Forderungen von Frau Mazzone mehr Rechnung tragen, wonach beispielsweise Autobahnen, die einmal im besiedelten Gebiet gebaut wurden und heute mehr stören als nützen, auch zurückgebaut oder entsprechend an die neuen Verhältnisse, die um sie herum entstanden sind, angepasst werden könnten. Ich spreche jetzt das Beispiel Splügen an, von dem Sie wahrscheinlich auch schon Kenntnis erhalten haben. Da, meine ich, müsste die politische Legitimation der Programme erhöht werden, indem diese Grundlagendokumente – Raumkonzept, Verkehrsperspektiven, Sachpläne usw. – dann auch einem politisch legitimierten Organ unterbreitet werden müssten.

Ich bin selbstverständlich für Eintreten.

Hefti Thomas (RL, GL): In meiner letzten Session erlaube ich mir eine Wortmeldung zu einem Geschäft der KVF. Denn diese Vorlage ist ein wichtiges Geschäft, auch für den Zusammenhalt unseres Landes und für seine Wohlfahrt – um einen Terminus aus unserer Verfassung zu verwenden. Man kann es eigentlich nicht besser zusammenfassen, als dies die ersten beiden Sätze auf Seite 7 der Botschaft tun: Nationalstrassen "gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können".

Es freut mich sehr, dass auch mein Kanton in dieser Botschaft vorkommt. Es freut mich speziell, dass beim Glarner Projekt auf Seite 45 folgende Bemerkung erscheint: "Die Verträglichkeit mit der Umwelt (insbesondere in Bezug auf das Grundwasser) sowie die Kompatibilität mit einer allfälligen Umfahrung Glarus werden in den weiteren Projektierungsschritten sichergestellt." Das ist von zentraler Bedeutung, und eigentlich passt dazu am besten ein Hexameter, den wir im Lateinunterricht auswendig lernen mussten und den ich hier einmal in der Originalsprache und nicht in einer Landessprache zitieren möchte: "Quidquid agis, prudenter agas et respice finem." Auf Deutsch: "[...] beachte den Schluss, den Abschluss, das Ende." So gebe ich meiner Erwartung Ausdruck, dass der Bund mit dem Kanton hier das Weitere, den Anfang und den Abschluss, im Auge behalten wird.

Friedli Esther (V, SG): Mein Vorredner hat die Bedeutung dieses Strassenbauprogramms wunderschön zusammengefasst. Ich möchte gerne etwas zum Ostschweizer Projekt sagen. Weil das in diesem Raum eigentlich nicht umstritten ist und es keine Minderheit gibt, sage ich es gerne in der Debatte zum Eintreten.

Dieses Projekt, die dritte Röhre des Rosenberg隧nels inklusive der Spange Güterbahnhof, ist für die Region St. Gallen und für die Ostschweiz von zentraler Bedeutung. Wenn beim Rosenbergtunnel jeweils irgendetwas geschieht, dann kommt es mir immer ein bisschen vor wie beim Gotthard: Dann kollabiert nämlich das ganze Verkehrssystem in der Ostschweiz. Die dritte Röhre des Rosenbergtunnels ist auch für die Sicherheit zentral, und sie ist eben wirklich das Herzstück der ganzen West-Ost- oder Ost-West-Verbindung in der Ostschweiz. Dazu – ich denke, das ist auch im Interesse der beiden Appenzeller Halbkantone – ist die Spange Güterbahnhof von zentraler Bedeutung.

Hier ist es mir einfach ein Anliegen, darauf hinzuweisen, dass es in der Stadt St. Gallen dazu eine Volksabstimmung gab, bei der – bei einer Stimmbeteiligung von 63 Prozent – 63 Prozent der St. Gallerinnen und St. Galler diesem Projekt zugestimmt haben. Leider gibt es jetzt Bestrebungen der Mehrheit des Stadtparlamentes, dieses Volksmehr wieder zu umgehen.

Da ist einfach meine klare Botschaft: Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt St. Gallen – und, ich bin überzeugt, auch im Kanton St. Gallen – will unbedingt eine dritte Röhre des Rosenbergtunnels und insbesondere die Spange Güterbahnhof, damit es dort eine Entlastung gibt.

Im Sinne der Verkehrsentslastung in der Ostschweiz und im Kanton St. Gallen bitte ich Sie, auf all diese Beschlüsse einzutreten und ganz speziell auch diesem Ostschweizer Projekt zuzustimmen.

Germann Hannes (V, SH): Vorweg dies: Ich begrüsse das Programm, das uns hier zur Genehmigung vorliegt, vollumfänglich, auch mit der Ergänzung Le Vengeron-Coppet-Nyon. Vor allem sind auch die entsprechenden gesamtverkehrlichen Optimierungen, die vorgesehen sind, zu begrüßen. Stichworte sind Geschwindigkeitsharmonisierung oder Gefahrenwarnanlagen. Dann gibt es noch die Tropfenzählersysteme mit all ihren Vor- und Nachteilen – der Gotthard lässt grüssen – und auch die lokalen Pannestreifenumnutzungen. Wir können es



uns nicht leisten, Fläche zuzubetonieren, die dann weitestgehend unbenutzt bleibt. Auch sind die Massnahmen bei den Anpassungen der Verkehrsregeln zu begrüssen, wie zum Beispiel jene, dass an Kolonnen rechts vorbeigefahren werden kann und dass das Reissverschlussprinzip im Vorfeld eines Fahrstreifenabbaus gestärkt wird.

Nun zu einem Bereich, zu dem ich auch gerne Stellung nehme, nämlich zu jenem Bereich, der – das wird Sie nicht wundern – den Kanton Schaffhausen betrifft: Es geht um den Ausbau des Fäsenstaubtunnels. Dort gibt es eine zweite Röhre. Einfach dies zur Situation in Schaffhausen, damit Sie das sehen: Der Fäsenstaubtunnel nimmt auch sehr viel Quellverkehr auf und hat pro Tag eine Frequenz von rund 30 000 Fahrzeugen. Er ist also anderthalbmal bis doppelt so stark befahren wie der Gotthardtunnel, und das geht auch weitgehend ohne riesige Staus. Doch die Verkehrszunahme, die bis 2040 prognostiziert wird, legt uns eben nahe, dieses Projekt nun in Angriff zu nehmen.

Hinzu kommt, dass die anstehende Sanierung eine Katastrophe bewirken würde, wenn der Tunnel dann komplett geschlossen werden müsste und bis dann keine Ersatzlösung vorliegen würde. Dann hätten wir ein ähnliches Problem, wie es sich am Gotthard ergeben hat. Das will in Schaffhausen wirklich niemand, dass sich diese 30 000 Fahrzeuge dereinst irgendwo durch die Stadt quälen müssen. Wenn Sie die engen Verhältnisse kennen, dann können Sie sich ausmalen, was das bedeuten würde. Insofern stehe ich zu hundert Prozent hinter dem Projekt.

Nun habe ich aber zwei Fragen speziell an Bundesrat Rösli, und zwar betreffen sie die Möglichkeit, das wegfallende Regime noch einmal anzuschauen. Wir haben eine Ausfahrt Süd, die funktioniert. Es ist zwar auch dort alles sehr eng. Auch bei der Ausfahrt Nord ist es eng. Dort hat es auch Einfahrten in beide Richtungen, sowohl in Richtung Zürich als auch in Richtung Thayngen und Deutschland. Die fallen dann eben weg, und das führt logischerweise zu einem Umgehungsverkehr. Sie haben die Information des Grossen Stadtrates aus Schaffhausen zum geplanten Ausbauprojekt erhalten. Es ist ein Schreiben an das Büro ergangen. Darin hat eine Mehrheit des Grossen Stadtrates ihre Bedenken zum Ausdruck gebracht, die mit dem Ausbau Nord und der

AB 2023 S 828 / BO 2023 E 828

Reduktion der Aus- und Einfahrten im Zusammenhang stehen.

Sie stellen zugleich Fragen; ich zitiere aus dem Brief: Sie verlangen eine erneute Überprüfung des durchgehenden Ausbaus auf vier Fahrspuren bis Schaffhausen-Herblingen, und dies unter anderem wegen der geänderten Ausgangslage, die der vom Bundesrat beschlossene Verzicht des Ausbaus auf der Strecke Schaffhausen-Herblingen bis Thayngen mit sich bringt.

Das ist eine berechnete Frage. Der Zoll Thayngen ist einer der grössten, einer der bedeutendsten der Schweiz, nach Basel und Chiasso. Diesem Umstand müsste man Rechnung tragen. Dort ist jetzt eigentlich das ganze Nationalstrassennetz unterbrochen. Es hat zwar eine grüne Tafel, aber es ist keine ebenbürtige Nationalstrasse, denn man kann am Ende dieser Nationalstrasse auch über die Gegenfahrbahn in die dort anliegenden Gemeinden links abbiegen, und das scheint mir doch nicht ganz zukunftssträchtig in Anbetracht des bis 2040 zu erwartenden Plus von 9000 Fahrzeugen. Darum habe ich konkrete Fragen an Herrn Bundesrat Rösli.

1. Wäre der Bundesrat bereit, im Rahmen der Ende Jahr oder dann Mitte nächsten Jahres anlaufenden Planaufgabe respektive des Plangenehmigungsverfahrens, in dem auch die flankierenden Massnahmen inbegriffen sind, eben mögliche Anpassungen vorzunehmen, die den Bedenken Rechnung tragen?

2. Würde es nicht doch Sinn machen, das Nationalstrassennetz zu schliessen und die einspurige Fahrbahn eben bis Thayngen weiterzuziehen, im Wissen darum, dass das dann möglicherweise erst in einer späteren Phase möglich sein wird?

Ich bin Ihnen dankbar, Herr Bundesrat, wenn Sie hierzu noch ein, zwei Ausführungen machen könnten.

Im Übrigen bitte ich Sie wie gesagt, auf die Vorlage einzutreten und den Beschlüssen der Kommission zuzustimmen.

Stark Jakob (V, TG): Ich erlaube mir, einige Worte zum Bundesbeschluss 2 über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen zu sagen. Grundlage dieses Ausbaus ist das Strategische Entwicklungsprogramm (Step) Nationalstrassen – ein wirklich beeindruckendes Werk. Ich möchte dem ASTRA für diese Riesenarbeit herzlich danken: Das ist gute Arbeit!

Im Programm sind 16 kantonale Erweiterungsprojekte auf den 400 Kilometern ehemaliger Kantonsstrassen enthalten, die der Bund per 1. Januar 2020 im Rahmen des Netzbeschlusses (NEB) übernommen hat. Zu diesen 16 kantonalen Erweiterungsprojekten zählt auch die N23 in der Osthälfte des Thurgaus von Arbon am Bodensee nach Bonau und Müllheim im Thurtal – das Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS). Es wurde jetzt in das Step aufgenommen und den weiteren Realisierungshorizonten zugeteilt. Eine vertiefte Überprüfung wird



im Hinblick auf 2026 vorgenommen. Da sind auch weitere sechs NEB-Strecken drin, die jetzt in den Kosten noch nicht enthalten sind. Das Step-Investitionsvolumen beläuft sich auf 34 Milliarden Franken.

Es sind 66 Projekte im Step, beispielsweise zwölf aus dem Kanton Zürich, zehn aus dem Kanton Waadt und am Schluss genau eines aus dem Kanton Thurgau. Selbstverständlich sind Zürich und die Waadt grösser als der Thurgau. Aber das Verhältnis der Zahl der Projekte – zwölf und zehn und am Schluss nur eines im Thurgau, zudem noch im weiteren Realisierungshorizont – spricht eine klare Sprache. Auch Regionen und Kantone am Rande der Schweiz gehören verkehrspolitisch zur Schweiz. Ich bin deshalb sehr froh, dass der Bundesrat vorsieht, den gesamten Korridor der N23 bzw. BTS von Arbon bis Bonau – das sind 33 Kilometer – einer umfassenden Prüfung zu unterziehen.

Selbstverständlich hätten wir ein forscheres Vorgehen begrüsst, aber es ist zu akzeptieren. Wichtig sind aber die Kriterien der Prüfung, die das ASTRA macht. Die Kriterien heissen: Die neue Strasse muss kreuzungsfrei sein, auf der neuen Strasse muss durchgehend 80 bis 100 Kilometer pro Stunde gefahren werden können, und auf der neuen Strasse darf es keinen Langsamverkehr geben. Es muss eine grüne Autostrasse sein. So wird diese Osthälfte des Kantons Thurgau endlich verkehrstechnisch auf eine Weise erschlossen, dass sich alle Sektoren dieser Region – auch das Wohnen, auch die Umwelt – richtig und plangemäss entwickeln können. Wenn auch der Verkehr in Zukunft elektrisch funktioniert, werden immer noch sehr viele Fahrzeuge auf den Strassen hin und her fahren. Die Petition 22.2007, "Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) umsetzen – jetzt", die dieser Rat heute zur Kenntnis nehmen wird und die von sehr vielen Personen aus dem Kanton Thurgau unterzeichnet worden ist, weist auf dieses Bedürfnis im Kanton Thurgau hin.

Wir Thurgauerinnen und Thurgauer sind bekanntermassen ein geduldiges Volk. Wir vertrauen in der Regel immer dem Bundesrat. Aber auch die Geduld kann ein Ende haben, auch das Vertrauen kann bröckeln. Wir erwarten deshalb vom Bund – konkret vom Bundesrat, vom Vorsteher des UVEK und vom Direktor des ASTRA –, dass er unsere Bedürfnisse sehr ernst nimmt und im Step 2026 die Lösung für eine neue Nationalstrasse N23 für die Osthälfte unseres Kantons Thurgau präsentiert, und zwar mit einem nahen Realisierungshorizont.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Der Berichterstatter möchte noch einmal das Wort ergreifen.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je n'ai pas très bien compris la procédure. On était dans le débat d'entrée en matière et là on a parlé de problèmes spécifiques. Mon intervention concerne encore le débat d'entrée en matière parce que certains propos, entre autres de Mme Mazzone, ont, comme le dit Johnny Hallyday, allumé le feu.

Chères et chers collègues, en 2015 et 2016, nous avons travaillé dans ce conseil avec une certaine sérénité pour faire la paix entre le rail et la route. C'est un concept de base qui permet tout simplement de résoudre les problèmes globaux de mobilité. Faire croire que c'est en continuant à avoir un trafic congestionné sur le réseau des routes nationales qu'on va résoudre la problématique de la mobilité des citoyens dans sa globalité, ce n'est pas possible. Il y a donc un bon équilibre à trouver sur les axes principaux, que ce soit ceux des routes nationales ou ceux du rail – le réseau grandes lignes; il faut trouver des solutions.

On vient d'entendre les représentants de quasiment toutes les régions de Suisse parler des problèmes dans leur région, et ils voudraient qu'on aille plus vite dans la construction de routes, de voies ferrées. Mais, chères et chers collègues, cela ne se fait pas en deux ou trois minutes. Il y a des critères de décision qui sont, pour les routes, codifiés avec l'Office fédéral des routes; il en va de même pour le rail.

Madame Mazzone, je vous regarde parce que vous avez tenu différents propos quant au transfert modal. D'ailleurs, je constate que Mme Vara, qui se plaint dans la presse du jour de l'absence de certains sénateurs lors des débats, n'a pas écouté le débat actuel sur nos infrastructures, qui est très intéressant. Je me permets donc de vous répondre, Madame, compte tenu des injonctions que vous avez faites.

Je reviens sur la notion de la guerre entre le rail et la route et sur les moyens financiers. Ce projet concerne une procédure fédérale; il s'agit de prendre des décisions relatives à la planification. Si l'on ne fait rien quant aux goulets d'étranglement, que ce soit dans votre région ou la région zurichoise ou la mienne, demain, on aura plus de pollution, et les familles seront tout simplement en retard, par exemple, pour aller récupérer leurs enfants. Il y a donc des projets à réaliser.

Nous traitons là essentiellement des goulets d'étranglement. C'est une politique stratégique qui a été développée au fil du temps et qui permet de résoudre avec attention les problèmes des régions.

D'autant que, les projets qui sont cités dans les messages, ce ne sont pas des projets qui se réaliseront tout de suite: la possibilité est donnée, démocratiquement, de mettre à l'enquête les projets, qui, ensuite, se mettront ou non en route.

Je prends ma région comme exemple: nous avons décidé, il y a huit ans, de faire le contournement de Lau-



sanne-Morges, au même titre qu'à Zurich il a été décidé de faire certains projets. Ceux-ci n'ont pas bougé d'un centimètre, parce que le canton, ou parfois les communes, s'y sont opposés.

AB 2023 S 829 / BO 2023 E 829

Aujourd'hui, s'agissant du noeud de Crissier, qui est un très vieux problème, une solution va enfin peut-être être trouvée, mais on est dans la phase de l'enquête. C'est une planification sur les moyen et long termes, mais il ne faut pas croire que tout ce qu'on voter aujourd'hui donnera lieu à une décision immédiate, il faut bien s'en rappeler. Et si l'on veut faire plus de report modal, alors mettez les moyens pour le rail lors de la prochaine législature. Vous entendez les réponses de la part des spécialistes, que ce soit ceux de l'OFT ou des CFF: on n'a pas assez de ressources.

La première chose que vous devriez faire tout à l'heure, c'est accepter ma motion, que le Conseil fédéral a recommandé de rejeter, pour garantir justement un projet cohérent, en ne réalisant pas seulement la première étape dans la région de Morges, mais la globalité jusqu'à Genève, pour répondre aux problèmes de mobilité au même titre qu'entre Winterthour et Saint-Gall, pour prendre quelques exemples.

Mais ces moyens, Madame, il faut les trouver. D'où viennent-ils? Ils viennent du paquet fédéral, c'est une juste redistribution des moyens qu'il faut assurer. Il n'y a pas seulement des problèmes d'infrastructures relatives à la mobilité, mais il y a encore plein d'autres problèmes, qui sont d'ordre social, sanitaire, etc.

Nous sommes ici dans la chambre "de réflexion" et dans laquelle nous devons être attentifs. C'est pour cela que j'ai commencé ma présentation en disant de ne pas allumer le feu, cela ne sert à rien. Parce qu'en fait, vous faites croire qu'en ne réalisant pas ce projet, il est possible de faire autre chose. Ce n'est pas vrai. D'ici à la fin de votre carrière politique, qui j'espère sera longue, je ne suis de loin pas sûr que l'on aura pu réaliser tous les projets décidés ici aujourd'hui. Parce que, justement, la démocratie permet, aux citoyens, aux communes et autres, de s'opposer.

Un projet est proposé ici, je l'aborderai d'ailleurs par la suite, et on entend qu'une commune et un canton ne sont pas entièrement d'accord avec celui-ci.

Or, l'Office fédéral des routes, qui est responsable de ce projet, a des critères de décision et dit: "On ne peut pas couvrir votre autoroute; on ne peut pas mettre des murs antibruit", parce que cela ne serait pas conforme au principe de l'égalité de traitement applicable à l'ensemble du réseau des routes nationales. Voilà comment cela fonctionne!

Quant à l'intérêt général: les routes nationales représentent 3 pour cent du réseau – 3 pour cent du réseau! – pour 50 pour cent des transports individuels motorisés. Il y a donc une plus-value confédérale énorme, et on doit répartir les moyens pour les mettre en oeuvre.

Voilà, chères et chers collègues. Je ne peux donc que vous recommander, comme la commission, d'entrer en matière de manière globale. Je reviendrai ensuite sur les différents arrêtés et je précise bien que, si l'arrêté 1 prévoit des mesures immédiates très claires, l'autre concerne des projets qui se mettent en place, et nous autorisons par ce biais l'administration à aller de l'avant dans ces projets qui se réaliseront – j'ose espérer – rapidement. Mais tout cela dépendra bien sûr des droits des tiers.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich danke dem Berichterstatter für die umfassende Einführung und Darlegung dieses für die Zukunft der Infrastrukturen in der Schweiz wichtigen Geschäfts. Nach dem Nationalrat sind Sie als Zweirat eigentlich schon auf der Zielgeraden für dieses Geschäft, und ich hoffe, dass wir es in dieser Session abschliessen können, um dann die verschiedenen Projekte konkret an die Hand nehmen zu können.

Es geht heute um die Nationalstrasse, aber ich möchte klar betonen, was jetzt auch vom Kommissionsprecher, Herrn Français, mitgeteilt wurde: Diese Arbeiten sind Teil eines Gesamtverkehrskonzepts, und sie stehen auch mit dem Ausbau des Schienennetzes in Einklang. Es gibt einfach einen unterschiedlichen Rhythmus: Im Bereich Strasse kommen wir alle vier Jahre, im Bereich der Schiene alle acht Jahre mit einer Vorlage. Aber letztlich möchte ich Ihnen doch kurz die Zahlen im Vergleich darlegen.

Es ist schwierig, die Jahre genau voneinander abzugrenzen, weil es eben unterschiedliche Projekte sind, doch kann man es in etwa machen. Beim Strategischen Entwicklungsprogramm (Step) Eisenbahnstruktur haben wir für die Ausbauschritte 2025 und 2035 Kredite von 27 Milliarden Franken vorgesehen. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt den Stand dieser Ausbauprogramme mit einigen Zusatzkrediten, die dort eingerechnet sind, vorgelegt bekommen. Beim Ausbauschritt Step mit Realisierungshorizont 2030, also in etwa dem gleichen Horizont wie bei der Strasse, sprechen wir von 17 Milliarden Franken. Bei Unterhalt und Instandsetzung sprechen wir hier von einem Paket von 8,8 Milliarden Franken. Bei der Bahn haben wir aktuell eine Vorlage für Unterhalt und Instandsetzung in der Höhe von 15,1 Milliarden Franken in der Vernehmlassung. Es ist mir wichtig, das in den Vordergrund zu stellen.



Wir wollen eben nicht das eine gegen das andere ausspielen. Um die zukünftigen Verkehrsströme in diesem Land zu bewältigen, braucht es beide Projekte. Es ist nicht so, dass wir, wenn wir jetzt im Nationalstrassenbereich Einsparungen machen oder Projekte nicht realisieren, diese Kapazitäten dann einfach zur Bahn verschieben können. Sie können von der Bahn aus Platzgründen gar nicht aufgenommen werden. Es ist mir wichtig, das hier in den Vordergrund zu stellen.

Ich möchte deshalb zuerst die Wichtigkeit und Bedeutung der Nationalstrassen für das Land nochmals darlegen, dann die Notwendigkeit zum Unterhalt und zur Weiterentwicklung erläutern, kurz auf die Ergebnisse der Vernehmlassung eingehen und schliesslich das Fazit des Bundesrates und die Anträge zum Eintreten präsentieren.

Die Nationalstrassen sind das Rückgrat des Strassenverkehrs in der Schweiz. Auf einer Netzlänge von 2250 Kilometern werden 40 Prozent des Strassenverkehrs, des motorisierten Individualverkehrs, abgewickelt. Die Länge von 2250 Kilometern entspricht gerade einmal 3 Prozent des Strassennetzes. Auf 3 Prozent sind also 40 Prozent des Verkehrs unterwegs. Noch extremer ist es im Güterverkehr: Auf diesen 3 Prozent Strassenlänge sind 70 Prozent des Güterverkehrs unterwegs. Das zeigt, so glaube ich, relativ eindrücklich die Bedeutung unserer Nationalstrassen. Sie tragen in sehr erhöhtem Masse dazu bei, unsere Mobilität abzuwickeln, Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern zu versorgen und Städte und Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten; das ist ein ganz wichtiger Aspekt.

Damit Nationalstrassen gut funktionieren, braucht es unser Zutun. Ohne Gegenmassnahmen wird das Nationalstrassennetz bis 2040 auf über 450 Kilometern regelmässig überlastet sein. Das ist gut ein Fünftel des gesamten Nationalstrassennetzes. Wenn Arbeitnehmende im Stau stehen, kostet das dem Gewerbe sehr viel Geld. Wir beziffern diese Kosten heute auf jährlich etwa 3 Milliarden Franken. Im letzten Jahr wurde mit fast 40 000 Stautunden der höchste je erhobene Wert erreicht.

Besonders davon betroffen sind Nationalstrassen im städtischen Einzugsgebiet. In diesen dicht besiedelten Gebieten wirken sich überlastete Nationalstrassen besonders stark auf die Bevölkerung aus. Der Verkehr, den die Nationalstrassen nicht mehr bewältigen können, weicht auf das städtische Verkehrsnetz aus; verstopfte Strassen in den Städten sind letztlich die Folge davon. Sie behindern den öffentlichen Verkehr und die Velofahrer, wirken sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit aus und verursachen zusätzlich Lärm und Abgase. Ein Ausbau der Nationalstrassen ist also letztlich gerade aus ökologischer Sicht eine Notwendigkeit.

Zur Weiterentwicklung und zum Unterhalt: Damit die Nationalstrassen ihre wichtige Entlastungsfunktion auch in Zukunft erfüllen können, sind Massnahmen notwendig. Ich kann Ihnen versichern, dass Ausbaumassnahmen für den Bundesrat dabei nicht das erste Mittel sind. Bevor Ausbaumassnahmen in Betracht gezogen werden, wird alles dafür getan, dass zusätzliche Nachfragen möglichst nicht entstehen oder die bestehenden Infrastrukturen effizienter bzw. möglichst effizient genutzt werden. Dies geschieht beispielsweise durch eine bessere Abstimmung der räumlichen und der verkehrlichen Entwicklung durch Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel oder durch umfassende Verkehrsmanagementmassnahmen.

Nationalstrassenseitig wurde und wird viel getan, um die bestehenden Kapazitäten besser auszunutzen. Die

AB 2023 S 830 / BO 2023 E 830

Verkehrsmanagementmassnahmen, das sehen Sie bei vielen Baustellen, werden massiv ausgebaut und bringen eine Reduktion von Stautunden. Erst wenn diese Mittel ausgeschöpft sind, plant der Bundesrat Kapazitätserweiterungen. Diese durchlaufen eine langjährige und intensive Planungsphase, in der den unterschiedlichen und berechtigten Interessen des Umweltschutzes, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der betroffenen Regionen und Kantone Rechnung zu tragen ist. Daneben gewinnt die Unterhaltsfähigkeit des Nationalstrassennetzes auch zunehmend an Bedeutung. Auf dem hochausgelasteten Strassennetz sind länger andauernde Sperrungen von Fahrspuren für Instandsetzungsarbeiten längst nicht mehr möglich. Tunneln können nur noch umfassend saniert werden, wenn zuvor zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Die nötigen Ausbauten dienen also nicht nur der Kapazitätserweiterung, sondern immer öfters auch der Robustheit, der Resilienz und der Unterhaltsfähigkeit des Nationalstrassennetzes. Wir sehen in diesen Tagen gerade am Gotthard, wie wichtig eine gewisse Redundanz ist, damit das Strassennetz eben auch bei einem Ereignis, das wir nie ganz ausschliessen können – wir befinden uns in der Natur –, weiter funktioniert. Neben den Ausbauten ist es wichtig, dass das bestehende Nationalstrassennetz in Schuss gehalten wird. Deshalb ist hier ein umfassender Kredit für regelmässige Betriebs- und Unterhaltsarbeiten notwendig. Mit dieser Botschaft will der Bundesrat sicherstellen, dass genügend Geld für diese Betriebs- und Unterhaltsmassnahmen für das bestehende Netz vorhanden ist und die Finanzierung der nächsten Etappe der Kapazitätserweiterungen sichergestellt werden kann.

Beim Beschluss über die Kapazitätserweiterungen gibt es einen zentralen Unterschied zum Vorgehen bei der



Eisenbahn. Im Gegensatz zur Bahninfrastruktur – ich habe es einleitend schon angetönt – entscheiden Sie alle vier Jahre über die weiteren Projekte. Wir schlagen Ihnen diejenigen Projekte aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen vor, von denen wir die Kosten kennen und erwarten, dass sie in den nächsten vier Jahren baureif sind und dann effektiv realisiert werden können.

Zum Ergebnis der Vernehmlassung: In der Vernehmlassung stiessen die Überlegungen des Bundesrates mehrheitlich auf Zustimmung. Die Notwendigkeit, finanzielle Mittel für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen bereitzustellen, wird grundsätzlich bejaht. Unterschiedliche Auffassungen gibt es bei der generellen Ausrichtung der Vorlage. Während die Mehrheit die Erweiterung der Nationalstrassen begrüsst und teilweise eine raschere Realisierung fordert, lehnen andere jegliche Erweiterungsprojekte aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ab. Wir sehen diese Divergenz auch bei den heutigen Anträgen.

Der Umfang des Step Nationalstrassen wird von der Mehrheit begrüsst. Die Kantone unterstützen den vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbauschnitt. Einige Kantone forderten die höhere Priorisierung von Vorhaben auf ihrem Gebiet. Am meisten kontrovers diskutiert wurde der Umgang mit den sieben kantonalen Strassenprojekten, die vom Bund übernommen wurden. Hier haben wir zum Teil Vertiefungsbedarf ausgemacht. Der Bundesrat hält am Überprüfungsbedarf bei diesen Vorhaben fest. Er führt die nötigen Vertiefungen innerhalb des Step Nationalstrassen durch und hat die sieben Vorhaben dem weiteren Realisierungshorizont zugeordnet. Dem Anliegen des Kantons Glarus soll Rechnung getragen werden. Hier wurde das Anliegen auch von den Herren Ständeräte Zopfi und Hefti dargelegt. Die Umfahrung Netstal soll zusammen mit dem kantonalen Projekt geplant und umgesetzt werden. Das kantonale Projekt Umfahrung Glarus schliesst unmittelbar an die vom Bund vorgesehene Umfahrung Netstal an und ist deren logische Fortsetzung. Eine gemeinsame Planung ermöglicht hier Synergien. Der Nationalstrassenperimeter endet aber in Glarus Nord. Die Planung und Finanzierung der Umfahrung Glarus bleibt Aufgabe des Kantons Glarus. Wir hoffen hier auf eine enge Zusammenarbeit, dass diese Projekte gemeinsam mit der Nutzung von Synergien realisiert werden können. In engem Kontakt mit dem Kanton werden wir die nötigen Arbeiten absprechen. Das werde auch ich persönlich eng verfolgen.

Ich möchte noch auf die verschiedenen Fragen eingehen, die gestellt wurden:

Frau Mazzone, betreffend das vom Nationalrat eingebrachte Projekt Le Vengeron-Coppet-Nyon: Die beiden Kantone Genf und Waadt unterstützen dieses Projekt und ebenso die anliegenden, betroffenen Gemeinden. Für dieses Projekt liegt die Plangenehmigung vor, sie wird im Oktober vom Bundesrat besprochen, damit wir wieder gleich weit wie mit allen anderen Projekten sein werden. Wenn Sie also die Projekte hier in der Schlussabstimmung genehmigen, dann sind wir einen Monat später auch bei diesem Projekt in der Westschweiz gleich weit wie bei allen anderen fünf vom Bundesrat beantragten Projekten. Wir haben hier also eigentlich keinen Projektstandunterschied. Es passt also auch in diesen Vierjahresrhythmus.

Noch einmal: Auch wenn wir diese Ausbauten nicht machen – ich wiederhole es bewusst, ich habe es einleitend schon gesagt –, werden wir die Kapazitäten nicht einfach hin zur Bahn verschieben können. Sie haben vorhin gehört, welches die Mittel sind, die wir in die Bahn investieren: Dort gehen wir von einer Erhöhung des Modalsplits von 3 Prozent aus. Das ist eine Erhöhung, die aufgrund der Kapazitäten realisierbar und die dann auch dem Bevölkerungswachstum und den höheren Ansprüchen an die Mobilität gemäss Verkehrsperspektiven Rechnung tragen kann. Mehr liegt hier gemäss unseren Prognosen und Berechnungen nicht drin. Es braucht beide Ausbauschnitte.

Zu den Fragen von Herrn Germann: Das Anliegen der Weiterführung nach Thayngen kennen wir, wir sind uns seiner bewusst. Aufgrund der Verkehrsprognosen sind wir der Auffassung, dass es in einem späteren Schritt durchaus aufgenommen werden kann; wir werden das entsprechend prüfen und anschauen. Es ist jetzt noch nicht dringend nötig. Es ist aber letztlich auch eine Frage der Priorisierung der Mittel. Zu einem späteren Zeitpunkt ist für uns die Weiterführung durchaus denkbar, und wir werden das dann entsprechend wieder hier vorlegen. Sie haben noch nach Varianten gefragt. Hier ist es so, dass wir das mit dem Kanton Schaffhausen und mit der Stadtregierung abgesprochen haben. Stadtregierung und Kanton haben dieser Variante in dieser Ausführungsform zugestimmt. Wir möchten das entsprechend auch so umsetzen. Das zu Ihren Fragen.

Herr Ständerat Stark, ich kann Ihnen versichern, dass die Bodensee-Thurtal-Strasse in Ihrem Sinne angegangen wird und die Korridorstudie mit den Eckwerten, die Sie genannt haben, so erstellt werden soll. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie das auch in zeitlicher Hinsicht möglichst rasch haben wollen. Wir werden das entsprechend angehen. Wir konnten uns bereits persönlich darüber austauschen.

Herr Ständerat Salzmann und Frau Ständerätin Friedli haben die spezifischen Projekte in ihren Regionen genannt. Es ist so, sie sind notwendig. Wir sind überall gleich vorgegangen, und zwar nach dem Bedarf und dem jeweiligen Kosten-Nutzen-Verhältnis. Wenn man am Morgen im Radio jeweils die Verkehrsstauungen hört, wird einem klar, dass die Standorte der Projekte, die Sie genannt haben, eigentlich mehr oder weniger



relativ regelmässig im Radio kommen. Es ist also kein Zufall, dass wir in Bern, in St. Gallen, Schaffhausen und Le Vengeron diese Bauten machen wollen.

In diesem Sinne danke ich für die Unterstützung.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Besten Dank, Herr Bundesrat.

Rösti Albert, Bundesrat: Darf ich noch zum Fazit kommen? (*Zwischenruf Präsidentin: Selbstverständlich!*) (*Heiterkeit*) Entschuldigung, Frau Ständeratspräsidentin! Ich will es kurz machen.

Der Bundesrat beantragt Ihnen einen Zahlungsrahmen von 8,878 Milliarden Franken für den Unterhalt der Nationalstrassen sowie den Ausbauschritt 2023 mit den Projekten Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, der dritten Röhre des Rosenberg隧nels in St. Gallen inklusive der Spange Güterbahnhof, dem Rheintunnel in Basel und der zweiten Röhre

AB 2023 S 831 / BO 2023 E 831

des Fäsenstaubtunnels in Schaffhausen. Wie gesagt, wenn Sie das Projekt Le Vengeron-Coppet aufnehmen, wird es der Bundesrat im Oktober auch behandeln. Dann kommt der nötige Verpflichtungskredit für diese Ausbauten im Umfang von 4,354 Milliarden Franken dazu.

Im Sinne meiner Ausführungen bitte ich Sie, auf diese Beschlüsse einzutreten.

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

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

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Cet arrêté fédéral 1 a fait l'objet d'un débat général, mais il y a lieu de préciser à quoi servent ces montants. Il faut bien le comprendre. D'abord, ils garantissent le bon état et l'entretien du réseau. Ils garantissent aussi l'amélioration du réseau, en particulier dans le cadre des sorties autoroutières, qui sont aujourd'hui insuffisantes, comme je l'ai dit dans mes propos initiaux. Ces sorties sont bien souvent des parkings d'attente avant de pouvoir rentrer sur le réseau cantonal, voire communal. Ces montants améliorent aussi sensiblement l'effet de la route sur notre environnement, en particulier sur le traitement des eaux. En effet, quand des travaux d'entretien conséquents sont régulièrement faits sur le réseau, il y a une séparation des eaux de surface, qui ne sont pas vraiment des eaux claires, puisqu'elles sont polluées par les polluants émanant de la voiture, comme l'usure des pneus ou différents métaux lourds. Cet arrêté fédéral constitue donc une plus-value pour la sécurité et pour l'environnement et a été approuvé à l'unanimité de notre commission.

Angenommen – Adopté



Art. 1 – Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6001)

Für Annahme der Ausgabe ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/6002)

Für Annahme des Entwurfes ... 40 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

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

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

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

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

...

f. Le Vengeron – Coppet – Nyon (GE/VD), sofern der Bundesrat das generelle Projekt bis am 31. Dezember 2023 genehmigt hat.

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Mazzone)

Abs. 2 Bst. a, b

Streichen

Art. 1

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national



Al. 2

...

f. Le Vengeron – Coppet – Nyon (GE/VD) à condition que le Conseil fédéral ait approuvé le projet général au plus tard le 31 décembre 2023.

Proposition de la minorité

(Zopfi, Mazzone)

Al. 2 let. a, b

Biffer

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je crois que le débat a déjà eu lieu, en tout cas lors de l'entrée en matière. Chacun a pu s'exprimer. Je vous ferai un résumé rapide de cette discussion, puisque cet arrêté fédéral a été très longuement discuté au sein de notre commission.

A l'article 1 alinéa 2 lettres a et b, une minorité propose de biffer les lettres a et b de l'alinéa, soit de ne pas inclure un accroissement de la capacité pour les projets de Wankdorf-Schönbühl et Schönbühl-Kirchberg. Elle a argué que certaines adaptations et extensions de capacités des routes nationales ne sont pas nécessaires et que la politique "plus de trafic, plus d'aménagement" peut être contre-productive, notamment en invoquant des considérations climatiques et des résistances dans les régions.

La majorité a toutefois soutenu le projet, en soulignant les problèmes de circulation et l'importance des infrastructures de transports pour l'économie. Elle estime que cela permettra de réduire les embouteillages. Dès lors, la commission propose de conserver les lettres a et b, conformément à la décision du Conseil national, par 9 voix contre 2 et 1 abstention.

Est-ce que je peux continuer pour les autres articles, Madame la présidente?

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Nous traiterons les autres articles après.

AB 2023 S 832 / BO 2023 E 832

Zopfi Mathias (G, GL): Ich spreche gleich auch zu Buchstabe b, also zu beiden Strassenprojekten.

Ich habe es in meinem Eintretensvotum gesagt: Es gibt verschiedene Strassenprojekte in dieser Vorlage, und man kann und muss sie auch verschieden bewerten. Es ist ja nicht so, dass ich gegen alle Strassen ausser jenen in Glarus wäre. Man kann sie vielmehr auch differenzierter bewerten.

Die Projekte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg bringen einen reinen Kapazitätsausbau. Diese Autobahnen sollen auf acht bzw. sechs Spuren erweitert werden. Das scheint mir doch etwas aus der Zeit gefallen zu sein. Ich sage nicht, Kollege Engler, dass dieses Projekt des Teufels ist, ich habe es vorhin nicht gesagt, und ich sage es auch jetzt nicht. Es ist des Bundesrates, und das ist nicht gleich schlimm. (*Heiterkeit*) Ich sage auch – da haben Sie natürlich recht, Kollege Engler, ich habe den Kerenzerberg als Beispiel genannt –, dass es Situationen und Projekte gibt, wo man Kapazitäten schaffen muss, auch ausserhalb von reinen Umfahrungen, so, wie ich es gesagt habe.

Aber auch wenn klar ist, dass die Elektromobilität einen Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels und der Klimakrise leisten wird, muss es doch erlaubt sein, über die Kapazitätsfrage, die Frage nach mehr Mobilität, zu sprechen. Ist es einfach ein Naturgesetz, dass wir immer mehr Mobilität haben? Mobilität bedeutet auch Ineffizienz, bedeutet Wege, bedeutet Landverbrauch usw.; ich komme nachher noch darauf. Es muss doch erlaubt sein, das zu hinterfragen, insbesondere auch bei einzelnen Projekten. Wenn wir das nicht machen und hier in diesem Saal diese Diskussionen nicht führen würden, dann sähe ich keine Berechtigung. Dann könnten wir heute Morgen auch jassen gehen und uns dort angiften, wie es einige getan haben.

Gut, jetzt zu diesen Projekten: Der Landverbrauch dieser Ausbauprojekte ist enorm. Es ist eine Rodung eines Waldstücks notwendig. Mit dem Ausbau Wankdorf-Schönbühl auf einer Länge von 5,7 Kilometern würden 13,4 Hektaren Land zubetoniert, 3,7 Hektaren davon sind wertvolle Fruchtfolgeflächen. Während der Bauzeit würden weitere 13 Hektaren benötigt, und 3,5 Hektaren Wald müssten gerodet werden. Das dürfte der Grund sein, weshalb auch Vertreter der Landwirtschaft das Projekt ablehnen und sich auch der Schweizer Bauernverband kritisch geäussert hat. Auch die Gemeinden stehen nicht alle hinter dem Projekt. Es stimmt nicht, dass die ganze Region einverstanden ist und sich dieses Projekt wünscht. Die Stadt Bern und die Gemeinden Zollikofen und Bolligen sind gegen das Projekt, andere Gemeinden haben deutliche Vorbehalte.

Statt des Ausbaus der Autobahn wäre hier doch ein Kapazitätsausbau viel sinnvoller, der dazu führen würde, dass das Nadelöhr kleiner wird und auf diesem Weg einfach wieder mehr Mobilität, ob elektrisch oder



fossil betrieben, fliessen könnte. Ich glaube, man sieht nirgendwo besser als bei diesem Projekt, dass Kapazitätsausbauten in dieser Art einfach wieder zu mehr Verkehr führen. Stattdessen müsste man doch mit Massnahmen den Umweg über die Dörfer und den Schleichverkehr angehen. Um die Dörfer echt zu entlasten anstatt sie mit mehr Landverbrauch zu belasten, müsste man den Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöhen. Es geht mir hier nicht um ein Gegeneinander-Ausspielen, sondern es geht um Alternativen und um ein Denken in Systemen.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Salzmann Werner (V, BE): Geschätzter Herr Ständerat Zopfi, geschätzter Kollege, ich will Ihnen nicht Sankt-Florians-Politik unterstellen. Aber wenn Sie sagen, Umfahrungs- und Entlastungsstrassen seien sinnvoll, Sie aber gleichzeitig die Autobahnabschnittserweiterungen hier verhindern wollen, müssten Sie doch auch sagen, dass es die Umfahrungsstrassen für die Nebendörfer brauche, obwohl deren Bau wiederum Landverbrauch bei weiterhin stockendem Verkehr zur Folge hätte. Ich sehe die Logik in Ihren Aussagen nicht: Einerseits loben Sie Glarus für seine Umfahrungsstrasse, andererseits zwingen Sie Bern gewissermassen dazu, Autobahnen nicht auszubauen. Gleichzeitig machen Sie eigentlich Umfahrungsstrassen möglich. Deswegen sehe ich keine Logik in Ihren Aussagen.

Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge abzulehnen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie, diese Minderheitsanträge bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a und b abzulehnen. Hier gibt es wirklich ein zentrales Nadelöhr. Wir befinden uns – ich muss Ihnen das nicht sagen – auf einem der Verkehrskreuzen der Schweiz. Wenn Sie mit dem Auto von Bern nach Zürich fahren oder umgekehrt, stehen Sie praktisch immer auf dieser Strecke, praktisch immer. Dann nehmen Sie eben nach GPS die Ausfahrt Schönbühl und fahren durch mehrere Dörfer, bis Sie irgendwo in Härkingen wieder auf die Autobahn kommen. Das ist wirklich kein Zustand.

Wir haben hier Kapazitäten aus den Sechzigerjahren, die zum Teil – ja, einiges wurde schon ausgebaut – nicht genügen. Es ist eben wirklich so: Diese Kapazität kann nicht von der Schiene übernommen werden, denn wir haben auch einen sehr engen Fahrplan rund um Bern. Deshalb brauchen wir hier diese Entlastungen.

Wichtig ist mir: Wir bauen die Infrastruktur für die Mobilität von morgen. Es wurde jetzt jeweils immer gesagt, die Elektrifizierung reiche nicht aus. Können wir dann die Bahn auch nicht ausbauen? Auch die Bahn verursacht letztlich graue Energie bei der Produktion der Infrastruktur. Wo ist dann hier jetzt noch der Unterschied zwischen Strasse und Bahn? Ich glaube vielmehr, dass wir mit diesen Infrastrukturen durch das autonome Fahren, wo Ihr Rat bei der Beratung des neuen Strassenverkehrsgesetzes ja sehr fortschrittlich war, dann noch eine grosse Mehrkapazität aufnehmen können. Aber im Moment müssen wir bei der Annahme eines relativ geringen Verkehrswachstums diese Kapazität einmal auffangen.

Deshalb bitte ich Sie dringend, hier der Mehrheit zuzustimmen.

Betreffend Landwirtschaft: Da ich selbst aus der Landwirtschaft komme, habe ich natürlich grosses Verständnis dafür, dass die angrenzenden Bauernbetriebe hier in einem Konflikt stehen und dieses Projekt nicht unterstützen können. Ich kann Ihnen einfach versichern: Wir haben gerade im letzten Rapport mit dem ASTRA nochmals intensiv über die mögliche Kompensation der Fruchtfolgeflächen diskutiert. Wir wollen alles daran setzen – es ist vielleicht nicht in allen Punkten möglich, aber wir wollen alles daran setzen – und haben auch den Auftrag, die Fruchtfolgeflächen dort, wo sie verloren gehen, zu kompensieren und möglichst auch Realersatz zu gewähren. Das ist wirklich unsere Absicht, um auch die Gesamtsituation letztlich zu verbessern oder die negativen Auswirkungen, die bei keinem Infrastrukturprojekt ausgeschlossen werden können, so weit wie möglich abzufedern. Von daher, meine ich, sollte am Schluss auch der Schweizer Bauernverband Interesse an diesem Projekt haben und wird es wohl auch haben, denn letztlich muss die Wirtschaft in unserem Land funktionieren. Diese hängt sehr stark davon ab, inwieweit wir die Infrastrukturen ausbauen können.

Ich möchte Ihnen auch sagen, dass mein Departement schon bemüht ist, nicht einfach alles auf mehr Verkehr zu setzen. Wir haben jetzt die Verkehrsperspektiven. Sie kennen sie, das sind 11 Prozent mehr Verkehr im motorisierten Individualverkehr und 30 Prozent im Güterverkehr. Zu den 11 Prozent: So wie ich das beurteile, sind wir wahrscheinlich eher am unteren als am oberen Rand der Prognose. Wir werden alles daran setzen müssen, dass die Leute nicht immer pendeln müssen, dass wir hier eher etwas zurückgehen, auch wenn wir diese Ausbauten machen. Sonst wird es insgesamt nicht reichen.

Da ich gerade bei den Verkehrsperspektiven bin, gebe ich noch eine weitere Antwort; das habe ich vorhin vergessen. Herr Ständerat Engler, ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie die nächsten Verkehrsperspektiven gerne auch im Rat oder zumindest in der Kommission besprechen möchten. Das werde ich gerne aufnehmen.



Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6003)

Für den Antrag der Mehrheit ... 34 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 5 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Abs. 2 Bst. b – Al. 2 let. b

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6004)

Für den Antrag der Mehrheit ... 33 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 5 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Entscheide zu Absatz 2 Buchstaben a und b gelten auch für Artikel 1 Absatz 1 von Vorlage 3.

Abs. 2 Bst. f – Al. 2 let. f

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Il y a déjà eu un grand débat sur ce sujet – d'ailleurs, en commission, cela a été un point important. Le Conseil national a fait un rajout au projet du Conseil fédéral qui a un impact financier non négligeable de plus de 900 millions de francs.

Il est bon de rappeler que les points traités constituent selon les normes SIA un avant-projet. Théoriquement, pour les avant-projets, on calcule les prix à plus ou moins 20 pour cent. Dans le cas présent, pour les projets, comme les appelle l'Office fédéral des routes – qui utilise cette terminologie pouvant apporter quelques confusions dans la profession, mais pas pour nous, car nous avons l'habitude de les traiter ainsi –, les prix sont donnés à plus ou moins 10 pour cent. Le fait que ce montant ait été discuté au sein de notre conseil et en particulier au Conseil national prouve l'avancée du projet.

Comme l'a très justement dit M. le conseiller fédéral dans ses propos introductifs, ce projet devrait être adopté par le Conseil fédéral tout prochainement – en octobre tel que l'on a pu l'entendre. La discussion a concerné l'entrée en matière sur la proposition faite par le Conseil national. Elle a été acceptée, par 9 voix contre 0 et 3 abstentions.

Pour avoir la certitude de bien respecter la procédure classique, il faut que ce projet soit préalablement adopté par le Conseil fédéral. Aussi, la proposition d'un de nos collègues de faire un rajout par rapport à la proposition du Conseil national est conditionnée à l'approbation par le Conseil fédéral du projet général au plus tard le 31 décembre 2023. On a entendu qu'il devrait être approuvé au mois d'octobre – on s'en réjouit. Cette proposition a été adoptée par 9 voix contre 0 et 3 abstentions.

Dès lors, votre commission vous propose de soutenir cette proposition avec le rajout tel qu'il a été formulé.

Rösti Albert, Bundesrat: Wir teilen die Absicht Ihrer Kommission, die mit dem Vorbehalt verbunden ist. In den Ausbauschrift sollen nur Projekte aufgenommen werden, die auch tatsächlich baureif sind. Ich kann Ihnen aber hier nochmals die Baureife bestätigen, nachdem ich es einführend schon etwas gemacht habe.

Zum aktuellen Stand der Planung lässt sich Folgendes sagen: Das Bundesamt für Strassen hat die Ämterkonsultation abgeschlossen und ist jetzt daran, die Unterlagen für das Mitberichtsverfahren und den Entscheid des Bundesrates aufzubereiten. Aus der Ämterkonsultation werden keine Differenzen verbleiben. Somit wird der Bundesrat im Oktober über dieses Geschäft entscheiden. Wie gesagt, ist nicht zu erwarten, dass hier noch Differenzen auftauchen werden, da wir bis heute keine Kenntnis von solchen haben. Sie sehen also, dass wir seitens UVEK alles dafür tun werden, Ihre Bedingung zu erfüllen. Ich gehe stark davon aus, dass auch der Bundesrat Ihre Bedingung erfüllen wird.

Ich glaube, es liegt an Ihnen, zu entscheiden, ob Sie diese Differenz aufrechterhalten wollen oder nicht. Vorangetrieben wird das Projekt so oder so. Wenn Sie, nach dieser Erklärung, dem Nationalrat folgen, hätten wir einfach eine Stufe weniger im Nationalrat und könnten das Projekt direkt bereinigen. Aber das will ich selbstverständlich Ihnen überlassen.

Angenommen – Adopté



Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Der Entscheid gilt auch für Artikel 1 Absatz 2 von Vorlage 3.

*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 2

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; 23.032/6005)

Für Annahme des Entwurfes ... 34 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(4 Enthaltungen)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Das Wort zu den Petitionen 22.2007 und 22.2032 hat der Berichterstatter.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Les pétitions n'ont pas vraiment été débattues, puisque c'est le résultat des discussions générales que nous avons eues. Il est bon de préciser, toutefois – et c'est pour cela que je prends la parole –, que l'Office fédéral des routes a la responsabilité de l'entretien et de la surveillance de plus de 400 tunnels et de près de 10 000 ouvrages d'art, ce qui vous montre la complexité du réseau et les besoins d'engagement pour tout simplement garantir l'efficacité du réseau.

Comme l'arrêté 1, l'arrêté fédéral 4 sur le réseau des routes nationales a été accepté à l'unanimité.

Je profite d'avoir la parole pour dire que, lors du vote sur l'ensemble, l'arrêté 3 a été accepté par 10 voix contre 1 et 1 abstention.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Kommission hat im Rahmen ihrer Beratung auch von den Petitionen 22.2007 und 22.2032 Kenntnis genommen und sie gemäss Artikel 126 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes behandelt.

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

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

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 834 / BO 2023 E 834



Art. 1

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Der Kreditteil für die Kapazitätserweiterung Le Vengeron – Coppet – Nyon (GE/VD) beträgt 911 Millionen Franken (Art. 1 Abs. 2 Bst. f des Bundesbeschlusses vom ... über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen).

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Mazzone)

Abs. 1 Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 4,101 Milliarden Franken ...

Antrag der Minderheit

(Zopfi, Mazzone)

Abs. 1 Einleitung

Ein Verpflichtungskredit von 4,115 Milliarden Franken ...

Art. 1

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

La partie du crédit relative à l'accroissement de capacité Le Vengeron – Coppet – Nyon (GE/VD) s'élève à 911 millions (art. 1 al. 2 let. f, de l'arrêté fédéral du ... sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales).

Proposition de la minorité

(Zopfi, Mazzone)

Al. 1 introduction

Un crédit d'engagement de 4,101 milliards de francs ...

Proposition de la minorité

(Zopfi, Mazzone)

Al. 1 introduction

Un crédit d'engagement de 4,115 milliards de francs ...

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.032/6006)

Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(3 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2–5

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; 23.032/6007)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(2 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I, II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I, II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.032/6008)

Für Annahme des Entwurfes ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(4 Enthaltungen)

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