

Es wäre verkehrspolitisch unsinnig, wenn wir dort keine homogene Lösung hätten. An einem der Brandherde nun genau nicht zu investieren wäre wirklich verantwortungslos. Ich kann diesen Antrag nicht unterstützen und bitte Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Die Kommissionsberichterstatter verzichten auf das Wort.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 14.027/10 427)

Für den Antrag der Kommission ... 121 Stimmen

Für den Antrag Maier Thomas ... 62 Stimmen

(7 Enthaltungen)

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 14.027/10 428)

Für Annahme des Entwurfes ... 131 Stimmen

Dagegen ... 28 Stimmen

(29 Enthaltungen)

14.028

Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2015

Trafic d'agglomération. Libération des crédits à partir de 2015

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 26.02.14 (BBI 2014 2511)

Message du Conseil fédéral 26.02.14 (FF 2014 2433)

Nationalrat/Conseil national 16.06.14 (Erstrat – Premier Conseil)

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas, Binder, Killer Hans, Landolt, Rickli Natalie, Wobmann)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, die Botschaft erst dann wieder vorzulegen, wenn die Finanzierungsströme im Schienen- und Strassenverkehrsbereich geklärt sind. So muss klar sein, wie der Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr gespiesen werden wird.

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas, Binder, Killer Hans, Landolt, Rickli Natalie, Wobmann)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de définir clairement les flux de financement dans le domaine du trafic ferroviaire et du trafic routier avant de soumettre à nouveau le message au Parlement. Il indiquera ainsi comment le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération est destiné à être alimenté.

Hardegger Thomas (S, ZH), für die Kommission: Die Räte haben 2006 im Rahmen des Infrastrukturfonds 6 Milliarden

Franken für Agglomerationsprogramme beschlossen. Zweimal sind dafür Kredite freigegeben worden: 2006 2,56 Milliarden und 2010 1,5 Milliarden Franken, und zwar für die erste Generation des Programms Agglomerationsverkehr. Mit dieser Vorlage sollen nun 1,68 Milliarden Franken für die Elemente der zweiten Generation freigegeben werden. Damit verbleiben für zukünftige Beiträge an Agglomerationsprogramme von den 6 Milliarden noch 250 Millionen Franken.

41 Programme sind eingereicht worden; 36 davon hat der Bundesrat anerkannt, fünf hat er abgelehnt. Die KVF-NR hat noch ein Programm zusätzlich anerkannt. Damit Agglomerationsprogramme anerkannt werden können, müssen sie gesetzlich vorgegebene Kriterien erfüllen: Sie müssen die Qualität des Verkehrssystems verbessern, die Siedlungsentwicklung nach innen fördern, die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch senken sowie die Verkehrssicherheit erhöhen. Für die zweite Generation der Projekte gilt zudem, dass sie 2019 baureif sein müssen und dass ihre Finanzierung geklärt sein muss.

Die knappen finanziellen Mittel haben eine strenge Priorisierung verlangt. So stehen für die Massnahmen der ersten Priorität, der A-Liste, 1,68 Milliarden zur Verfügung. Für die Programmelemente der zweiten Priorität, der B-Liste, stehen zu wenig Mittel zur Verfügung. Sie würden Bundesbeiträge in der Höhe von 1,47 Milliarden Franken erfordern. Für Massnahmen der dritten Priorität, die mittel- und langfristige Investitionen erfordern, fehlt die Finanzierung. Bei nichtberücksichtigten Projekten fehlt es am Konkretisierungsgrad, somit auch an der Baureife und/oder an der Finanzierung, die nicht geklärt ist.

Die Kommission hat zwei nichtberücksichtigte Projekte diskutiert und beurteilt. Für Chablais beantragt die Mehrheit die Aufnahme des Programms, dagegen gibt es aber einen Minderheitsantrag. Keine Mehrheit in der Kommission hat die Aufnahme des Programms der Region Interlaken gefunden. Eine Kommissionsminderheit beantragt dessen Aufnahme. Der Antrag der Minderheit wird im Rahmen der Detailberatung genauer erläutert.

Die Minderheit Hurter Thomas beantragt, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die Finanzierungsströme im Schienen- und Strassenverkehr zu klären. Die Kommissionsmehrheit sieht jedoch keinen Zusammenhang zum Antrag über die Freigabe der Mittel für die Massnahmen der zweiten Generation, da die 1,68 Milliarden Franken aus den bereits 2006 beschlossenen 6 Milliarden Franken des Infrastrukturfonds stammen.

Die Freigabe der Mittel wird aber den Topf Agglomerationsverkehr des Infrastrukturfonds fast gänzlich leer. So gilt es in der Tat, auch die Zukunft der Agglomerationsprogramme zu diskutieren. Für eine dritte Generation und folgende Generationen fehlt die finanzielle Basis. Diese soll mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfoonds, dem NAF, geschaffen werden. Wenn wir bedenken, dass nur schon für die zweite Generation Programme mit einem Investitionsvolumen von 20 Milliarden Franken eingereicht worden sind, dann ist klar, dass wichtige Projekte für unser gesamtes Verkehrssystem nicht ohne zusätzliche Mittel realisiert werden können. 75 Prozent der Bevölkerung leben in Städten und Agglomerationen, und 80 Prozent der Arbeitsplätze befinden sich dort. Damit ist klar, wo die Verkehrsprobleme am grössten sind. In den Agglomerationsräumen überlagern sich lokale, regionale und nationale Netze. 85 bis 90 Prozent aller Staus entstehen in den Agglomerationsräumen.

Auch in Zukunft werden Bevölkerung und Arbeitsplätze in den urbanen Räumen am stärksten wachsen. Die Verkehrsbelastigung stellt uns hier auch vor die grössten Probleme. Demgegenüber sind hier aber auch die eingesetzten Mittel gemessen an der Wirkung pro Einwohner am grössten. Das Potenzial, mit geeigneten Massnahmen Pendlerströme zu verlagern, ist hier ebenfalls am grössten. So ist für die nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme mit einem jährlichen Finanzbedarf von gegen 400 Millionen Franken zu rechnen.



Damit ist klar, dass die Agglomerationsprogramme auch bei der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds eine wichtige Rolle spielen werden. Die Städte und Agglomerationen sind die zentralen Wirtschaftsmotoren und erwarten, dass die finanzielle Basis mit einer ausreichenden Dotierung geschaffen wird. In weiteren Generationen der Agglomerationsprogramme werden dann auch die Kriterien zur Aufnahme angepasst werden müssen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr muss nicht nur über die Bereitstellung der passenden Verkehrsmittel erfolgen: Auch verkehrsvermeidende und ressourcenschonende Massnahmen zugunsten einer grösseren Anzahl finanzierbarer Massnahmen sind stärker zu gewichten.

Favre Laurent (RL, NE), pour la commission: Les projets d'agglomération constituent un pilier important de la politique des agglomérations de la Confédération et du développement territorial durable de notre pays. Ils visent une planification coordonnée de l'urbanisation, de la gestion du paysage et des transports dans les espaces urbains. L'un des objectifs est la coordination entre transports publics, transports individuels motorisés et mobilité douce. Les projets d'agglomération exigent en outre que les cantons, les villes, les communes et en partie les régions transfrontalières traillent ensemble.

A ces fins, les Chambres fédérales ont créé en 2006 le fonds d'infrastructure et l'ont doté de 20,8 milliards de francs. De ce fonds, 6 milliards de francs ont été réservés pour améliorer les infrastructures du trafic d'agglomération. Les premiers projets urgents ont été soutenus directement au moment de l'adoption de la base légale en 2006 pour 2,56 milliards de francs. En 2010, nous avons libéré un montant supplémentaire de 1,5 milliard pour la première génération du projet d'agglomération «Transports et urbanisation». En février 2014, le Conseil fédéral a adopté le projet qui nous occupe aujourd'hui et le message qui l'accompagne, afin de contribuer à des projets sur tout le territoire national, pour un montant total de 1,68 milliard de francs. Concrètement, il s'agit de l'amélioration des transports dans 36 villes et agglomérations via des projets dits de deuxième génération. Ces projets sont axés sur une planification coordonnée de l'urbanisation et des transports et sur une meilleure coordination des différents moyens de transport dans les régions urbaines. La Confédération subventionne ces projets à hauteur de 30 à 40 pour cent des coûts.

A l'unanimité, la Commission des transports et des télécommunications vous propose d'entrer en matière sur le projet d'arrêté sur la libération des crédits à partir de 2015. Elle a clairement refusé la proposition de renvoi au Conseil fédéral, par 14 voix contre 6 et 3 abstentions. Pour une forte majorité de la commission, le débat à venir sur le financement des infrastructures routières et d'agglomération via le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ne doit pas devenir un prétexte pour bloquer les investissements prévus de longue date dans les infrastructures. Un tel renvoi ne ferait que bloquer la réalisation de projets importants pour la fluidité du trafic dans nos agglomérations, sans pour autant prétendre à un quelconque résultat politique dans la mise en place de FORTA.

Pour information, la réserve restante pour les futurs projets d'agglomération de l'après-2019 sera d'environ 250 millions de francs. Ces moyens ne suffiront pas pour les nouvelles générations de projets. Avec le nouveau fonds FORTA, le Conseil fédéral entend donc assurer le cofinancement futur du trafic d'agglomération.

Au niveau du détail de la procédure: 41 projets d'agglomération de deuxième génération, représentant 20 milliards de francs d'investissements, ont été soumis à l'Office fédéral du développement territorial. Les besoins des agglomérations dépassaient donc de beaucoup les moyens fédéraux disponibles. La sélection de la Confédération s'appuie sur une analyse menée selon les quatre critères fixés par la loi: les projets doivent améliorer la qualité du système de transports, promouvoir le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, réduire les atteintes à l'environnement

et la consommation des ressources et finalement accroître la sécurité du trafic. De plus, il faut que les mesures envisagées soient prêtes à être réalisées et financées avant 2019. Dans la discussion par article, la majorité de la commission a dès lors soutenu les projets équilibrés du Conseil fédéral, en vous invitant toutefois à soutenir sa proposition concernant l'agglomération Chablais pour la somme de 2,9 millions de francs. Il s'agit de l'unique complément amené par la majorité de la commission.

Finalement, au vote sur l'ensemble, c'est par 16 voix contre 5 et 1 abstention que la commission vous propose d'adopter le projet visant une croissance qualitative de notre urbanisme et de notre mobilité. La commission vous recommande donc, à l'unanimité, d'entrer en matière.

Hurter Thomas (V, SH): Ich spreche zum Antrag der Minorität, die die Rückweisung dieser Vorlage verlangt, bis die Finanzierungsströme im Schienen- und Strassenverkehrs bereich geklärt sind. Es muss klar sein, wie der National strassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) gespielen wird.

Ich möchte es vorwegnehmen: Wir sind nicht gegen eine Verbesserung von Verkehrsinfrastrukturen; wir sind aber gegen eine Mittelverteilung, die eine weitere Querfinanzierung von der Strasse auf die Bahn unterstützt, die eine vergangene Abstimmung, die Fabi-Abstimmung, nicht berücksichtigt und die das kommende Versprechen, nämlich den NAF, scheitern lässt.

Sie kennen alle die Ausgangssituation: Im Februar 2014 wurde die Fabi-Vorlage von der schweizerischen Bevölkerung angenommen. Die Füllhornaustrittsstellung begann in unserer Schwesterkammer, im Ständerat, mit grosszügigem Eingehen auf regionalpolitische Anliegen. Sie wurde anschliessend auch von diesem Rat angenommen. Die ursprünglich gutausgetriebene Vorlage des Bundesrates wurde von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken ausgebaut. Es konnte niemand etwas dagegen haben, weil ja alle Regionen profitiert haben. Wer das allerdings bezahlen soll, ist eine andere Sache.

Sie wissen alle, dass die Fabi-Vorlage für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Bahninfrastruktur vorgesehen ist. Sie mögen sich sicher auch erinnern, dass man uns damals, bei der Fondsfinanzierung für die Strasse, gesagt hat, man könne sie nicht behandeln, weil man Fabi nicht verzögern wolle. Nun behandeln wir wiederum eine Vorlage, ohne eine geklärte Grundlage für die Strassenfinanzierung vor uns zu haben.

Es kommt dazu, dass man so tut, als gäbe es keine Fabi-Vorlage. So werden nämlich in dieser Vorlage von den 1,68 Milliarden Franken 50 Prozent dem Bahn- und Tramnetz zugutekommen. Die Strasse, inklusive Bus, wird viermal weniger erhalten, nämlich 203 Millionen Franken. Diese Massnahmen wurden alle vor Fabi festgelegt, die Finanzierung wurde sogar schon 2006 festgelegt. Insofern wäre es korrekt, aufgrund der neuen Ausgangslage die Vorlage entsprechend anzupassen. In der Kommission wurde übrigens die Berechtigung dieses Anliegens nicht widerlegt. Sie können es auch anders formulieren: Wenn wir so weitermachen, kommen wir nicht darum herum, die Strassenverkehrsbenutzer weiter zu schrumpfen. Also schnell alles ins Trockene bringen, die vorhandenen Mittel verteilen und dann erst die Diskussion über diesen Fonds führen!

In der Kommission wurde ausgeführt, dass die Finanzierungsströme klar seien. Ja, sie sind wahrscheinlich klar für die Bahn, aber sicher nicht für die Strasse. Das Einzige, was bei der Strasse klar ist, ist, dass von 9,5 Milliarden pro Jahr eben rund 31 Prozent nur ihr zugutekommen. Warum wissen wir zum Beispiel immer noch nicht, wie dieser Fonds finanziert werden soll? Oder ob wir jetzt diesen Benzinprijs in homöopathischen Dosen – man könnte ja auch sagen, das seien eher verträgliche Dosen – oder besser auf einmal kräftig erhöhen wollen? All das ist nicht geklärt. Wenn man weiterhin einen grossen Teil dieser Strassenabgaben nicht für die Strasse einsetzen will, dann wird der Unmut in der Bevöl-



kerung wachsen. Insofern ist es also an der Zeit, diese Finanzierungsströme zu klären.

Juristen unter Ihnen haben in der Kommission moniert, dass es nur um die Freigabe der Mittel gehe und nicht um die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs. Nun, ich muss sagen, diese Argumentation greift meines Erachtens etwas kurz. Etwa die Hälfte der 103 Seiten der Botschaft beschäftigt sich nämlich mit diesen verschiedenen Massnahmen und zeigt Lösungen auf. Insofern geht es hier doch um etwas mehr als nur eine Freigabe von Mitteln.

Aber viel wichtiger ist, dass diese Vorlage die Fabi-Abstimmung in keiner Weise berücksichtigt, die Querfinanzierung von der Strasse auf die Bahn weiter fördert und die Finanzierung des Strasseninfrastrukturfonds weiter verzögert ober eben gefährdet.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Minderheit, einer solchen Salamitaktik eine Absage zu erteilen und die Rückwendung zu unterstützen.

Mahrer Anne (G, GE): Le groupe des Verts salue les moyens supplémentaires accordés aux infrastructures de transport et soutient le financement de 1,68 milliard de franc pour la mise en oeuvre des 36 projets d'agglomération de deuxième génération. Le fonds pour les projets d'agglomération est un des grands succès de la politique suisse des transports et permet d'intervenir là où la pression est la plus forte, c'est-à-dire dans les zones d'habitation urbaines les plus denses. Ce fonds échappe aux rigidités de la «vision rail» ou de la «vision route» pour traiter toutes les formes de mobilité avec souplesse. Il décharge le réseau routier en offrant aux pendulaires des alternatives plus écologiques et fonctionne selon le principe «réfléchir et faire preuve de bon sens avant de bétonner» et incite les agglomérations à planifier leurs transports à temps et en réseau.

Le groupe des Verts vous invite donc à entrer en matière, à soutenir la majorité et la minorité I (Grossen Jürg) concernant Interlaken, à repousser bien sûr la proposition de la minorité, UDC, de la commission de renvoyer le projet au Conseil fédéral et enfin à rejeter la proposition de la minorité II (Fluri).

Les projets d'agglomération offrent une intermodalité et un développement urbain coordonnés. La politique des transports doit contribuer de manière décisive à l'efficacité énergétique et à la protection du climat. Ce n'est possible qu'avec un transfert modal vers des moyens de transport respectueux de l'environnement. Une véritable politique de la mobilité va bien au-delà des déplacements. En effet, elle doit prendre en compte un aménagement du territoire mesuré, réfléchi, qui permet de contenir l'étalement urbain et le mitage du territoire, d'économiser l'énergie et de tenir compte prioritairement des besoins des piétons, des cyclistes et des usagers des transports publics.

Piétons et cyclistes sont des participants écologiques des transports; ils utilisent peu de place et ne portent pas atteinte à l'environnement. Ce trafic lent doit être systématiquement encouragé, par exemple par des centres-villes piétonniers et des zones sans voitures. Trafic lent et trafic mixte doivent être introduits peu à peu dans les centres-villes.

Le groupe des Verts se réjouit du succès grandissant des déplacements à vélo. Aujourd'hui pourtant, la mobilité douce n'a encore trop souvent de douce que le nom. Les réseaux de pistes cyclables directes, continues et sécurisées sont insuffisants. Plusieurs fois par an, la pollution aux particules fines et ultrafines et le taux élevé d'ozone menacent notre santé. Enfin, nous sommes tous piétons d'abord; notre sécurité n'est pas assurée, et de loin.

Les mesures dans le domaine de la mobilité douce prévues dans les projets d'agglomération vont dans le bon sens. Des moyens supplémentaires alloués pour les infrastructures de transport sont une nécessité pour passer à des modes de déplacement respectueux de l'environnement et des personnes. C'est la voie que nous voulons suivre. Le Parti des Verts est celui de toutes les générations. Son groupe aux Chambres fédérales ne soutient pas uniquement la seconde génération du projet, il demande que la date butoir fixée au

fonds d'agglomération par le nouveau fonds FORTA soit supprimée et que, à l'avenir, nous puissions discuter ici même, d'une quatrième, cinquième et même sixième génération. Les cantons et les agglomérations ont bien compris qu'il y avait là une magnifique opportunité.

Grossen Jürg (GL, BE): Wir Grünliberalen stehen den Agglomerationsprogrammen grundsätzlich positiv gegenüber. Wir erachten den Infrastrukturfonds als einen Finanzierungsmechanismus mit Vorbildcharakter für den gesamten Verkehrsbereich. Die Agglomerationsprogramme sind dabei ein wichtiger Pfeiler und leisten, richtig umgesetzt, einen Beitrag zu einer nachhaltigen Raumentwicklung der Agglomerationen und der gesamten Schweiz. Sie streben eine koordinierte Planung von Siedlung, Landschaft und Verkehr an. Ein weiteres Ziel ist die Abstimmung zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Verkehr, dem Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Diese verkehrsträgerübergreifende Planung, die Vorhersehbarkeit der Finanzierung, der Ansatz der Kofinanzierung und die Zusammenarbeit von Bund, Kantonen und Gemeinden in der Erarbeitung der Programme müssen und sollten auch in anderen Bereichen der Verkehrsplanung Schule machen.

Allerdings möchten wir auch in aller Deutlichkeit darauf hinweisen, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen noch nie zu einer Abnahme des Verkehrs geführt hat, sondern immer neuen Bedarf geweckt hat. Deshalb steht für uns vor dem Ausbau mit Teer und Beton eine rasche und konsequente Einführung und Umsetzung von Verkehrsverminde rungsmassnahmen und Intelligenzmassnahmen. Damit meinen wir keinen verordneten Verzicht auf Mobilität, sondern neue Arbeitsmodelle wie Home-Office und Telearbeit, flexible Arbeits- und Schulzeiten, weitsichtige Raumplanung mit dezentralen Arbeitsplätzen und eine marktwirtschaftliche und verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen mittels Mobility-Pricing. Mit einem intelligent ausgestalteten Mobility-Pricing könnten nämlich die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen auf der Zeitachse viel besser ausgenutzt werden, indem die Benutzung zu Spitzenzeiten teurer und in den Randzeiten günstiger würde. Auf diese Weise kann mit der bestehenden Infrastruktur und ohne Ausbau ein grösseres Verkehrsaufkommen bewältigt werden. Die Einnahmen durch das Mobility-Pricing müssten neben der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung aber auch die Abgeltung von externen Kosten abbilden; diese Mittel müssten auch dafür verwendet werden.

Wir Grünliberalen verlangen, dass die Zuteilung der Mittel des Infrastrukturfonds für die Agglomerationsprogramme im sogenannten NAF künftig noch konsequenter auf die Kriterien Kosten und Nutzen, Nachhaltigkeit, Auswirkungen auf den Langsamverkehr sowie Verkehrsvermeidung ausgelegt wird. Auch neue Priorisierungskriterien wie touristische Gesichtspunkte sollten unseres Erachtens aufgenommen werden. Die Komplexität des Prüfungsasters und die Vielzahl von Kriterien müssten unserer Ansicht nach vereinfacht und die Nachvollziehbarkeit der Resultate müsste verbessert werden. Mit Blick auf die künftige Struktur der Verkehrsfinanzierung auf Bundesebene mit dem BIF, dem NAF und dem Infrastrukturfonds fordern wir Grünliberalen die Schaffung eines definierten Abstimmungsmechanismus zwischen den Finanzierungsinstrumenten. Dadurch soll die Koordination zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie zwischen dem Planungsprozess und den Finanzierungsströmen verbessert und sollen Doppelpurigkeiten vermieden werden.

Leider wurden die Agglomerationsprogramme von der Verwaltung und den Kantonen unseres Erachtens nicht optimal aufgegleist. So wurden aufgrund des Mitfinanzierungsangebotes des Bundes zahlreiche Gemeinden und Kantone geradezu für neue Projekte motiviert und haben in der Folge erhebliche Aufwände für Projektierungen und Vorarbeiten getätig. Einige von ihnen wurden nun aber enttäuscht, insbesondere diejenigen in den kleineren Agglomerationen. In Interlaken wurde z. B. die erste Etappe eines Projektes mitfinanziert. Bei der zweiten nahm das ARE zwar eine positive



Haltung ein, hat das Projekt aber dennoch nicht aufgenommen – ich komme bei meinem Minderheitsantrag noch darauf zurück. Auch im Chablais wurde ein sinnvolles Projekt für den Langsamverkehr nicht berücksichtigt.

Wir Grünliberalen lehnen die Rückweisung ab und stimmen dem Agglomerationsprogramm des Bundesrates sowie der Aufnahme der beiden in der Kommission besprochenen Projekte im Chablais und in Interlaken zu. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Lehmann Markus (CE, BS): Wir stellen fest, dass die Zunahme des Verkehrs auf der Schiene, auf der Strasse, aber auch in der Luft tatsächlich eine grosse Herausforderung ist, welche es zu bewältigen gilt. Eine Illusion ist die Idee, man könne die Menschen in ihrer Mobilität einschränken; man kann das erst recht nicht, wenn das Bevölkerungswachstum ein Fakt ist. Auch die Einwanderungs-Initiative vom 9. Februar verhindert die Verkehrszunahme nicht. Immer öfter ist der Arbeitsplatz rund eine Stunde weit weg vom Wohnort. Vielleicht sollte man gelegentlich mal hinterfragen, was dies für die Zukunft unseres kleinen Landes bedeutet.

Wie bei der vorher behandelten Engpassbeseitigung kämpfen hier viele Regionen um Verbesserungen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass nicht nur die Ballungszentren wie z. B. Zürich ein Problem haben, sondern dass auch der Norden oder der Süden unseres Landes wie auch die Berggebiete nach Lösungen lechzen. So kann man feststellen, dass beispielsweise in der Nordwestschweiz dringend notwendige Verbesserungen anstehen; dies in Bezug auf den Pendlerverkehr, insbesondere ins oder vom benachbarten Elsass. Leider ist es schon so, dass wir immer wieder und immer öfter Probleme lösen müssen, die gar nicht nur von der Schweiz, sondern vom benachbarten Ausland – hauptsächlich Frankreich und Italien – ausgelöst werden. In Bezug auf die teilweise schwierigen Dossiers mit den Nachbarn darf man festhalten, dass wir verkehrsmässig nicht zwingend alles realisieren sollten, sondern nur das, was der Schweiz und den betroffenen Kantonen auch einen Nutzen bringt. Wenn man zudem wie in Basel den Verkehr dermassen behindert, indem man per Volksbeschluss den Verkehr um 10 Prozent reduzieren will, der aber in Tat und Wahrheit seit jener Abstimmung um 0,3 Prozent zugenommen hat, muss man sich schon fragen, ob Bundesmillionen richtig eingesetzt werden. Ich meine damit, dass der Bund mit der Kooperation der Kantone rechnen darf. Jene aber mit der fundamentalistisch gefärbten Opposition gegen jedes Motorengeräusch sollten hinten anstehen, wenn es um den Zuspruch der Gelder aus Bern geht. Diese Randbemerkung sei mir gestattet gewesen.

Mit der Freigabe der Mittel für den Agglomerationsverkehr sollen deutliche Verbesserungen realisiert und soll die Siedlungsentwicklung gefördert werden. Dies soll umweltschonend sein und auch die Sicherheit in verschiedener Beziehung verbessern. Alle diese Projekte müssen vor 2019 bau- und finanziierungsreif sein. Mit den 1,68 Milliarden Franken können in den nächsten Jahren 36 Agglomerationsprogramme umgesetzt werden, was in den entsprechenden Regionen einen enormen Mehrwert zur Folge hat. Diese Meilensteine für den Agglomerationsverkehr wollen und dürfen wir nicht behindern, sondern wir müssen sie der Realisation zuführen.

Wenn wir dieses Geschäft zurückweisen, verhindern wir die Realisierung von wichtigen Projekten bzw. verzögern diese. Im Sinne des Ganzen wird die CVP/EVP-Fraktion die von der Minderheit Hurter Thomas beantragte Rückweisung ablehnen und ansonsten der Mehrheit folgen, also inklusive der 2,9 Millionen Franken für das Projekt Chablais. Alle Minderheitsanträge – auch wenn sie noch so sympathisch dazherkommen – werden wir ablehnen, wie die Kommission es auch getan hat. Der Einzelantrag de Courten konnte in unserer Fraktion nicht behandelt werden. Aus freundnachbarlichen Gründen zum Kanton Basel-Landschaft kann ich hier viel Positives erkennen. Diese eingleisige Strecke ist ein Nadelöhr, das lieber heute als morgen eliminiert werden

sollte – eine klassische Engpassbeseitigung mit viel Wirkung.

Wie gesagt, stimmt die CVP/EVP-Fraktion diesem Geschäft grundsätzlich zu.

Allemann Evi (S, BE): Die bisherigen Agglomerationsprogramme sind Erfolgsgeschichten. Wir wollen diese Erfolgsgeschichten weiterschreiben und begrüssen deshalb die Freigabe der Mittel ab 2015 sehr. Die Agglomerationsprogramme vereinen nämlich das, was wir unter zukunftsgerichteter Verkehrspolitik verstehen. Sie fördern die Siedlungsentwicklung nach innen, verlagern weite Teile des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Fussgänger und Veloverkehr. Sie haben zum Ziel, den verbleibenden motorisierten Individualverkehr möglichst verträglich abzuwickeln. Das ist das Konzept, das wir mit der Freigabe der Mittel ab 2015 weiterführen wollen. Das entspricht auch dem Geist, den der künftige Strassenfinanzierungsfonds NAF atmen muss.

Ich will nicht einer kommenden Debatte vorgreifen, aber die grosse Agglomerationsverkehrs-Diskussion werden wir tatsächlich bei der Beratung des NAF führen. Heute beschließen wir einen logischen Schritt aus dem Infrastrukturfonds. Den Rückweisungsantrag aus der SVP-Fraktion lehnen wir ab, weil die Kantone auch in jener Zeit, in der wir national die Strassenverkehrsfinanzierung neu beschliessen, weiterbauen, weiterplanen und Zuverlässigkeit haben sollen. Würden wir die NAF-Beschlüsse abwarten, würde das heissen, dass sich in der Finanzierung der Agglomerationsprogramme in den Jahren 2015 bis 2019 bzw. möglicherweise sogar bis 2021 eine Finanzierungslücke auftun würde. Das wäre angesichts des Verkehrsdrucks in den Agglomerationen falsch. Zudem sind die Projekte auf der A-Liste von der zweiten Agglomerationsprogrammgeneration reif. Für diese kann man heute die Mittel freigeben; die Mittel sind auch vorhanden. Was die künftige Diskussion über die Mittel anbelangt, werden wir beim NAF die grosse Debatte führen können. Aber es gibt keinen Grund, jetzt realisierungsreife Projekte zu verzögern.

Blenden wir kurz auf die soeben geführte Debatte zur Engpassbeseitigung zurück, stellen wir fest, dass der Bund nicht in allen Teilen eine konsequente Verkehrspolitik betreibt. Engpässe beseitigt man nachhaltig nur mit einer Politik, die auf eine Reduktion bzw. mindestens auf eine Stabilisierung des gesamten Verkehrsaufkommens abzielt. Ansonsten ist jede Engpassbeseitigung de facto eine Engpassverlagerung. Wenn wir eine wirklich nachhaltige und verantwortungsbewusste Verkehrspolitik betreiben wollen, müssen wir diesen Teufelskreis durchbrechen. Deshalb sage ich dies auch an dieser Stelle: Wir finden, dass man eindeutig eine Priorisierung zugunsten der Agglomerationsprogramme vornehmen müsste, denn diese agieren verkehrsmittelübergreifend und integrieren Autos, Verkehrsträger wie Velo- und Fusswege, aber auch den öffentlichen Verkehr in ein Gesamtkonzept. Deshalb sind sie so bestechend.

Wie der Botschaft zu entnehmen ist, sind im Infrastrukturfonds, dessen Laufzeit 2027 ja endet, nur noch rund 1,9 Milliarden Schweizerfranken für die Agglomerationsprogramme reserviert. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation wurden jedoch Verkehrsmassnahmen von einem weit grösseren Investitionsvolumen beantragt. Es stehen Projekte im Umfang von rund 20 Milliarden bereit. Die noch vorhandenen Mittel sind also bei Weitem nicht ausreichend und können nur gerade die Massnahmen der A-Liste finanzieren. Für die B-Liste bleiben gerade noch 0,37 Milliarden Franken übrig.

Wir erachten es als zwingend nötig, dass auch in Zukunft genügend Bundesgelder eingesetzt werden können, um die Gesamtverkehrsprojekte in den Agglomerationen finanziell zu unterstützen. Entsprechend regt die SP in der Vernehmlassung denn auch an, die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Städten und Agglomerationen auf mindestens 400 Millionen Schweizerfranken pro Jahr festzulegen. Die Agglomerationsprogramme sollen nicht nach der zweiten Generation schon aufhören.



ren. Sie müssen weitergeführt werden, und zwar langfristig, das heisst in einem Vierjahresrhythmus, nicht in einem längeren Rhythmus.

Deshalb treten wir mit Überzeugung auf die Vorlage ein.

Binder Max (V, ZH): Die SVP-Fraktion unterstützt den Rückweisungsantrag der Minderheit Hurter Thomas. Kollege Hurter hat schon gesagt, dass wir nicht grundsätzlich gegen den Agglomerationsverkehr und dessen Unterstützung sind. Wir wissen, dass die grossen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen liegen, und diese Verkehrsprobleme sind zu lösen. Nur sind wir der Meinung, dass sie ausgewogen gelöst werden müssen. Für uns ist entscheidend, dass wir endlich eine umfassende, transparente Finanzierung aller – aller! – Verkehrsinfrastrukturen, aller Verkehrsträger gemeinsam auf den Tisch bekommen. Das ist eine alte Forderung von uns, und sie ist deshalb für Sie ja wohl auch nicht überraschend. Dazu gehört die Darlegung der heutigen Finanzierungsströme und der heutigen Finanzierungsgefässer, aber natürlich auch der künftig vorgesehenen Finanzierungsgefässer. Es ist auch eine alte Forderung unserer Fraktion, dass kein Verkehrsträger dauernd einseitig gefördert werden soll, und das erst noch zum Teil massiv mit Geldern des anderen.

Wir haben uns überlegt, wie es damit nun in diesem Programm steht. Wir haben das intensiv diskutiert, auch in der Kommission mit Frau Bundesrätin Leuthard, und auf die Frage, wie denn die Gelder nun verteilt werden, war die Antwort: Tram/Strasse 28 Prozent, Eisenbahn 21 Prozent, Bus 5 Prozent. Das sind eigentlich alles Projekte des öffentlichen Verkehrs. Dann gibt es den Langsamverkehr mit fast 12 Prozent und die Aufwertung des Strassenraumes, was meistens auch zur Behindерung des Individualverkehrs führt, mit 7 Prozent. Zusammen sind das also 73 Prozent, und es bleiben für die Strassen, für den motorisierten Individualverkehr, noch gerade einmal 17 Prozent. Ich bin fast versucht zu sagen: eine bescheidene Abfindung der Strasse, des motorisierten Individualverkehrs, der eben auch gefördert werden muss und der auch zu den Agglomerationen gehört.

Meine Damen und Herren, so können wir in diesem Geschäft nicht mitmachen. Wir werden diese Vorlage deshalb grossmehrheitlich mit dem Auftrag zurückweisen, den Ihnen Herr Hurter bereits erklärt hat.

Auf der anderen Seite sind wir aber auch der Meinung, dass die definierten Kriterien in den Projekten im Detail erfüllt sein müssen, damit die Gelder eben auch zielführend verwendet werden, mit Blick auf die Lösung der Verkehrsprobleme und gemessen am eingesetzten Franken, also gemessen an der Wirtschaftlichkeit des eingesetzten Frankens und der Wirksamkeit des eingesetzten Frankens.

Unsere Fraktion wird in der Detailberatung eine etwas differenzierte, regionalpolitisch motivierte Haltung zeigen.

Fluri Kurt (RL, SO): Nach dem Votum von Herrn Binder muss man etwas zurückblenden. Wir erinnern uns, dass wir am 9. Februar über Fabi abgestimmt haben. In Zusammenhang mit der Diskussion um Fabi haben wir wie auch andere Fraktionen festgehalten und gefordert, dass man auch für den Strassenverkehr ein Gesamtkonzept mitsamt Finanzierung formuliert. Wir haben jetzt das Thema NAF auf dem Tisch, und das ist eben genau das, was wir verlangt haben. Auf der anderen Seite haben wir heute ein bzw. mit dem vorhergehenden zwei Geschäfte, die sich noch auf das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds abstützen. Darin ist formuliert, dass aus diesem Fonds die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Beseitigung der Engpässe in diesem Netz finanziert werden. Das haben wir vorhin mit der Vorlage 14.027 getan. Ferner bestimmt das Infrastrukturfondsgesetz, dass man aus diesem Fonds Beiträge in den Agglomerationsverkehr entrichtet, und genau das machen wir. Gestützt auf Artikel 7 Absatz 4 dieses Gesetzes haben wir alle vier Jahre über die Freigabe und nicht über den Beschluss der Mittel zu befinden. Das machen wir heute.

Noch an die Adresse der Herren Kollegen Hurter und Binder und der gesamten Vertreter des Rückweisungsantrages: Wir haben in Artikel 13 des Infrastrukturfondsgesetzes ganz klar

formuliert, dass nach Abschluss der Programme – unter anderem des Programms Agglomerationsverkehr –, spätestens aber nach zwanzig Jahren mit einer einmaligen Möglichkeit, die Frist um höchstens fünf Jahre zu verlängern, dieser Fonds wieder aufgelöst wird und allfällige Restbestände in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu übertragen sind; vermutlich werden diese dann in den NAF übertragen. Aber heute sind wir voll in diesem Programm, das wir im Jahr 2006, am 6. Oktober, mit dem Infrastrukturfondsgesetz formuliert haben. Wenn Ihnen jetzt die Verteilung zwischen dem motorisierten Individualverkehr einerseits und dem öffentlichen Verkehr andererseits nicht passt, dann müssen Sie konkrete Anträge stellen, wonach wir einzelne Programmpunkte zugunsten anderer wieder herausnehmen sollen. Aber solche Anträge liegen Ihrerseits nicht vor. Deswegen haben wir uns im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes zu bewegen, das wie gesagt finanziert ist, weil es heute nur um die Freigabe der Mittel geht. Wenn Sie nun fordern, wir sollten klären, wie der NAF gespielen wird, dann sind Sie eine Etappe zu früh: Darum geht es heute nicht. Diese Vorlage ist gegenwärtig in der Vernehmlassung und wird hier sicher noch breit diskutiert. Hier geht es um die Freigabe der Mittel gemäss Infrastrukturfondsgesetz aus dem Jahre 2006.

Mit anderen Worten: Wir bitten Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die Agglomerationsprogramme, es ist von mehreren gesagt worden, sind grundsätzlich eine Erfolgsgeschichte. Das Parlament hat diese Programme 2008 in den Infrastrukturfonds integriert, mit einem «volet» von 6 Milliarden Franken. Schon bei der ersten Tranche stellte man schnell fest: Es gibt eine grosse Nachfrage. Die Erkenntnis war, dass Städte, Agglomerationen und Kantone diese Grossprojekte alleine finanziell nicht schultern konnten. Für uns haben die Agglomerationsprogramme einen grossen Vorteil: Die Fragen der räumlichen Entwicklung, der Siedlungsentwicklung und die Frage «Wie bewältigt man diese Entwicklung verkehrlich?» werden in den Kantonen koordiniert geprüft und projektiert, und der Bund leistet einen Finanzbeitrag.

Das erste Programm war tatsächlich sehr bahnlastig, aber, Herr Nationalrat Hurter, das war so, weil Zürich so viel Geld beansprucht hat, weil die Durchmesserlinie massgeblich mit dieser ersten Tranche finanziert worden ist. Und Durchmesserlinie heisst Bahn. Der Grund war also nicht «der böse Bund» oder «die böse Strasse», sondern die Nachfrage, die Tatsache, dass die bestehenden Projekte damals vor allem bahnseitig reif waren. In der ersten Programmbotschaft hatte es deshalb einen Bahnanteil von fast 70 Prozent, insbesondere wegen der Durchmesserlinie.

In der jetzigen, zweiten Programmbotschaft ist der Anteil 50/50. Das entspricht auch, denke ich, den Bedürfnissen in diesen Agglomerationen. Es ist natürlich so: In Agglomerationen, in dichtbesiedeltem Gebiet werden Sie immer einen Anteil von öffentlichem Verkehr haben, weil der öffentliche Verkehr in dichtbesiedelten Gebieten schlachtweg der effizienteste Verkehr ist. Das ist sinnvoll, und das entspricht vor allem auch der Planung der betroffenen Regionen selber: Sie beurteilen diese Frage so; sie wollen das Wachstum der Bevölkerung, der Arbeitsplätze vor allem mit Mitteln des öffentlichen Verkehrs bewältigen. Und das scheint uns auch richtig zu sein.

Wir haben in dieser zweiten Etappe einen Antrag von rund 1,68 Milliarden Franken, der dazu führen wird, dass die Mittel im Infrastrukturfonds, die für die Agglomerationsprojekte reserviert sind, also die 6 Milliarden, bis auf 200, 250 Millionen Franken bereits verpflichtet sein werden. An sich, das wissen Sie auch, hat das Parlament einmal beschlossen: Die 6 Milliarden Franken reichen bis Ende 2027. Wir sind jetzt mit den Finanzbeiträgen des Bundes wahrscheinlich bereits in der Halbzeit ausgeschossen.

Der Bundesrat hat dennoch entschieden, Ihnen diese Botschaft vorzulegen, denn dazu reichen die Mittel des Infrastrukturfonds. Gleichzeitig haben wir aber beschlossen,



dass wir die Kantone und die Agglomerationen weiterhin mit einem Bundesbeitrag unterstützen wollen. Das entspricht der Tatsache, dass sich das Gros der Menschen in diesem Land weiterhin dort ansiedelt und dass dort auch das Gros der Arbeitsplätze liegt. Deshalb macht es Sinn, weiterhin Agglomerationsprojekte zu unterstützen.

Ich möchte noch etwas zu allen weiteren Programmen sagen, die nicht auf die A-Liste aufgenommen werden konnten. Die Kommissionssprecher haben es erwähnt: Es gab eine grosse Nachfrage, es wurden viele Projekte präsentiert. Das ist nicht erstaunlich, da es darum geht, Bundesgelder abzuholen. Immerhin hat man in den Regionen gearbeitet. Bei denjenigen Agglomerationsprogrammen, die auf der B- oder der C-Liste sind, besteht die Chance, dass man künftig weiterfahren kann, falls der NAF kommt und die Finanzierung dereinst vom Parlament oder vom Volk genehmigt wird. Damit besteht die Chance, dass in einer dritten oder vierten Generation auch hier nicht berücksichtigte Agglomerationsprogramme realisiert werden können.

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat 41 Programme erhalten. Vier davon, das ist richtig gesagt worden, mussten wir anhand der gesetzlichen Kriterien zurückweisen. Im Hinblick auf die Detailberatung ist es mir wichtig, etwas festzuhalten: Wir haben einen sehr klaren Raster an Vorgaben, die erfüllt sein müssen, damit wir sagen können: Jawohl, diese Programme erfüllen die Kriterien des Gesetzgebers und können berücksichtigt werden. Die Berücksichtigung regionalpolitischer Interessen und das Verteilen von Zuckerchen sind hier wirklich fehl am Platz. Bundesrat und Verwaltung müssen diese Standards und Vorgaben einhalten. Bei so vielen Eingaben bedeutete das, dass nicht alle zur Zufriedenheit bedient werden konnten. Die fünf Programme von Rivelac, Chablais, Interlaken, Rheintal und Davos konnten deshalb als Gesamtes nicht berücksichtigt werden. Alle fünf weisen gute Ansätze auf; sie hatten aber am Ende der Eingabefrist entweder noch einen ungenügenden Konkretisierungsgrad oder andere Mängel. Sie erfüllten also Vorgaben nicht, die andere Programme erfüllten.

Ich möchte aber nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, dass das nicht ein endgültiges «Njet» ist, sondern lediglich für diese zweite Programmabstimmung eine Nichtberücksichtigung bedeutet.

Sie haben gesehen, dass der Bedarf natürlich sehr hoch ist und wir deshalb wohl auch inskünftig mit reichlich Forderungen eingedeckt werden. Das ist aber – und jetzt komme ich zur Minderheit Hurter Thomas – kein Grund, diese Agglomerationsprogramme der zweiten Generation zurückzuweisen. Sie haben mit dem künftigen NAF nichts zu tun. Sie haben mit der Bahnhinfinanzierungsvorlage Fabi nichts zu tun. Diese Programme basieren auf dem heutigen Gesetz, auf dem heutigen Fonds. Sie sind finanziert. Es geht lediglich darum, ob Sie einverstanden sind, mit den Erkenntnissen und den Anträgen diese Mittel jetzt freizugeben.

Fabi spielt diesbezüglich keine Rolle, weil die Fabi-Projekte im Gegenteil dann bei künftigen Agglomerationsprojekten sogar erlauben werden, dass der Bahnteil über den Bahninfrastrukturfonds finanziert wird und über den künftigen NAF vor allem noch die Tramprojekte zu finanzieren sind. Was jetzt immer wieder von den Strassenverbänden kolportiert wird, stimmt einfach nicht. Wir werden das halt minutiös jedes Mal widerlegen müssen, wenn immer wieder behauptet wird, auch die künftigen Agglomerationsprojekte seien Programme zur Querfinanzierung der Bahn. Das Volk hat Ja gesagt zu Fabi und damit zur Verwendung, weiterhin, der LSVA. Das hat das Volk so abgesegnet. Das ist jetzt geregelt. Ich bitte auch die SVP, das jetzt so zu akzeptieren.

Wir haben dort auch die Befristung der Erhebung der Mineralölsteuer. Auch das hat das Volk – das Volk, nicht der Bundesrat! – so abgesegnet. Das ist auch kein Thema, das ist so geregelt. Was jetzt noch bleibt, ist, wie Sie dem künftigen Infrastrukturfonds, den wir zu diesem NAF ausbauen, genügend Mittel geben, damit die künftigen Agglomerationsprogramme, die dann eben vor allem strassenlastig den NAF belasten werden, finanziert werden können.

Ich wundere mich vor allem über den Rückweisungsantrag der Minderheit, weil Sie damit weitere Milliardenausgaben vereiteln. Es sind Milliardenausgaben in Bereichen, wo Sie wissen, dass der Leidensdruck relativ gross ist. Es sind Ausgaben, von denen die Bauwirtschaft profitiert – die Bauwirtschaft! Es sind Milliarden, die dann nicht zur Verfügung stünden, wenn Sie verschieben wollen, bis dereinst dann das Parlament auch den NAF verabschiedet hat. Das wird vielleicht in vier, fünf Jahren der Fall sein, wenn man die Volksabstimmung berücksichtigt. Aber das können Sie doch nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschieben und der Bauwirtschaft diese Gelder dann einfach entziehen! Das ist meines Erachtens nicht mehr wirtschaftsfreundlich, schon gar nicht strassenfreundlich und auch nicht verkehrsfreundlich. Deshalb verstehe ich diese Minderheit überhaupt nicht. Das hat meines Erachtens mit einer Klärung der offenen Fragen bezüglich der künftigen Finanzierung des NAF wirklich nichts zu tun.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Kommissionsmehrheit bzw. dem Bundesrat zu folgen und auf dieses Programm einzutreten und dann in der Detailberatung auch den Anträgen der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Schwander Pirmin (V, SZ): Frau Bundesrätin, vielen Dank für Ihre Ausführungen. Wir betreiben hier bekanntlich Regionalpolitik. Ist diese Vorlage mit dem NFA, wie er dem Volk einst in der ursprünglichen Form verkauft wurde, tatsächlich vereinbar?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich weiss nicht, was diese Vorlage jetzt mit dem Finanzausgleich zu tun hat, aber sie wurde genau zur Zeit des Finanzausgleichs gezimmert, Herr Nationalrat – der Finanzausgleich hat besagt, dass der Bund die Nationalstrassen übernimmt. Gleichzeitig hat das Parlament die Vorlage zum Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassen-Netz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen gezimmert. Das kam so vors Parlament und wurde so verabschiedet, parallel zum NFA. Ich sehe keine Vereinbarkeitsprobleme.

Binder Max (V, ZH): Frau Bundesrätin, Sie haben jetzt in Ihrem Votum gesagt, in der ersten Etappe habe die Schiene etwa 70 Prozent und davon den allergrössten Teil Zürich mit der Durchmesserlinie erhalten. An der Eröffnung am letzten Freitag haben Sie in diesem Zusammenhang gesagt: Zürich gleich Schweiz. Stehen Sie noch zu dieser Aussage?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja eben, deshalb erwarte ich jetzt, dass Sie auch zu den Projekten in der übrigen Schweiz Ja sagen. Ich habe diese Durchmesserlinie unterstützt; das ist eine gute Sache. Aber hören Sie auf, immer zu mäkeln, es gehe zu viel Geld in die Bahn, wenn Sie selber am meisten profitieren.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundesrätin, Sie wissen ja, in der Politik ist es immer so, dass man etwas verschieben muss, um etwas anderes zu erreichen. Ich freue mich dann auf die Unterstützung der Linken beim Strasseninfrastrukturfonds. Meine Frage: Wie erklären Sie der Bevölkerung, dass in der Fabi-Vorlage Leistungssteigerungen von Bahnen enthalten sind und hier in diesem Agglomerationsprogramm ebenfalls Leistungssteigerungen von Bahnen enthalten sind? Worin besteht da der Unterschied?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir haben ein Bevölkerungswachstum, und wir haben auch ein Wirtschaftswachstum, und daraus folgt dieses Mobilitätswachstum. Deshalb hat der Bundesrat immer gesagt: Wir werden in den nächsten Jahren bei Strasse und Schiene mehr Kapazitäten brauchen. Der Bundesrat hält Wort: Bei der Strasse haben vorhin nicht alle so erfreulich zugestimmt, aber immerhin. Ich muss es immer wieder sagen: 70 Prozent des Güterverkehrs spielen sich auf der Strasse ab. Dieses Element wird aber zum Beispiel bei den Agglomerationsprogrammen in der Regel

nicht berücksichtigt. Deshalb sagen wir: Jawohl, wir stehen dazu: Wir investieren, um gewisse Engpässe zu beseitigen. Ebenso müssen wir aber an einem intelligenten Verkehrsmanagement und an einer besseren Ausnutzung der Infrastruktur, die wir jetzt bauen, arbeiten. Wir müssen auch am Mobility-Pricing arbeiten – hier wird ja der Bundesrat dieses Jahr auch ein Konzept vorstellen. Für die Strasse wird das kein grosses Problem sein, aber für den öffentlichen Verkehr: Ich sage ja der Linken schon lange, dass wir uns dann wieder treffen werden. Wir werden sehen, wie sehr Sie dann noch Fans des Mobility-Princings auf dem öffentlichen Verkehr sein werden! Aber wir machen das in aller Transparenz. Das ist die politische Debatte, und darauf freue ich mich, wie Sie jetzt schon sehen!

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

Le président (Rossini Stéphane, premier vice-président): Nous votons sur la proposition de renvoi de la minorité Hurter Thomas.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.028/10 429)

Für den Antrag der Minderheit ... 31 Stimmen

Dagegen ... 154 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr

Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

Agglomerationsprogramm: Chablais

Beitragssatz Bund: 30 Prozent; Höchstbeitrag: 2,9 Millionen Franken; Total: 1684,22 Millionen Franken

...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Grossen Jürg, Allemann, Fischer Roland, Nordmann, Trede)

Abs. 1

Agglomerationsprogramm: Interlaken

Beitragssatz Bund: 36 Prozent; Höchstbeitrag: 7,28 Millionen Franken; Total: 1688,6 Millionen Franken

Antrag der Minderheit II

(Fluri, Binder, Huber, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Rickli Natalie, Wobmann)

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag de Courten

Abs. 1

Agglomerationsprogramm: Basel

Beitragssatz Bund: 35 Prozent; Höchstbeitrag: 92,78 Millionen Franken

Schriftliche Begründung

Die Massnahme Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, Spiesshöfli/Binningen wird von Priorität B (22. Liste der Massnahmen Tram/Schiene) in Priorität A (21. Liste der Massnahmen Tram/Schiene) versetzt. Dies insbesondere, weil die Tramlinie 10/17 das Rückgrat eines ganzen Korridors mit rund 60 000 Einwohnern ist, welcher als einziger Korridor der Agglomeration Basel über keine Eisenbahnerschließung verfügt. Als Ersatz für eine S-Bahn wird deshalb ein Expresstram aus dem Leimental in die Basler Innenstadt und an den Bahnhof SBB konzipiert (im B-Horizont vorgesehen). Der Betrieb eines Expressstrams erfordert allerdings die vorgängige Realisierung des Doppelspurausbaus Spiesshöfli in Binningen (heute Einspurabschnitt).

Art. 2

Proposition de la majorité

A1. 1

...

Projet d'agglomération: Chablais

Taux de contribution de la Confédération: 30 pour cent; contribution maximale: 2,9 millions de francs; total: 1684,22 millions de francs

...

A1. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Grossen Jürg, Allemann, Fischer Roland, Nordmann, Trede)

A1. 1

Projet d'agglomération: Interlaken

Taux de contribution de la Confédération: 36 pour cent; contribution maximale: 7,28 millions de francs; total: 1688,6 millions de francs

Proposition de la minorité II

(Fluri, Binder, Huber, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Rickli Natalie, Wobmann)

A1. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de Courten

A1. 1

Projet d'agglomération: Bâle

Taux de contribution de la Confédération: 35 pour cent; contribution maximale: 92,78 millions de francs

Grossen Jürg (GL, BE): Die Unterzeichner meines Minderheitsantrages erachten neben den berücksichtigten Projekten auch dasjenige in Interlaken als aufnahmewürdig. Mit diesem Projekt geht es darum, dass die Nord-Süd-Verbindung eines zusammenhängenden Konzepts namens Crossbow wie bereits die Ost-West-Verbindung, welche im Agglomerationsprogramm der ersten Generation aufgenommen und unterstützt wurde, ebenfalls aufgenommen werden soll. Wir zweifeln nicht grundsätzlich an der Beurteilung der Projekte durch das Bundesamt für Raumentwicklung. Für das hier vorliegende spezifische Projekt werden aber bei den Beurteilungskriterien wichtige Indikatoren wie touristische Gesichtspunkte oder die Möglichkeit, Pendlerverkehr zu vermeiden, zu wenig oder gar nicht gewichtet. Da diese Faktoren für ein touristisches und wirtschaftliches Zentrum im Berner Oberland eben nicht ausreichend berücksichtigt werden, wird den Massnahmen des Agglomerationsprogramms Interlaken mangelnde Wirkung unterstellt. Einiges spricht aber wie gesagt gegen diese Beurteilung. Interlaken übernimmt eine wichtige Zentrumsfunktion für die umliegenden Gemeinden. Neben den über 32 000 Einwohnerinnen und Einwohnern der Agglomeration und der an-



grenzenden Täler profitieren auch die Touristen und Feriengäste, welche jährlich über drei Millionen Logiernächte generieren, von verbesserten Verkehrsbedingungen. Das Zentrum von Interlaken ist sowohl Wohn-, Arbeits- und Freizeitort. Das Verkehrskonzept Crossbow ermöglicht einen verbesserten Verkehrsfluss und gleichzeitig eine Verkehrsberuhigung im Zentrum. Dies entlastet die Anwohnerinnen und Anwohner von Lärm und anderen Verkehrsemisionen und steigert die Attraktivität für Anwohner und Gäste. Nach der Entlastung auf der West-Ost-Verbindung im ersten Agglomerationsprogramm muss nun unseres Erachtens in logischer Konsequenz die Nord-Süd-Verbindung mit dem zweiten Agglomerationsprogramm ebenfalls realisiert werden.

Im Weiteren ermöglicht das Projekt eine verbesserte Anbindung an eine Arbeitszone von regionaler Bedeutung auf dem ehemaligen Militärflugplatzgelände mit einer Nutzung von rund 9 Hektaren. Im Endausbau werden auf diesem Areal bis zu 800 neue, qualifizierte Arbeits- und Ausbildungsplätze entstehen. Damit verfügt das Projekt über einen grossen Zusatznutzen zur künftigen wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Durch die Ansiedlung von qualifizierten Arbeits- und Ausbildungsplätzen in derartigen ländlichen Zentren werden die Verkehrsinfrastrukturen auch im urbanen Raum erheblich entlastet, was sich letztlich für den Bund auch finanziell lohnt, beraten wir doch sowohl heute wie auch in naher Zukunft zahlreiche sehr teure Projekte, welche genau wegen der mangelnden dezentralen Strukturen zu Engpässen auf dem Verkehrsnetz führen.

Die von Interlaken für das zweite Agglomerationsprogramm eingereichten Massnahmen verursachen Gesamtkosten von 20,8 Millionen Franken. Der Bundesanteil beläuft sich auf 7,28 Millionen Franken, was 35 Prozent entspricht. Die übrigen Kosten tragen die Agglomerationsgemeinden und der Kanton. Der Prüfbericht des Bundes stuft die Investitionskosten für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Interlaken als tief ein. Mit diesem Projekt wird der Verkehrsfluss für den Individualverkehr verbessert, und vor allem wird die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Langsamverkehr und zum öffentlichen Verkehr weiter gefördert und gestärkt.

Zusammengefasst möchte ich betonen, dass es von zentraler Bedeutung ist, dass wir auch in ländlich geprägten Regionen – und nicht ausschliesslich im urbanen Raum – Voraussetzungen für gute Lebensqualität, aber eben auch für Wirtschaftswachstum und Innovation schaffen. Hier können wir für einmal mit wenig Aufwand sehr viel bewirken.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag meiner Minderheit zur Annahme des Projektes Traverse Interlaken zuzustimmen.

Fluri Kurt (RL, SO): Zuerst möchte ich meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin in meiner Funktion als Verwaltungsratspräsident des Regionalverkehrs Bern-Solothurn und als Stadtpräsident von Solothurn auch Teil der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation. Die meisten Anliegen sind aufgenommen worden, aber nicht ganz alle.

Nun zum Antrag der Minderheit II: Mir geht es nicht darum, gegen das Projekt Chablais anzutreten. Ich möchte Sie einfach darauf aufmerksam machen, dass wir hier in diesem Saal nicht über 41 Projekte entscheiden können; dazu braucht es ein ausgedehntes Vorprüfungsverfahren. In der Botschaft ist ausführlich festgehalten, wie dieses Prüfungsverfahren abgelaufen ist. Der eigentliche Prozess zur Prüfung der Programme der zweiten Generation ist im Wesentlichen analog zur Prüfung der Programme der ersten Generation abgelaufen, wobei der Prozess etwas gestrafft werden musste, weil 41 Projekte eingereicht worden sind statt 30 wie in der ersten Generation. Unter Federführung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und in Zusammenarbeit mit den weiteren beteiligten Bundesämtern – Astra, Bundesamt für Umwelt, Bundesamt für Verkehr – hat man diese Programme und Projekte einzeln geprüft. Ergänzend dazu ist eine externe Arbeitsgemeinschaft aus Fachleuten von privaten Planungs- und Beratungsbüros mit einem Mandat beauftragt worden, den Prüfprozess zu begleiten und

eine Zweitmeinung zu formulieren. Externe Private haben also diesen Ablauf geprüft, inhaltlich und formell.

Das ARE überprüfte vorerst die Frage, ob die Grundanforderungen erfüllt waren. Es wurden zusätzliche Unterlagen angefordert, eine Fragerunde wurde durchgeführt. Anschliessend nahmen die beteiligten Bundesämter und die externen Fachleute unabhängig voneinander eine Beurteilung der Programme als Ganzes und der einzelnen Massnahmen vor. Das Ergebnis wurde mit allen Beteiligten in Konferenzen bereinigt und einer gemeinsamen, abgestimmten Beurteilung entgegengeführt. Zusätzlich sind interne Bilanzkonferenzen abgehalten worden, in denen die Beurteilungen gesamtschweizerisch verglichen worden sind.

So konnte sichergestellt werden, dass alle Agglomerationsprogramme und Massnahmen nach ihren entsprechenden Besonderheiten und gleichzeitig nach einem einheitlichen Massstab beurteilt werden. Mit den Trägerschaften wurde das auch fachlich diskutiert. Aufgrund der Gespräche und Beurteilungen sind dann diese Klassifizierungen vorgenommen worden. A-Massnahmen weisen ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind zwischen 2015 und 2018 bau- und finanzierungsreif. B-Massnahmen weisen ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, sind aber erst zwischen 2019 und 2022 bau- und finanzierungsreif. C-Massnahmen weisen ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf oder haben einen zu geringen Reifegrad.

Aufgrund dieser Beurteilung sind wir mit unserem Antrag der Minderheit II der Auffassung, dass wir diesen Prozess hier im Parlament nicht nachvollziehen können. Klar nehmen wir die Äusserungen seitens der Regionen zur Kenntnis; wir haben alle Sympathien für diese Regionen. Aber wir sind der Auffassung, dass die Klassifizierungen aufgrund von objektiven Massstäben und Kriterien verwaltungsintern und durch ein externes Beurteilungsgremium genügend gut vorgenommen worden sind. Wenn wir jetzt einzelne B-Massnahmen in das A-Programm aufnehmen, gäbe es bei anderen Projekten, z. B. beim Projekt Davos und bei anderen, möglicherweise genauso viele Gründe, dies zu tun. Aber dann haben wir wieder zu wenig Finanzmittel. Sie wissen, dass wir 2006 für die Agglomerationsprogramme insgesamt 6 Milliarden Franken und nicht mehr bewilligt haben. Deswegen ist es nötig, Differenzierungen vorzunehmen.

Wenn ich Sie nun bitte, den Minderheitsantrag II zu unterstützen, geht es nicht darum, das Projekt Chablais oder andere Projekte zu benachteiligen, sondern es geht darum, die richtige Reihenfolge aufgrund sachlicher Kriterien festzulegen. Für die Projekte, die noch nicht bau- und finanzierungsreif sind, bietet sich in der dritten Generation genügend Gelegenheit für eine Wiederaufnahme. Diese werden mit grösster Wahrscheinlichkeit dann dort voranstehen.

Ich bitte Sie also im Sinne der objektiven Beurteilung aller Projekte und aufgrund der sorgfältigen objektiven Beurteilung durch die Verwaltung und durch externe Stellen, generell am Entwurf des Bundesrates festzuhalten.

Nordmann Roger (S, VD): Le groupe socialiste approuve tous les projets du Conseil fédéral. S'agissant des deux propositions de minorité, il a adopté les positions suivantes.

Il approuve la proposition de la minorité I (Grossen Jürg), car il s'agit de la suite logique d'une première étape qui a déjà été réalisée. Certes, c'est une route, mais elle devrait avoir un effet de délestage important sur le centre de l'agglomération d'Interlaken. Evidemment, en contrepartie, nous attendons que l'agglomération d'Interlaken améliore ses transports publics, ce qui sera possible avec le délestage.

S'agissant de l'agglomération du Chablais, le groupe socialiste soutient la proposition de la majorité de la commission et rejette la proposition de la minorité II (Fluri). Il s'agit de financer une plate-forme multimodale à Aigle, un passage sous voie à Collombey-Muraz et différentes mesures de mobilité douce pour la modeste somme de 2,9 millions de francs sur un total de 1,6 milliard de francs. Nous pensons qu'il est judicieux de repêcher ce projet concernant cette agglomération de 60 000 personnes en très forte croissance,



parce que la construction d'un projet d'agglomération est très difficile dans ces conditions. La région est à cheval sur deux cantons, ce qui complique toute la gestion des projets. L'agglomération n'a pas de centre historique. Comme il s'agissait des marais du Rhône, l'habitat est sur le flanc des montagnes, comme un «u» urbanisé en quelque sorte. De plus, il y a un système historique de train à voie étroite qui, lui aussi, est assez compliqué à intégrer. Dans ces circonstances, il est évidemment plus difficile d'établir un projet d'agglomération qui corresponde exactement à tous les critères voulus. Et, comme ce projet était à la limite d'être considéré, le groupe socialiste a décidé, à titre d'encouragement, de le soutenir.

En outre, et vous l'avez sans doute constaté, mes voisins et amis valaisans ont parfois – comment dire – un rapport assez compliqué avec la législation sur l'aménagement du territoire. Or ce projet a précisément un effet très favorable. Il a déclenché dans toute la région une dynamique très favorable d'application de la législation sur l'aménagement du territoire et nous voulons garder cette dynamique. C'est la raison pour laquelle la majorité de la commission vous propose cette adjonction.

Concernant la proposition de Courten, il est difficile de prendre position, dans la mesure où elle n'a pas été soumise en commission, ce qui est un peu regrettable, puisque le classement en catégorie B de ce projet de tram à Bâle était déjà connu au moment du débat en commission; cela aurait permis de l'approfondir. Etant donné la situation, il est donc difficile de prendre position.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Von den 41 Agglomerationsprogrammen konnten wir wie gesagt fünf nicht genehmigen. Bei der Prüfung wenden wir eine Kosten-Nutzen-Analyse an gestützt auf die Kriterien, wie sie im Gesetz, Artikel 17d Absätze 1 und 2, festgelegt sind. Aus dieser Überprüfung geht hervor, ob ein Programm die gesetzlichen Vorgaben erfüllt, und dann ergibt sich je nach Grad der Erfüllung auch die Höhe des Bundesbeitragssatzes. Alle haben dieselben Bedingungen.

Beim Agglomerationsprogramm Interlaken, zweite Generation, konnten wir insbesondere aufgrund des nicht ausreichenden Konkretisierungsgrades im Bereich Siedlung und Landschaft, aber auch im Bereich Verkehr keine ausreichende Wirkung erkennen. Ich habe schon in der Kommission gesagt: Das Hauptkriterium ist, dass in Interlaken bis heute ein Gesamtkonzept für den Tourismusverkehr fehlt, und die Entwicklung in diesem Bereich ist natürlich für diese Region ein Kriterium, auf das wir sehr grossen Wert legen. Das Agglomerationsprogramm Interlaken, erste Generation, hat bereits von der Mitfinanzierung durch den Bund profitiert, aber das allein ist halt noch keine Garantie für ein Eintrittsticket für das Programm der zweiten Generation. Wir sind aber sehr zuversichtlich, dass Interlaken jetzt dieses Tourismuskonzept aufgrund des Handlungsbedarfs im Bereich Siedlung und Landschaft verbessert: Es ist somit nur eine Verschiebung für ein paar Jahre, bis dann dieser Bundesbeitrag gesprochen werden kann.

Beim Chablais haben Sie einen Mehrheitsantrag mit 2,9 Millionen Franken, also 30 Prozent der Kosten, für drei Massnahmen auf der A-Liste. Dazu vielleicht noch folgende Informationen: Beim Chablais wurde, wie Herr Nordmann zu Recht gesagt hat, eine gute regions- und kantonsübergreifende Zusammenarbeit auf die Beine gestellt. Man spürt hier auch, dass eine Wirkungsbeurteilung gemacht wurde. Aber es gibt halt auch noch gewisse Kriterien, die noch nicht erfüllt sind. Beim Agglomerationsprogramm Chablais haben wir insgesamt zwölf Massnahmen, die mitfinanzierbar wären. Aber es braucht eben auch das Gesamtprogramm: Dort kann man dann die einzelnen Massnahmen, die man mitfinanzieren kann, herauspicken. Hier pickt man jetzt drei heraus, obwohl das Gesamtprogramm eben noch ungenügend ist und auch noch weiterentwickelt werden muss. Das war auch hier unser Einwand, aber keine Absage ans Chablais: Dort wurde sehr gut gearbeitet, und es ist auch nur eine

Frage der Zeit, bis die Reife des Gesamtprogramms erreicht sein wird.

Hardegger Thomas (S, ZH), für die Kommission: Die Mehrheit der Kommission hat die Aufnahme des Agglomerationsprogrammes für die Region Interlaken abgelehnt. Sie hat sich dabei der Beurteilung des Bundesrates angeschlossen, dass der Konkretisierungsgrad noch nicht ausreichend ist. Bei der Massnahmenpriorisierung sind auch quantitative Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt worden, damit es berücksichtigt werden kann, wenn ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt. Der Kostenrahmen würde bei Annahme des Minderheitsantrages um 7,28 Millionen Franken erhöht. Diese Erhöhung hat die Kommission mit 17 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Beim Agglomerationsprogramm Chablais beantragt die Mehrheit der Kommission die Aufnahme. Dieses Programm war bezüglich seiner Anerkennung nur knapp gescheitert. Weil das Chablais kantonsübergreifend ist und in einer polyzentrischen Region liegt, sind die Bedingungen für die beteiligten Kommunen schwieriger. Der Impuls für die Region wäre darum aber umso wirkungsvoller. Mit diesem Programm wird der Kostenrahmen der freizugebenden Mittel um 2,9 Millionen Franken erhöht. Die Kommission hat die Aufnahme des Programms mit 11 zu 9 Stimmen bei 3 Enthaltungen beschlossen.

Der Antrag de Courten hat der Kommission nicht vorgelegen, und ich kann Ihnen darum auch keine Haltung der Kommission bekanntgeben.

Die Gesamtsumme der freizugebenden Mittel würde sich gemäss Fassung der Kommissionsmehrheit um 2,9 Millionen auf 1,684 Milliarden Franken erhöhen. Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Rösti Albert (V, BE): Hat die Kommission den jetzigen Antrag der Minderheit I (Grossen Jürg) im Bewusstsein abgelehnt, dass es sich hier um die Erschliessung einer national bedeutenden Tourismusregion handelt, die drei Millionen Logiernächte generiert und insbesondere auch im Zusammenhang steht mit einem Jahrhundertprojekt der Jungfraubahn? Es handelt sich dabei um das sogenannte Projekt V-Bahn, wo entsprechend rasch gehandelt werden muss, um die nötigen Park-and-Ride-Möglichkeiten zu schaffen und auch zur Erleichterung in den umliegenden Gemeinden beizutragen.

Hardegger Thomas (S, ZH), für die Kommission: Kollege Fluri hat ja sehr ausführlich dargelegt, wie diese Beurteilung vorgenommen wurde. In der Kommission haben wir uns der Beurteilung durch die zuständigen Stellen angeschlossen.

Favre Laurent (RL, NE), pour la commission: Je vous rappelle le résultat des votes en commission: la commission a rejeté, par 17 voix contre 5 et 1 abstention, la proposition Grossen Jürg sur le projet Interlaken. Je ne vais pas rappeler les éléments introduits par Madame la conseillère fédérale Leuthard et qui ont été repris par la commission. La commission a souhaité au contraire soutenir la proposition Nordmann sur le projet Chablais, par 11 voix contre 9 et 3 absences. Il s'agit là d'un projet intercantonal de bonne qualité. C'est aussi un signe d'encouragement à la collaboration entre le Chablais valaisan et le Chablais vaudois.

Je vous remercie donc de soutenir cette proposition reprise ici par la majorité.

Pour ce qui est de la proposition de Courten, la commission n'a pas eu l'occasion d'en débattre puisqu'elle vient d'être déposée. Madame la conseillère fédérale Leuthard prendra la parole à ce sujet et je me garde donc bien de la commenter.

Le président (Rossini Stéphane, premier vice-président): Le groupe des Verts soutient la proposition de la minorité I (Grossen Jürg) et rejette la proposition de la minorité II (Fluri).



Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich habe noch den Einzelantrag de Courten vergessen. Ich kann nur nochmals wiedergeben, weshalb der Bundesrat diesen Antrag nicht aufgenommen hat: Es geht hier um den Doppelspurausbau Spiesshöfli, der im B-Horizont ist. Er ist im B-Horizont, weil auch die Agglomeration Basel ihn im B-Horizont beantragt hat. Das ist eben auch begründet, weil er mit einem Expressstram verknüpft ist. Dieses Expressstram ist im B- und nicht im A-Horizont vorgesehen. Das entspricht auch dem Antrag der Region. Es ist auch richtig so in Bezug auf die Bewertung der Projektreife von anderen Eingaben.

de Courten Thomas (V, BL): Frau Bundesrätin, ich danke Ihnen für die Begründung. Sie ist für mich nicht stichhaltig, weil ich Sie Folgendes fragen möchte: Das Expressstram der Linie 10, das wir in der Liste der Massnahmen mit Priorität B drin haben, hat als Voraussetzung, dass der Doppelspurausbau frühzeitig erfolgen kann. Wäre es daher richtig, wenn wir den Doppelspurausbau Spiesshöfli jetzt als Voraussetzung für die Priorität B festsetzen könnten?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Dies soll eben im B-Horizont und nicht im A-Horizont erfolgen. Deshalb kann die Region dieses Projekt bei der nächsten Agglomerationsbotschaft eingeben.

Abs. 1 – Al. 1

Interlaken

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.028/10 430)
 Für den Antrag der Minderheit I ... 141 Stimmen
 Dagegen ... 41 Stimmen
 (4 Enthaltungen)

Chablais

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.028/10 431)
 Für den Antrag der Mehrheit ... 153 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit II ... 31 Stimmen
 (2 Enthaltungen)

Basel

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.028/10 432)
 Für den Antrag de Courten ... 128 Stimmen
 Dagegen ... 54 Stimmen
 (4 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

Art. 3

Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
 Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.028/10 433)
 Für Annahme des Entwurfs ... 167 Stimmen
 Dagegen ... 14 Stimmen
 (5 Enthaltungen)

12.3905

Motion Vischer Daniel. Energieetikette für kleine Arbeitsgeräte mit Benzinmotoren

Motion Vischer Daniel. Etiquette-énergie pour les petits engins de travail équipés de moteurs à essence

Nationalrat/Conseil national 16.06.14

Vischer Daniel (G, ZH): Die Motion verlangt, dass der Bundesrat beauftragt wird, die zur Steigerung der Energieeffizienz bereits in mehreren Produktbereichen bewährte Energieetikette auch für kleine Arbeitsgeräte mit Benzinmotoren unter 19 Kilowatt Leistung in Anwendungsbereichen wie Garten- und Hobby- sowie Kommunalbereich einzuführen. Es gäbe auch, eine Information anzubringen, die lautet würde: «Zum Schutz Ihrer Gesundheit nur mit schadstoffarmem Gerätebenzin betreiben!» Arbeitsgeräte mit Elektro- oder Akku-Antrieb wären hiervon ausgenommen.

Es geht hier gewissermassen um einen ökologischen und energiepolitischen Mikrobereich. Arbeitsgeräte wie Rasentrimmer und Freischneider werden oft von kleinen 2-Takt-Benzinmotoren angetrieben. Diese stoßen gegen 40 Prozent des Benzin unverbrannt und damit ungenutzt mit dem Abgas in die Atmosphäre aus. Benutzer halten sich oft über Stunden in dieser giftigen Abgasfahne auf. Wir sind hier mit einem unterschätzten Problem konfrontiert. Unfallgefahr und Gesundheitsbelastung sind hoch. Es existieren – und das ist wichtig – innovative Motortechnologien mit sehr viel niedrigerem Benzinerbrauch. So haben bereits mehrere Anbieter 4-Takt-Motoren im Angebot, deren Benzinerbrauch – man höre – 50 Prozent unter demjenigen der 2-Takt-Motoren liegt. Das Bundesamt für Energie ist ja beauftragt, einerseits die Energieeffizienz zu steigern, andererseits durch Information ein entsprechendes Defizit zu beheben.

Wir kennen ja Energieetiketten bereits für PKW, Autoreifen, Lampen, Fernsehgeräte, Haushaltgeräte und Sanitärprodukte. Wenn diese auch noch bei den hier zur Diskussion stehenden Arbeitsgeräten eingeführt würden, fände – und das ist eigentlich sinnvoll und anzustreben – eine Lenkung der Kunden zu verbrauchsärmeren Modellen hin statt. Ein niedrigerer Verbrauch garantiert zudem einen verbesserten Gesundheitsschutz. Zusätzlich ist der Hinweis auf das schadstoffarme Gerätebenzin nach Schweizer Norm anzubringen.

Der Bundesrat ist sich der lufthygienischen Problematik der benzinbetriebenen Arbeitsgeräte bewusst. Er verweist auf die Abgasvorschriften der EU, die er übernommen hat. Er hält indessen das Ansinnen dieser Motion für unverhältnismässig und mit zu viel Aufwand verbunden; gut, das ist natürlich immer die Antwort des Bundesrates, wenn er einen entsprechenden Vorstoss ablehnt. Wir müssen uns fragen: Was steht im Vordergrund, der Aufwand oder der Umwelt- und Gesundheitsschutz? Der Aufwand ist nach unserem Dafürhalten vertretbar, die Gefährdung von Umwelt und Gesundheit ist indessen erstaunlich hoch.

In diesem Sinne ersuche ich Sie, die Motion anzunehmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Nationalrat, bei Ihrer zweiten Motion, der Motion 12.3258, «Info-Etikette für kleine Arbeitsgeräte», die Sie im September 2013 zurückgezogen haben, lag der Fokus ja auf der Gesundheit. Bei der heute diskutierten Energieetikette, bei der es vor allem um den Energieverbrauch geht, steht eigentlich die Information des Konsumenten, was die Energieeffizienz von solchen Geräten betrifft, im Vordergrund. Ich glaube, es braucht da schon irgendwo ein vernünftiges Mass, damit man bei einer sol-

