

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Dokumentationsdienst

3003 Bern

Tel. 031 322 97 44

Fax 031 322 82 97

doc@parl.admin.ch

Verhandlungen

Délibérations

Deliberazioni

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz.
Anpassung (12.018)

Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.
Adaptation (12.018)

Decreto federale concernente la rete delle strade
nazionali. Adeguamento (12.018)



VH 12.018

- mit Erlasstext
- avec texte de l'acte législatif
- contiene testo legislativo

**Datum der Volksabstimmung
24.11.2013**

**Date de la votation populaire
24.11.2013**

Weitere Informationen:

www.parlament.ch

unter Volksabstimmungen

Informations complémentaires :

www.parlement.ch

sous Votations populaires

Den Ratsmitgliedern steht in der **Pressedatenbank** der Parlamentsdienste eine ständig aktualisierte Auswahl von Artikeln zu den einzelnen Volksabstimmungen in einem separaten Ordner zur Verfügung.

Regelmässige Aktualisierungen der Presseschau werden im Extranet des Schweizer Parlaments **e-parl** publiziert.

Lors de chaque votation populaire, un dossier spécifique régulièrement mis à jour est à disposition des parlementaires dans **la banque de données «Presse»** des Services du Parlement.

Cette revue de presse est régulièrement actualisée dans l'extranet du Parlement suisse **e-parl**.

Verantwortlich für diese Ausgabe:

Parlamentsdienste
Dokumentationsdienst
Kurt Zwimpfer
Tel. 031 / 322 93 91

In Zusammenarbeit mit
Marina Scherz

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationsdienst
3003 Bern
Tel. 031 / 322 97 44
Fax 031 / 322 82 97
doc@parl.admin.ch

Responsable de cette édition :

Services du Parlement
Service de documentation
Kurt Zwimpfer
Tél. 031 / 322 93 91

Avec la collaboration de
Marina Scherz

S'obtient aux :

Services du Parlement
Service de documentation
3003 Berne
Tél. 031 / 322 97 44
Fax 031 / 322 82 97
doc@parl.admin.ch

Inhaltsverzeichnis / Table des matières

Seite - Page

1.	Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations		I
2.	Rednerliste - Liste des orateurs		II
3.	Zusammenfassung der Verhandlungen Résumé des délibérations		III V
4.	Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils		
	Nationalrat - Conseil national	31.05.2012	1
	Ständerat - Conseil des Etats	20.09.2012	36
	Nationalrat - Conseil national	10.12.2012	54
	Ständerat - Conseil des Etats	13.12.2012	64
	Nationalrat - Conseil national	04.03.2013	65
5.	Schlussabstimmungen - Votations finales		
	Ständerat - Conseil des Etats	22.03.2013	70
	Nationalrat - Conseil national	22.03.2013	71
6.	Namentliche Abstimmungen - Votes nominatifs		73
7.1	Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG) Auszug aus dem Text des Erlasses	22.03.2013	85
	Loi fédérale sur les routes nationales (LRN) Extraits du texte de l'acte législatif	22.03.2013	88
	Legge federale sulle strade nazionali (LSN) Estratti dal testo di legge	22.03.2013	91
7.2	Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) Auszug aus dem Text des Erlasses	22.03.2013	94
	Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA) Extraits du texte de l'acte législatif	22.03.2013	97
	Legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (Legge sul contrassegno stradale, LUSN) Estratti dal testo di legge	22.03.2013	100

7.3 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss)	20.09.2013	103
--	------------	-----

Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (Arrêté sur le réseau)	20.09.2013	109
--	------------	-----

Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (Decreto sulla rete stradale)	20.09.2013	115
--	------------	-----

Dieser Beschluss wird im Bundesblatt veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.
Cet arrêté paraîtra dans la Feuille fédérale dès que la base légale sera en vigueur.
Il decreto sarà pubblicato nel Foglio federale non appena la relativa base legale entrerà in vigore

7.4 Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds	20.09.2013	121
---	------------	-----

Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure	20.09.2013	123
--	------------	-----

Decreto federale concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale	20.09.2013	125
--	------------	-----

Dieser Beschluss wird im Bundesblatt veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.
Cet arrêté paraîtra dans la Feuille fédérale dès que la base légale sera en vigueur.
Il decreto sarà pubblicato nel Foglio federale non appena la relativa base legale entrerà in vigore

1. Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

12.018 n Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung

Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung (BBl 2012 745)

NR/SR *Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen*

Siehe Geschäft 12.3329 Mo. KVF-NR (12.018)

1. Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG)
31.05.2012 Nationalrat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

20.09.2012 Ständerat. Zustimmung.

22.03.2013 Nationalrat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

22.03.2013 Ständerat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt 2013 2523; Ablauf der Referendumsfrist: 13. Juli 2013

2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)

31.05.2012 Nationalrat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

20.09.2012 Ständerat. Abweichend.

10.12.2012 Nationalrat. Abweichend.

13.12.2012 Ständerat. Abweichend.

04.03.2013 Nationalrat. Zustimmung.

22.03.2013 Nationalrat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

22.03.2013 Ständerat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt 2013 2527; Ablauf der Referendumsfrist: 13. Juli 2013

3. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds

31.05.2012 Nationalrat. Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

20.09.2012 Ständerat. Zustimmung.

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss)

31.05.2012 Nationalrat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

20.09.2012 Ständerat. Abweichend.

10.12.2012 Nationalrat. Zustimmung.

12.018 n Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation

Message du 18 janvier 2012 concernant l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales et son financement (FF 2012 593)

CN/CE *Commission des transports et des télécommunications*

Voir objet 12.3329 Mo. CTT-CN (12.018)

1. Loi fédérale sur les routes nationales (LRN)

31.05.2012 Conseil national. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

20.09.2012 Conseil des Etats. Adhésion.

22.03.2013 Conseil national. La loi est adoptée au vote final.

22.03.2013 Conseil des Etats. La loi est adoptée au vote final.

Feuille fédérale 2013 2257; délai référendaire: 13 juillet 2013

2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

31.05.2012 Conseil national. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

20.09.2012 Conseil des Etats. Divergences.

10.12.2012 Conseil national. Divergences.

13.12.2012 Conseil des Etats. Divergences.

04.03.2013 Conseil national. Adhésion.

22.03.2013 Conseil national. La loi est adoptée au vote final.

22.03.2013 Conseil des Etats. La loi est adoptée au vote final.

Feuille fédérale 2013 2261; délai référendaire: 13 juillet 2013

3. Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

31.05.2012 Conseil national. Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

20.09.2012 Conseil des Etats. Adhésion.

4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (Arrêté sur le réseau)

31.05.2012 Conseil national. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

20.09.2012 Conseil des Etats. Divergences.

10.12.2012 Conseil national. Adhésion.

2. Rednerliste - Liste des orateurs

Nationalrat - Conseil national

Allemann Evi (S, BE)	14,18
Amherd Viola (CE, VS)	12,57,65,71
Barthassat Luc (CE, GE)	4
Binder Max (V, ZH)	8,18,26,30,31,61,62
Büchel Ronald Rino (V, SG)	59
Candinas Martin (CE, GR)	14,25,26,30,54,55,66
Favre Laurent (RL, NE)	28,
Fluri Kurt (RL, SO) für die Kommission	2,18,19,21,34,59,63,67
Français Olivier (RL, VD)	7,15,24,28,30,60,66
Freysinger Oskar (V, VS)	29
Gasser Josias F. (GL, GR)	11,16,18,31,32
Giezendanner Ulrich (V, AG)	6,11,19,20,23,25,32,55,58
Graf-Litscher Edith (S, TG)	4,20,24,25,55,65
Grossen Jürg (GL, BE)	7,23,56,57,61,65
Grunder Hans (BD, BE)	26,34,57
Hardegger Thomas (S, ZH)	29,31,60
Hassler Hansjörg (BD, GR)	5
Hodgers Antonio (G, GE)	6,10,14,28,29
Huber Gabi (RL, UR)	7,55
Landolt Martin (BD, GL)	61
Leuthard Doris , Bundesrätin	9,10,11,16,17,18,20,32,34, 57,58,59,62,66
Maire Jacques-André (S, NE)	28
Müller Geri (G, AG)	9
Müller Walter (RL, SG)	17
Nordmann Roger (S, VD)	3,22,23,68
Noser Ruedi (RL, ZH)	17
Quadri Lorenzo (V, TI)	13
Pieren Nadja (V, BE)	65
Regazzi Fabio (CE, TI) pour la commission	1,19,34,59,62,67
Rime Jean-François (V, FR)	10,56
Rusconi Pierre (V, TI)	58
Teuscher Franziska (G, BE)	6,14,17,24,27,56,58,60
Trede Aline (G, BE)	65
van Singer Christian (G, VD)	29,31
Voruz Eric (S, VD)	30
Wasserfallen Christian (RL, BE)	26,57

Wobmann Walter (V, SO)	9,10,13,23,25
Zuppiger Bruno (V, ZH)	25

Ständerat - Conseil des Etats

Berberat Didier (S, NE)	40
Engler Stefan (CE, GR)	41,48,53
Fournier Jean-René (CE, VS)	40
Gutzwiller Felix (RL, ZH)	50
Hêche Claude (S, JU) pour la commission	36,43,46,47,49,51,52,64
Imoberdorf René (CE, VS)	38,47
Janiak Claude (S, BL)	39
Jenny This (V, GL)	39,41,50,51
Leuthard Doris, Bundesrätin	41,44,46,49,51,53,64
Lombardi Filippo (CE, TI)	39,49
Luginbühl Werner (BD, BE)	40,45
Savary Géraldine (S, VD)	52,53
Stadler Markus (GL, UR)	37
Theiler Georges (RL, LU)	37,51

3. Zusammenfassung der Verhandlungen

12.018 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung

Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung (BBl 2012 745)

Ausgangslage

Der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) aus dem Jahr 1960 soll an die heutigen und künftigen verkehrlichen Gegebenheiten angepasst werden. Mit der Botschaft werden dem Parlament die Übernahme von rund 376 Kilometern bestehender Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz, Massnahmen zur Finanzierung der damit verbundenen Mehraufwendungen sowie zur Beseitigung von Engpässen im bestehenden Nationalstrassennetz beantragt. Ein Teil der Mehraufwendungen wird durch eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken pro Jahr finanziert (Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) (Vorlage 2). Gegen diesen Beschluss wurde das Referendum ergriffen und kam am 23.07.2013 zustande.

Im Rahmen des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 hatte der Bundesrat das bestehende Nationalstrassennetz einer umfassenden Überprüfung unterzogen. Diese bestätigte das bestehende Nationalstrassennetz weitestgehend. Sie zeigte aber auch, dass das Nationalstrassennetz die heutigen und künftigen Anforderungen der mittelstädtischen Agglomerationen sowie peripherer gelegener Landesteile der Schweiz nicht mehr in ausreichendem Masse erfüllt.

Durch die Übernahme von Hauptstrassen wird das Nationalstrassennetz um rund 376 Kilometer verlängert. Betrieb, Unterhalt und Ausbau der zu übertragenden Strassen haben für den Bund Mehraufwendungen im Umfang von 305 Millionen Franken pro Jahr zur Folge. Rund 30 Millionen Franken pro Jahr sollen durch eine Reduktion der Globalbeiträge an die Hauptstrassen sowie der Bundesbeiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen bei den Kantonen kompensiert werden, welche Hauptstrassen an den Bund abtreten.

Die restlichen rund 275 Millionen Franken sollen durch eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette beschafft werden. Zu diesem Zweck soll der Preis für die Autobahnvignette von heute 40 auf 100 Franken pro Jahr erhöht werden. Gleichzeitig soll eine Zweimonatsvignette zum Preis von 40 Franken eingeführt werden.

Im Weiteren beantragt der Bundesrat die Übernahme von drei bedeutenden Ausbauprojekten der Kantone. Es handelt sich dabei um die Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn sowie um die Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds. Diese drei Projekte werden zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung des angepassten Netzbeschlusses voraussichtlich Baureife erlangt haben. Sie sind aus Sicht des Bundesrates nötig und entsprechen den Normen und Standards von Nationalstrassen.

Schliesslich beantragt der Bundesrat die Aufnahme der beiden Netzergänzungen "Glattalautobahn" und "Umfahrung Morges" in den Netzbeschluss. Diese beiden Projekte sind nötig für die Engpassbeseitigung auf der N1 im Raum Zürich/Glattal sowie im Raum Lausanne/Morges.

Die Umsetzung des angepassten Netzbeschlusses erfolgt für den Bund haushaltneutral. Hingegen haben die beantragten Anpassungen unterschiedlich starke Auswirkungen auf die einzelnen Kantone. In acht Kantonen werden keine bestehenden Strassen ins Nationalstrassennetz übertragen. Sie sind von den beantragten Anpassungen nur geringfügig betroffen. Die Kantone, welche Strassen abtreten, werden von ihren Aufgaben für Betrieb, Unterhalt und Ausbau dieser Strassen entlastet. Diese Aufgaben gehen vollumfänglich an den Bund über.

Die Kantone erhalten über die nicht werkgebundenen Bundesbeiträge zehn Prozent der Mehreinnahmen aus der beantragten Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette.

Verhandlungen

Entwurf 1

Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG)

31.05.2012 NR Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

20.09.2012 SR Zustimmung.

22.03.2013 NR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

22.03.2013 SR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Entwurf 2**Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)**

31.05.2012	NR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
20.09.2012	SR	Abweichend.
10.12.2012	NR	Abweichend.
13.12.2012	SR	Abweichend.
04.03.2013	NR	Zustimmung.
22.03.2013	NR	Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.
22.03.2013	SR	Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Entwurf 3**Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds**

31.05.2012	NR	Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
20.09.2012	SR	Zustimmung.

Entwurf 4**Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss)**

31.05.2012	NR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
20.09.2012	SR	Abweichend.
10.12.2012	NR	Zustimmung.

Im **Nationalrat** wurde ein Antrag auf Nichteintreten auf das Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) (Vorlage 2) mit 130 zu 40 Stimmen abgelehnt. Für Nichteintreten votierten die ganze SVP-Fraktion (mit 11 Enthaltungen) sowie zwei FDP-Liberale.

In der Detailberatung zu Vorlage 2 lagen zur Höhe des zukünftigen Vignettenpreises verschiedene Anträge vor. In der Debatte wurde zwar mehrheitlich die Ansicht vertreten, eine Erhöhung des Vignettenpreises sei unumgänglich. Die Höhe des neuen Preises war jedoch umstritten.

Die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beantragte dem Plenum eine Vignettengebühr von 70 Franken pro Jahr. Eine Minderheit I, bestehend aus Mitgliedern der Fraktionen von CVP-EVP, FDP-Liberalen und BDP, wollte am Vorschlag des Bundesrates festhalten (100 Franken). Eine Minderheit II bestehend aus Mitgliedern der SVP-Fraktion beantragte dem Plenum, an den geltenden 40 Franken für die Jahresvignette festzuhalten. Der Nationalrat folgte dem Antrag seiner Kommissionsmehrheit und lehnte die Minderheitsanträge mit 112 zu 62 bzw. mit 129 zu 45 Stimmen ab. Angenommen wurde auch der Vorschlag des Bundesrates, eine 2-Monatsvignette für 40 Franken einzuführen.

Der **Ständerat** wollte die Jahresvignette auf 100 Franken erhöhen, wie vom Bundesrat vorgeschlagen. Dieser Beschluss fiel mit 38 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

In einer ersten Runde der Differenzbereinigung hielten beide Räte an ihrer Position fest.

Der **Nationalrat** schloss sich schliesslich dem Ständerat und dem Vorschlag des Bundesrates an und votierte mit 97 zu 89 Stimmen für die 100-fränkige Autobahnvignette und gegen einen Kompromissvorschlag, welcher den Vignettenpreis auf 80 Franken festlegen wollte. Der Kompromissvorschlag wurde von einer Kommissionsminderheit, bestehend aus Mitgliedern der SP-, der grünliberalen und der grünen Fraktion lanciert. Eine weitere Minderheit von Fraktionsmitgliedern der SVP wollte am ursprünglichen Beschluss des Nationalrates für eine 70-Franken-Vignette festhalten, hatte jedoch keinen Erfolg.

Links und rechts der Mitte fanden sich ganz unterschiedliche Argumente gegen jegliche Erhöhung bzw. gegen die volle Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken. So wurde von Seiten der SVP-Fraktion unter anderem kritisiert, der Strassenverkehr finanziere bereits heute neben seinen eigenen Aufgaben zu einem Grossteil den Schienenverkehr. Ohne diese Umverteilung wäre das Geld für den weiteren Ausbau und Unterhalt der Strassen daher bereits vorhanden. Die Grünen unterstützen zwar den Vorschlag des Bundesrates, für die Finanzierung von Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen den Preis für die Vignette zu erhöhen, nicht aber für den Ausbau des Nationalstrassennetzes - ebenso die SP-Fraktion. Zudem sollten Mehreinnahmen des Bundes prioritär in den öffentlichen Verkehr investiert werden, welcher an seine Kapazitätsgrenzen stosse. Die Grünliberalen unterstützten ebenfalls eine moderatere Erhöhung des Vignettenpreises zur Finanzierung von Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen. Solange jedoch beim motorisierten Individualverkehr keine Kostenwahrheit herrsche sei man dezidiert gegen einen weiteren Ausbau des Nationalstrassennetzes.

In der **Schlussabstimmung** wurde die Vorlage 2 (Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen - Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) im Ständerat mit 37 zu 4 Stimmen bei einer Enthaltung und im Nationalrat mit 102 zu 87 Stimmen verabschiedet. Gegen die Vorlage

votierten im Nationalrat die grosse Mehrheit der SVP-Fraktion, rund die Hälfte der SP-Fraktion, alle Grünliberalen sowie fast alle Grünen.

Abgesehen vom umstrittenen Preis für die Autobahnvignette, über den am 24.11.2013 an der Urne abgestimmt wird, gab es in beiden Räten grössere Diskussionen darüber, welche Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen. (Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) - Vorlage 4). Die Übernahme von Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz ist für die betroffenen Kantone mit finanzieller Entlastung verbunden, da der Bund neu den Unterhalt und bei Bauprojekten auch die Baukosten übernimmt. Deshalb vertraten einige Ratsmitglieder bei der Diskussion über den Umfang der Nationalstrassenliste – mit unterschiedlichem Erfolg – regionalpolitische Anliegen.

3. Résumé des délibérations

12.018 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation

Message du 18 janvier 2012 concernant l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales et son financement (FF 2012 593)

Situation initiale

L'arrêté fédéral de 1960 sur le réseau des routes nationales (arrêté sur le réseau) doit être adapté aux réalités actuelles et futures des transports. Dans son message, le Conseil fédéral demande au Parlement d'intégrer 376 km de routes principales dans le réseau des routes nationales et de mettre en œuvre des mesures pour financer les charges supplémentaires qui en résulteront et pour éliminer les goulets d'étranglement sur certaines routes nationales. Une partie des charges supplémentaires devrait être compensée par une augmentation du prix de la vignette autoroutière, qui passerait de 40 à 100 francs par an (loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales [loi sur la vignette autoroutière, LVA] ; projet 2). Un Référendum a été lancé contre cette décision ; il a abouti le 23 juillet 2013.

Le Conseil fédéral a soumis le réseau existant des routes nationales à une révision complète dans le cadre du plan sectoriel des transports du 26 avril 2006. L'examen ainsi réalisé confirme le réseau existant dans une très large mesure, à l'exception de la liaison de la N4 entre Bârgen et Schaffhouse. En effet, cette liaison de onze kilomètres ne remplit plus les exigences applicables à une route d'importance nationale et doit par conséquent être exclue du réseau des routes nationales. Cependant, cet examen montre aussi que le réseau des routes nationales ne répond pas suffisamment aux exigences actuelles et futures des agglomérations moyennes et des régions périphériques de Suisse. Pour remédier à ces faiblesses, le Conseil fédéral propose d'intégrer environ 387 kilomètres de liaisons supplémentaires dans le réseau des routes nationales. Il s'agit exclusivement de liaisons routières existantes. Ces adaptations entraînent un accroissement du réseau des routes nationales de quelque 376 kilomètres.

L'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes reprises occasionnent pour la Confédération des charges supplémentaires de 305 millions de francs par an. Quelque 30 millions de francs seront compensés chaque année auprès des cantons cédants en réduisant les contributions globales aux routes principales et les contributions fédérales destinées aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Les quelque 275 millions de francs restants seront obtenus en augmentant le prix de la vignette autoroutière. A cette fin, ce dernier devrait passer de 40 à 100 francs par an. Une vignette valable deux mois («vignette de deux mois») serait introduite simultanément au prix de 40 francs.

Par ailleurs, le Conseil fédéral propose de reprendre trois projets d'aménagement importants des cantons dans les liaisons routières à transférer. Il s'agit du tronçon manquant de l'autoroute de l'Oberland zurichois et des contournements du Locle et de la Chaux-de-Fonds. Ces trois projets seront probablement parvenus à maturité au moment de la mise en vigueur de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau. Le Conseil fédéral estime qu'ils sont nécessaires et conformes aux normes et aux standards applicables aux routes nationales.

Enfin, le Conseil fédéral demande que l'arrêté sur le réseau intègre les deux compléments de réseau suivants: l'autoroute du Glattal et le contournement de Morges. Ces deux projets sont nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement de la N1 dans les régions de Zurich-Glattal et de Lausanne-Morges. La question de leur financement ne devra être réglée que lorsque leur réalisation nécessitera des ressources financières considérables, soit au plus tôt dans dix ans environ.

La mise en œuvre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau n'a pas d'incidence sur le budget fédéral. Par contre, les adaptations proposées ont des conséquences très variables selon les cantons. Huit cantons ne transféreront aucune route existante au réseau des routes nationales et ne seront donc concernés que marginalement par les adaptations proposées. Par contre, les cantons qui cèdent des routes seront déchargés de leurs tâches d'exploitation, d'entretien et d'aménagement de celles-ci, qui passeront intégralement à la Confédération.

Les cantons recevront 10 % des recettes supplémentaires résultant de l'augmentation demandée du prix de la vignette autoroutière dans le cadre des contributions fédérales au financement de mesures autres que techniques.

Délibérations

Projet 1

Loi fédérale sur les routes nationales (LRN)

31.05.2012	CN	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
20.09.2012	CE	Adhésion.
22.03.2013	CN	La loi est adoptée au vote final.
22.03.2013	CE	La loi est adoptée au vote final.

Projet 2

Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

31.05.2012	CN	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
20.09.2012	CE	Divergences.
10.12.2012	CN	Divergences.
13.12.2012	CE	Divergences.
04.03.2013	CN	Adhésion.
22.03.2013	CN	La loi est adoptée au vote final.
22.03.2013	CE	La loi est adoptée au vote final.

Projet 3

Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

31.05.2012	CN	Décision conforme au projet du Conseil fédéral.
20.09.2012	CE	Adhésion.

Projet 4

Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (Arrêté sur le réseau)

31.05.2012	CN	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
20.09.2012	CE	Divergences.
10.12.2012	CN	Adhésion.

Le Conseil national a rejeté, par 130 voix contre 40, une proposition de non-entrée en matière sur la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière, LVA ; projet 2). Tout le groupe de l'UDC (moins 11 abstentions) et deux membres du groupe libéral-radical avaient soutenu cette proposition.

Lors de la discussion par article concernant le projet 2, le plénum a examiné plusieurs propositions sur le futur prix de la vignette. En effet, si la plupart des députés estimaient qu'une hausse du prix de la vignette était indispensable, son montant a suscité la controverse.

La majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a proposé au conseil de fixer à 70 francs par an le prix de la vignette. Une minorité I, composée de membres du groupe PDC/PEV, du groupe libéral-radical et du groupe PBD, a proposé à son conseil d'adhérer à la version du Conseil fédéral (100 francs par an). Une minorité II, composée de membres du groupe de l'UDC, a pour sa part plaidé pour le maintien du prix annuel de la vignette à 40 francs. Se ralliant à la majorité de sa commission, le Conseil national a rejeté les propositions de minorité respectivement par 112 voix contre 62 et par 129 voix contre 45. Il a en outre décidé d'introduire une vignette pour deux mois, au prix de 40 francs, comme l'avait prévu le gouvernement.

Quant au Conseil des Etats, il a décidé, par 38 voix contre 0 et 2 abstentions, de faire passer le prix de la vignette à 100 francs par an.

Lors des premières délibérations qui ont eu lieu dans le cadre de la procédure d'élimination des divergences, les deux chambres ont maintenu leurs décisions.

Le Conseil national s'est finalement rallié à l'avis du Conseil des Etats par 97 voix contre 89 en adoptant la proposition du Conseil fédéral de fixer le prix de la vignette à 100 francs. Ce faisant, il a rejeté une proposition de compromis émanant d'une minorité de la commission composée de membres du groupe socialiste, du groupe des Verts et du groupe vert-libéral, qui visait à faire passer ce montant à 80 francs. Une seconde minorité, composée de membres du groupe de l'UDC, souhaitait pour sa part que le conseil confirme sa décision initiale, à savoir fixer à 70 francs le prix de la vignette. Elle n'a toutefois pas réussi à convaincre le plénum.

Tant la gauche que la droite ont invoqué des arguments différents contre chacun des prix envisagés et, plus précisément, contre le prix le plus élevé, soit 100 francs. Le groupe de l'UDC a par exemple critiqué le fait que, aujourd'hui, le trafic routier finance en grande partie le trafic ferroviaire, et ce en plus des projets routiers. Si la répartition des fonds était différente, les recettes provenant du trafic routier pourraient être affectées au développement et à l'entretien des routes. Les Verts et les socialistes ont soutenu la proposition du Conseil fédéral d'augmenter le prix de la vignette, en

précisant toutefois que cette augmentation devait financer l'entretien et l'exploitation des routes nationales, et non l'extension du réseau ; ils ont ajouté que les recettes supplémentaires générées pour la Confédération devaient être investies en priorité dans les transports publics, qui atteignent les limites de leurs capacités. Les Verts-libéraux ont eux aussi plaidé pour une hausse modérée du prix de la vignette afin de financer l'entretien et l'exploitation des routes nationales. Ils ont néanmoins déclaré s'opposer à une extension du réseau des routes nationales tant que les coûts ne seraient pas transparents en ce qui concerne le trafic individuel motorisé.

Au vote final, le Conseil des Etats a adopté le projet 2 par 37 voix contre 4 et 1 abstention et le Conseil national, par 102 voix contre 87. A la chambre du peuple, ce sont une grande majorité du groupe de l'UDC, la moitié du groupe socialiste, tous les Verts-libéraux et presque l'ensemble des Verts qui se sont opposés au projet.

Les chambres ont non seulement débattu de la question controversée du prix de la vignette autoroutière, qui sera soumise au verdict populaire le 24 novembre 2013, mais elles se sont aussi longuement demandé quelles routes principales devaient être intégrées dans le réseau des routes nationales (arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales [arrêté sur le réseau] ; projet 4). L'intégration de routes cantonales dans le réseau des routes nationales entraînera des allègements financiers pour les cantons concernés. En effet, la Confédération prend à sa charge les coûts de l'entretien de ces routes et le financement des projets de construction. C'est pourquoi plusieurs députés ont défendu – avec plus ou moins de succès – les intérêts de leur région dans le cadre de la discussion sur la liste des routes nationales.

12.018

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz.
Anpassung
Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales.
Adaptation**

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 745)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)

Antrag Baader Caspar
Nichteintreten auf Vorlage 2

Schriftliche Begründung

Der Strassenverkehr finanziert bereits heute neben seinen eigenen Aufgaben zu einem Grossteil den Schienenverkehr sowie die Bundeskasse. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies Folgendes: Von den Gesamteinnahmen des Bundes aus Strassen- und Autosteuern im Jahre 2011 von knapp 9,5 Milliarden Franken flossen fast 42 Prozent voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse. Gegen 20 Prozent gingen zum Schienenverkehr, insbesondere zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV), und rund 5 Prozent wurden in Form von LSVA-Erträgen an die Kantone verteilt. Gerade einmal 30 Prozent kamen dem Strassenverkehr zugute, dem Verkehrsträger also, welcher die Gesamtsumme von 9,5 Milliarden Franken überhaupt generiert!

Diese stossende Zweckentfremdung hat System. Seit Jahrzehnten werden Strassengelder für andere Finanzierungen missbraucht, und gleichzeitig wird dieser Verkehrsträger mit neuen Regulierungen und Verboten eingeschränkt. Dabei deckt der Strassenverkehr als einziger Verkehrsträger überhaupt seine Kosten! Mehr noch: Er leistet mit der obenerwähnten Zweckentfremdung einen beachtlichen Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse und ermöglicht gleichzeitig die Finanzierung der Schieneninfrastruktur.

Trotz dieser klaren Fakten soll nun die Vignette um das 2,5-Fache erhöht werden, von bisher 40 Franken auf 100 Franken. Es ist klar, sowohl der Ausbau und Unterhalt des Strassenverkehrs wie auch jener der Schiene brauchen Mittel. Dabei muss man aber klar sehen, dass ohne Zweckentfremdung der Strassengelder der Verkehrsträger Strasse problemlos auch seine künftigen Projekte und Vorhaben finanzieren könnte. Für die Schiene sind daher eigene, unabhängige Finanzierungsvorhaben zu suchen, ohne Zweckentfremdung von Mitteln anderer Verkehrsträger.

Leider zeigen die Vorschläge des Bundes in eine komplett andere Richtung. Mit dem Gegenvorschlag Fabi zur VCS-Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» wird die Zweckentfremdung der Strassengelder nicht nur weitergeführt, sondern soll sogar ad infinitum bestehen bleiben. Einer solch stossenden, dem Verursacherprinzip widersprechenden «Finanzierungslösung» ist bereits am Anfang entschieden entgegenzutreten. Auch die Begründung zur Erhöhung der Vignette taugt nicht und ist stellenweise abenteuerlich. Bei einer Erhöhung einer Abgabe erwartet der Betroffene zu Recht einen Zusatznutzen. Genau dieser fehlt aber im vorliegenden Fall. Denn die Strassenverbindungen im Umfang von rund 390 Kilometern, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, existieren bereits heute und wurden bislang von den Kantonen finanziert, die dafür Bundesbeiträge erhielten.

Anstelle des bisherigen «Weiterwurstelns» im Verkehrsreich braucht es endlich eine Entflechtung der Mittelflüsse und die Herstellung von Transparenz der Mittel bei allen Verkehrsträgern. Solange dies nicht geschieht und die Transferzahlungen von der Strasse zur Schiene nicht beseitigt sind,

sind neue Abgaben und Gebühren bzw. Erhöhungen bestehender im Strassenverkehr kategorisch abzulehnen. Aus diesem Grunde ist auf die Vorlage 2 nicht einzutreten.

Proposition Baader Caspar

Ne pas entrer en matière sur le projet 2

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Wir führen eine Eintretensdebatte zu allen vier Vorlagen.

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: Le présent projet est une adaptation de l'arrêté fédéral de 1960 sur le réseau des routes nationales. Entre-temps, les circonstances ont changé: la population suisse a augmenté de 2,5 millions d'habitants, le trafic individuel motorisé a quintuplé – plus de 70 millions de personnes/kilomètre –, et une progression du trafic routier et ferroviaire de 15 à 30 pour cent est prévue entre 2010 et 2030. Il faut donc empoigner le problème et adapter le réseau routier aux réalités actuelles et futures des transports.

L'examen du réseau existant des routes nationales dans le cadre du plan sectoriel des transports du 26 avril 2006 a confirmé le réseau existant dans une très large mesure, à l'exception de la liaison de la N4 entre Schaffhouse et Bâle. Cette liaison de 11 kilomètres ne remplit plus les exigences applicables à une route d'importance nationale et doit par conséquent être exclue du réseau des routes nationales.

Ce message donne en outre les sept critères permettant à une route cantonale d'entrer dans le réseau des routes nationales. Ces critères sont importants, car ils permettent de créer une cohérence du réseau national. La mission de cette réforme réside aussi dans la desserte cohérente de toutes les régions de la Suisse par des liaisons routières d'importance nationale. Cela contribue à préserver et à renforcer la place économique suisse et à favoriser la mise en oeuvre des objectifs de la Confédération en matière d'aménagement du territoire.

Le message du Conseil fédéral concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales et son financement régit l'intégration d'environ 387 kilomètres de routes existantes dans le réseau des routes nationales. Parallèlement, il demande l'intégration de deux compléments de réseaux prioritaires nécessaires pour éliminer d'importants goulets d'étranglement du réseau actuel, l'autoroute du Glattal et le contournement de Morges, qui desservent les deux régions de Zurich-Glattal et de Lausanne-Morges.

En outre, le Conseil fédéral propose de reprendre trois projets d'aménagement importants: le tronçon manquant de l'autoroute de l'Oberland zurichois et les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Enfin, la commission a accepté un amendement qui prolonge d'environ 7 kilomètres le tronçon de route nationale entre les deux chefs-lieux de Bellinzone et Locarno, en incluant le tunnel Mappo-Moretina, au lieu de s'arrêter à Tenero, bien avant Locarno, comme proposé par le Conseil fédéral.

Le projet 2 concerne la loi sur la vignette autoroutière. Le nerf de la guerre est le financement, sur lequel la commission s'est divisée. L'entretien et l'aménagement des routes reprises par la Confédération génèrent des charges supplémentaires de 305 millions de francs par an. Environ 30 millions de francs seront compensés chaque année auprès des cantons cédant des routes en réduisant les contributions globales aux routes principales et les contributions fédérales destinées aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. Les quelque 275 millions de francs restants seront obtenus en augmentant le prix de la vignette autoroutière, qui est prévu à 100 francs – son prix augmentant donc de plus du double – tel que proposé dans le projet 2. Une vignette valable deux mois serait introduite simultanément au prix de 40 francs.

Par ce biais, la Confédération veut combler l'impasse financière qui se dessine entre 2016 et 2030, évaluée à quelque 1,5 milliard de francs par an en moyenne. L'augmentation de

la vignette garantira le financement des dépenses supplémentaires en matière d'exploitation, d'entretien et d'aménagement des routes nationales pour un montant de 5,4 milliards de francs.

Cette augmentation des moyens financiers servira aussi à faire face à deux tendances antagonistes: alors que les dépenses financées directement par le Financement spécial pour la circulation routière (FSCR) augmentent, ses recettes devraient diminuer sur le long terme. Les recettes courantes ne suffiront plus à couvrir les dépenses dans le cadre des besoins ordinaires, à moyen terme déjà. Selon les calculs, les réserves du FSCR devraient passer sous le seuil du milliard de francs dès la fin de l'année 2014 et être épuisées en 2016.

A l'article 6, la commission s'est divisée: une courte majorité, avec la voix prépondérante du président de la commission, propose un prix à 70 francs; la minorité I est favorable à la version du Conseil fédéral et la minorité II propose le maintien du statu quo à 40 francs.

De même, la commission a décidé à l'unanimité, le 19 mars dernier, de refuser la pétition 11–23 présentée par Monsieur Roger Fischer demandant d'introduire une vignette de 100 francs pour tous les automobilistes étrangers qui voyagent en Suisse, et ceci sans distinction du véhicule utilisé et des routes empruntées. La Confédération et la Communauté européenne se sont engagées pour garantir l'égalité de traitement de tous les usagers de la route, qu'ils proviennent de l'intérieur ou de l'extérieur de leurs frontières. La Suisse ne peut donc pas exiger que les conducteurs de véhicules motorisés qui ne sont pas domiciliés en Suisse possèdent une vignette spécifique pour circuler sur ses routes. En outre les Suisses profitent eux aussi de l'égalité de traitement. A l'étranger, ils s'acquittent des mêmes redevances que les conducteurs locaux. Pour ces raisons, la pétition a été refusée, car elle est discriminatoire.

En ce qui concerne la motion 12.3329, la commission, par 15 voix contre 3 et 2 abstentions, a également approuvé une motion de commission qui charge le Conseil fédéral d'élaborer un projet de développement stratégique de l'infrastructure routière. Ce projet sera conçu sur le modèle du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire qui expose le projet de développement prévu d'ici à 2030 et les modalités de financement.

En conclusion, la majorité de la commission vous recommande donc à ce stade d'entrer en matière et elle défendra ses positions face aux minorités et aux propositions individuelles dans le cadre de la discussion par article.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Das vorliegende Geschäft beinhaltet vier Erlassentwürfe. Erstens geht es um die Revision des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen, zweitens um die Revision des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen, drittens um eine Änderung des Bundesbeschlusses über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und viertens um den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz.

In der nationalrätlichen KVF gaben vor allem die Vorlagen 2 und 4 zu grossen Diskussionen Anlass – Sie ersehen das aus der Dichte der Minderheitsanträge. Der eigentliche Netzbeschluss – die Vorlage 4 – findet seine gesetzliche Grundlage in der Vorlage 1, dem Nationalstrassengesetz, und hier speziell im neuen Artikel 8a, in welchem der Übergang des Eigentums und die Übernahme von Projekten bei Anpassungen des Nationalstrassennetzes geregelt werden. Bereits im bisherigen Artikel 11 ist festgelegt, dass die Bundesversammlung endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen entscheidet, worauf dann der Bundesrat das Bauprogramm festzulegen hat, dies immer nach Anhörung der Kantone.

Gestützt auf den Netzbeschluss – die Vorlage 4 – wird dann in der Vorlage 2 gewissermassen die Rechnung für die beschlossenen Nationalstrassen, das Nationalstrassenabgabegesetz, präsentiert. Und es ist davon auszugehen, dass der Bundesrat, der den Netzbeschluss zu vollstrecken hat,

selbstverständlich das Bauprogramm nach Massgabe der bewilligten finanziellen Mittel festlegen wird.

Im genannten neuen Artikel 8a Absatz 3 des Nationalstrassengesetzes finden Sie in Ihrer Fahne folgenden Inhalt: «Liegt für eine neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strasse ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vor, so entscheidet die Bundesversammlung, ob das Projekt vom Bund übernommen wird.» Diesfalls gilt die kantonale Bewilligung als Plangenehmigung im Sinne von Artikel 26 des Nationalstrassengesetzes. In diesem wird festgelegt, dass grundsätzlich das Departement diese Plangenehmigung erteilt. Liegt diese vor, sind weitere kantonale Bewilligungen nicht mehr erforderlich. Wird nun aber umgekehrt, wie neu vorgesehen, ein bisher kantonales Projekt definitiv kantonal bewilligt, tritt an die Stelle der departementalen Plangenehmigung eben die kantonale. Die Voraussetzungen für die Aufnahme ins Nationalstrassennetz sind somit gegeben.

Die Vorlage 1 mit diesem Kerninhalt blieb in der Kommission unbestritten. Ergänzt wurde lediglich – aber auch das einstimmig – eine Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe.

Unter der Marginalie «Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen» wird in Artikel 35 Absatz 2 heute festgelegt – Sie finden das auf Ihrer Fahne –, dass solche Kantone jährliche Ausgleichsbeiträge erhalten, die sich nach der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen bemessen. Dies betrifft die beiden Appenzeller Kantone, die mangels Nationalstrassen heute den zitierten Ausgleichsbeitrag erhalten. Mit der nun vorgesehenen Aufnahme der Verbindung zu den beiden Kantonshauptorten ins Nationalstrassennetz entfällt der Status von Kantonen ohne Nationalstrassen. Die damit bewirkte Entlastung der beiden Kantone kompensiert nun aber die wegfallenden Ausgleichsbeiträge nach geltendem Gesetz nicht, sodass unsere Kommission einstimmig beschlossen hat, dass die Ausgleichsbeiträge weiterhin und so lange ausgerichtet werden, bis auf dem entsprechenden Kantonsgebiet substanzielle Strassenausbauten in Betrieb genommen werden.

Gestützt auf den neuen Artikel 8a Absatz 3 des Nationalstrassengesetzes entscheiden wir in der Vorlage 4 erstens über die vom Bund zu übernehmenden kantonalen Projekte. Hier handelt es sich um die auf Seite 22 der Fahne in der unteren Hälfte definierten Strecken auf der N15 Brüttsellen–Wetzikon–Rapperswil–Reichenburg, mit dem Projekttitel «Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn», sowie auf der N20 Le Locle/Grenze–La Chaux-de-Fonds–Tunnel de la Vue des Alpes–Neuchâtel und Thielle–Murten, mit den Projektnamen «Umfahrung Le Locle» und «Umfahrung La Chaux-de-Fonds». Diese drei Projekte fallen unter das Kapitel «Übernahme von baureifen Projekten» gemäss Ziffer 1.4 der Botschaft.

Nun hat aber der Bundesrat zweitens im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz gesamtschweizerisch analysiert und Vorschläge für die bauliche Beseitigung der gravierendsten Engpässe unterbreitet. Diese Analysen haben gezeigt, dass nicht alle Engpässe mit Fahrstreifenergänzungen an den bestehenden Nationalstrassen beseitigt werden können. Vereinzelt braucht es den Bau neuer Verbindungen. Diese müssen nun in den Netzbeschluss aufgenommen werden. Hier geht es um die beiden vordringlichen Netzergänzungen im Raum Zürich/Glatttal, um die sogenannte Glatttalautobahn, und im Raum Lausanne/Morges um die Umfahrung Morges. Beide werden Teil der N1. Sie finden diese beiden Projekte auf den Seiten 16 und 17 Ihrer Fahne oder in der Botschaft unter Ziffer 1.5 mit dem Titel «Aufnahme vordringlicher Netzergänzungen».

So viel zur Übernahme von baureifen Projekten und zur Aufnahme vordringlicher Netzergänzungen.

Daneben gibt es eine Reihe von Netzanpassungen durch die Aufnahme bestehender kantonalen Strassen. Diese Strassen erfüllen nach Auffassung des Bundesrates heute mindestens eine der auf Seite 755 der Botschaft definierten Anforderungen. Diese Anforderungen sind alternativ: Durch-

leiten des internationalen Transitverkehrs, Verbinden der grossstädtischen Agglomerationen mit dem Ausland, Verbinden der gross- und mittelstädtischen Agglomerationen untereinander, Anbinden der Verkehrsanlagen von gesamtschweizerischer Bedeutung, Anbinden der Kantonshauptorte und Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen, die sogenannte Netzredundanz. Gestützt auf diese Kriterien werden insgesamt 386,9 Kilometer bisher kantonaler Strassen zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz empfohlen. Sie finden die Liste dieser Strecken auf Seite 758 der Botschaft oder im Anhang der Fahne ab Seite 16. Die einzelnen Begründungen finden Sie auf den Seiten 759ff. der Botschaft. Zur Entlassung aus dem Nationalstrassennetz beantragt wird lediglich die Strecke Barga-Schaffhausen als Teil der N4, weil diese 11 Kilometer ihre 1960 im geltenden Netzbeschluss vorgesehene Funktion nicht mehr erfüllen. Hingegen hat die Mehrheit unserer Kommission bei der N13 die Strecke Locarno/Tenero bis Ascona/Svincolo San Materno zusätzlich in den Netzbeschluss aufgenommen. Sie finden das auf der Fahne auf Seite 20. Das ist eine Strecke von 6,9 Kilometern. Damit beläuft sich die Zunahme des Nationalstrassennetzes insgesamt auf 382,7 Kilometer. Damit kommen wir zur Rechnung für diese Beschlüsse, das heisst zu den Vorlagen 2 und 3. Die gesamten Mehraufwendungen aufgrund des Entwurfes des Bundesrates und der Beschlüsse der KVF belaufen sich auf schätzungsweise 318 Millionen Franken jährlich. Ohne die erwähnte Zusatzstrecke wären es 305 Millionen Franken. Davon entfallen 36 Millionen auf den Betrieb, 74 Millionen auf den Unterhalt und 207 Millionen auf den Ausbau. Die neue Strecke Tenero-Ascona kostet rund 12,9 Millionen Franken jährlich. Die Finanzierung soll gemäss der Vorlage des Bundesrates durch Mehreinnahmen von 305 Millionen Franken aus der Autobahnvignette erfolgen. Davon fallen gemäss dem Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe 10 Prozent oder 30 Millionen Franken in Form von nichtwerkgebundenen Beiträgen an die Kantone. Hinzu kommen dagegen rund 31 Millionen Franken Kompensationsbeiträge der Kantone, welche aufgrund der Übergabe von Hauptstrassen an den Bund geleistet werden müssen. Gekürzt werden damit auch die Bundesbeiträge an Hauptstrassen in Berg- und Randregionen gemäss Infrastrukturgesetz im Umfang der abzutretenden Hauptstrassenlängen. Pro Jahr macht das rund 5,35 Millionen Franken aus, bis zum Auslaufen des Fonds in 14 Jahren somit rund 75 Millionen Franken. Dies finden Sie auf der Fahne zur Vorlage 3. Zur Vorlage 2 mit der vom Bundesrat beantragten Erhöhung des Preises der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken bzw. mit der Einführung einer Zweimonatsvignette für 40 Franken lagen uns die verschiedensten Vorschläge vor. Wir werden darauf in der Detailberatung näher eingehen. Generell muss man die Frage der Höhe des Vignettenpreises aber – unabhängig vom Frankenbetrag – einerseits vor dem verkehrspolitischen Hintergrund der VCS-Initiative und des indirekten Gegenvorschlages in Form der Fabi-Vorlage und andererseits im Zusammenhang mit dem Bemühen anderer Kreise sehen, die Quersubventionierung des öffentlichen Verkehrs durch die Strasse zu reduzieren oder aufzuheben. Ein Teil der Mehrheit, welche die Vignette bloss von 40 auf 70 Franken erhöhen möchte, will deshalb damit einen Hebel ansetzen, um die Verwendung der Mineralölsteuer zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren, während ein anderer Teil der Mehrheit gegen den Ausbau des Nationalstrassennetzes ist. Die knappe Minderheit – sie wurde lediglich durch den Stichtscheid des Kommissionspräsidenten zur Minderheit – folgt dem bundesrätlichen Finanzierungsvorschlag und will damit den Netzbeschluss wie vorgesehen finanzieren. Dringt der Beschluss der Kommissionsmehrheit durch, so fehlen von der vorgesehenen Finanzierung rund 138 Millionen Franken Einnahmen aus der Vignette. Wie das Astra mitteilt, würde der verbleibende Betrag zwar für die Anpassungen an die Standards der Nationalstrasse und für dringende Instandsetzungsarbeiten reichen, kaum aber für die

zahlreichen Ausbauprojekte. Besonders problematisch wären die Übernahmen der kantonalen Projekte, das heisst die Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn und die Umfahrungen der beiden Städte Le Locle und La Chaux-de-Fonds.

Im Rahmen der Beratungen der Vorlage 2 hat die Kommission auch die Petition 11–23 von Roger Fischer, «Spezielle Autovignette für Ausländer», behandelt. Diese Petition will, dass «alle ausländischen Staatsangehörigen, die ihren Wohnsitz nicht in der Schweiz haben, bei der Einreise in die Schweiz mit einem motorisierten Fahrzeug eine spezielle Vignette von 100 Franken kaufen müssen; dies unabhängig davon, auf welchen Strassen sie fahren». Die Kommission hat diese Petition zur Kenntnis genommen und einstimmig entschieden, ihr keine Folge zu geben. Das Anliegen verstösst eindeutig gegen das Abkommen der Schweiz und der EU über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse. Dort haben sich die Vertragsparteien verpflichtet, im Rahmen der Anwendung dieses Abkommens keine diskriminierenden Massnahmen zu ergreifen.

Mit der Motion 12.3329, «Strategisches Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur», nimmt die Kommission ein Anliegen auf, welches ihr auch seitens der Finanzkommission des Nationalrates unterbreitet worden ist. Sowohl die KVF mit dieser Motion als auch die Finanzkommission Ihres Rates fordern eine Gesamtsicht über die Finanzierung von Schiene und Strasse, weil nur ein ganzheitlicher und mittelfristiger Ansatz eine zweckmässige Priorisierung aller Verkehrsprojekte erlaube. Die Motion wurde mit 15 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen, und auch der Bundesrat beantragt ihre Annahme.

Damit bitten wir Sie, auf das Geschäft einzutreten und die Detailbehandlung an die Hand zu nehmen.

Nordmann Roger (S, VD): Le groupe socialiste aborde cet objet avec une opinion extrêmement mitigée, et cela parce que les projets contiennent des aspects évidents et incontestables, mais aussi des points disproportionnés et mal conçus.

Commençons par les aspects incontestables. Nous sommes d'accord avec le Conseil fédéral sur le transfert de 376 kilomètres de routes, car le principe en avait été accepté en marge du projet de réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, la fameuse RPT. C'est au fond une question de bonne foi que de soutenir ce transfert. Cela soulagera les cantons d'un certain nombre de dépenses pour l'entretien de routes d'importance nationale – ce sont en général des routes à deux pistes et non pas à quatre pistes, c'est-à-dire que ce ne sont pas des autoroutes, même si elles deviennent juridiquement des routes nationales.

Il résulte de ce transfert de 376 kilomètres de routes des coûts pour la Confédération, non seulement en termes d'entretien courant et d'exploitation, mais aussi en termes d'aménagements à apporter à ces tronçons de routes transférés. En commission, la discussion a été difficile parce que les chiffres étaient totalement approximatifs, ce qui a agacé les membres de la commission. Finalement, juste avant le présent débat, nous avons reçu une note complète avec les chiffres plus précis. Il aurait été utile d'avoir ce document en commission.

En gros, l'exploitation et l'entretien courant de ces 376 kilomètres de routes reviennent à environ 100 millions de francs. Or l'augmentation du prix de la vignette autoroutière rapporterait net – en fonction du montant de 100 francs prévu dans le projet du Conseil fédéral – 275 millions de francs, donc nettement plus que les 100 millions précités. Nous estimons que ce serait excessif parce que cela permettrait de financer de trop nombreuses nouvelles constructions. Par contre, il est impossible de renoncer à adapter un peu le prix de la vignette, sinon nous n'arriverons pas à financer l'entretien courant et les aménagements nécessaires des tronçons de routes transférés.

Ce sont les raisons pour lesquelles le groupe socialiste se range derrière la majorité et approuve une augmentation du

prix de la vignette à 70 francs contre 40 francs actuellement. C'est là l'aspect positif de l'affaire.

J'aborde les aspects moins enthousiasmants de cet objet. Je commence par la construction de 11 kilomètres d'autoroute dans l'Oberland zurichoïse. Ce projet, devisé à 1,3 milliard de francs, renforcerait massivement l'attrait de la route dans cette région et provoquerait un flux de trafic vers le nord de Zurich, dans un secteur où les autoroutes sont déjà surchargées.

Nous estimons que dans une zone aussi dense que l'agglomération zurichoïse, le développement des transports doit se faire par le biais des transports publics. A cela s'ajoute le fait que cette autoroute passera à travers un paysage de marais, ce qui, à notre avis, le rend contraire à la Constitution. Mais sur ce point, le dossier est pendant devant le Tribunal fédéral.

Un autre aspect contesté est l'introduction dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales de deux nouveaux segments qui sont destinés à dédoubler des autoroutes existantes. Le premier concerne justement cette zone nord de Zurich, déjà surchargée, avec la «Glattalautobahn», et l'autre la région de Lausanne-Morges. Ces deux projets, dont le trajet est encore très incertain, ne sont pas financés, et leur financement dépasserait totalement les possibilités offertes par la hausse du prix de la vignette. De toute façon, leur financement serait traité ultérieurement. Là, il s'agit seulement de l'éventuelle inscription dans le réseau. Il faut dire que chacun d'entre eux coûte plusieurs milliards.

Nous sommes opposés à ces dédoublements autoroutiers, justement parce que, dans les grandes agglomérations, il faut plutôt miser sur les transports publics. Nous reviendrons tout à l'heure en détail sur le cas de Morges, parce que, si l'Office fédéral des routes concevait le contournement de Morges comme un projet pour libérer la ville de Morges de l'autoroute actuelle, alors ce pourrait être un projet tout à fait sensé et nous le soutiendrions. J'ai déposé un amendement dans ce sens pour clarifier cet aspect, parce que la formulation actuelle prévoit en fait deux autoroutes traversant Morges, l'une dans la ville et l'autre juste derrière.

Enfin, les représentants socialistes n'ont pas cosigné la proposition défendue par la minorité Grossen Jürg contre les projets de contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds, car il ne s'agit pas d'une augmentation substantielle de la capacité, mais bien du souci d'améliorer la qualité de vie des habitants de ces deux villes.

Tout bien pesé, il nous semble donc que la décision de la majorité de la commission de fixer le prix de la vignette à 70 francs – décision qui rapporte environ 150 millions de francs de recettes supplémentaires, au lieu des 275 millions que rapporterait une augmentation à 100 francs – est une décision raisonnable. Elle permet de financer la reprise de certains tronçons – ces 376 kilomètres de tronçons –, de financer certaines améliorations constructives, mais pas de financer une grande offensive de construction autoroutière.

Vous l'avez compris, nous entrons donc en matière sur les quatre volets, mais nous adapterons nos votes finaux sur les différents volets en fonction du résultat des délibérations.

Je vous remercie donc de rejeter la proposition individuelle Baader Caspar de non-entrée en matière.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Vermutlich geht es den meisten von Ihnen wie mir: Sie fahren mit dem Zug zur Session nach Bern, und zu Hause in Ihrem Wohnkanton schätzen Sie es, wenn Sie am Abend auch einmal mit dem Auto zu einer politischen Veranstaltung fahren können. Deshalb ist es für mich zentral, dass wir hier in diesem Saal den öffentlichen Verkehr nicht gegen die Strasse ausspielen. Heute diskutieren wir hier im Nationalrat den Bundesbeschluss über das Nationalstrassengesetz, während in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates im Rahmen von Fabi über die zukünftige Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur debattiert wird. Unter diesem Aspekt unterstützt die SP-Fraktion die Übernahme von rund 400 Kilometern Strasse gemäss NFA in das Netz der Nationalstrassen und in diesem Zusammenhang die Übernahme von Unterhalt

und Betrieb dieser Strassen durch den Bund. Eine Spezialfinanzierung für die zusätzlichen Mittel befürworten wir ausdrücklich. Im Sinne des Verursacherprinzips ziehen wir jedoch eine verbrauchsabhängige Erhöhung der Mineralölsteuer einer pauschalen Erhöhung der Autobahnvignette vor.

Für die SP haben der Unterhalt und der Betrieb bestehender Strassen klare Priorität vor dem Bau von neuen Strassen. Deshalb sind wir erstaunt, dass der Bundesrat von den 305 Millionen Franken zusätzlicher Einnahmen lediglich rund ein Drittel, etwa 105 Millionen Franken, für den Betrieb und den Unterhalt einsetzen will. Ein knappes zweites Drittel, 91 Millionen Franken, soll für den Ausbau der bestehenden Strecken eingesetzt werden. Wir konnten nicht vollständig überzeugt werden, dass dieser Teil vor allem für Lärmschutzbauten, Wildtierquerungen und Verbesserungen der Sicherheit eingesetzt werden soll, wie das der Bundesrat in der Botschaft versichert. Weil sich die gesetzlichen Bedingungen in dieser Vorlage nicht ändern, würde ein derart hoher finanzieller Bedarf eher darauf hindeuten, dass die Kantone als bisherige Eigentümer dieser aufzuklassierenden Strassen diese Massnahmen bis heute vernachlässigt haben.

Das letzte Drittel der Einnahmen soll für Neubauten verwendet werden. Für all diese Projekte liegt jedoch noch keine rechtskräftige Baubewilligung vor. Aus rechtlicher Sicht ist für die SP besonders das Projekt der Zürcher-Oberland-Autobahn stossend. Das Bundesgericht hat noch nicht entschieden, ob diese Neubaustrecken rechtskonform sind. Da der Kanton Zürich jahrelang darauf verzichtet hat, diese Neubauten einer bisher kantonalen Autobahn voranzutreiben, haben wir wenig Verständnis dafür, dass der Bundesrat offensichtlich nicht bereit ist, das Bundesgerichtsurteil abzuwarten. Da noch unklar ist, ob dieser Bau verfassungskonform ist, hält die SP-Fraktion die Beschaffung der dafür notwendigen Mittel für verfrüht und befürwortet deshalb eine kostengünstigere Autobahnvignette. Die Aufnahme der Strecken des kombinierten Verkehrs am Lötschberg und durch den Vereinatunnel erachten wir als notwendig, um ein kohärentes Netz zu bilden.

Diese Vorlage bietet uns auch die Möglichkeit, ein zeitgemässes, elektronisches Erhebungssystem einzuführen. Die SP hat bereits in ihrer Vernehmlassungsantwort gefordert, dass die E-Vignette rasch eingeführt wird. Wir begrüßen es deshalb, dass sich der Bundesrat den technischen Entwicklungen und der Tendenz in Europa nicht verschliessen will, und wir begrüßen es auch, dass er der Ansicht ist, dass in der Schweiz die Klebevignette in naher Zukunft durch die E-Vignette ersetzt werden soll. Wir begrüßen das aber vor allem auch, weil es ein flexibles System ermöglicht, welches die technischen Voraussetzungen für ein Mobility-Pricing und auch für Erhebungen, nach Fahrzeugkategorien und ökologischen Kriterien differenziert, erlaubt – dazu werden wir uns bei meinem Minderheitsantrag zu Artikel 19a noch separat äussern.

Die Bilanz der SP-Fraktion: Die Übernahme der 400 Kilometer ins Nationalstrassennetz macht Sinn. Wichtig ist die Integration des kombinierten Verkehrs am Lötschberg und durch den Vereinatunnel. Unverständlich ist für die SP-Fraktion die Übernahme von Projekten, die in den Kantonen umstritten sind, unter dem Titel «Ausbau». Nicht nachvollziehbar ist für die SP-Fraktion die Integration von Projekten mit hängigen Verfahren, z. B. vor Bundesgericht. Problematisch ist für die SP-Fraktion die Aufnahme von neuen Verbindungen, für die weder Trassenführung noch Kosten bekannt sind, wie die Umfahrung Morges und die Glattalautobahn.

Aufgrund dieser Bilanz hängt unsere Unterstützung oder Ablehnung der Vorlage vom Verlauf der Debatte ab. Vorerst beantragen wir Ihnen aber, auf alle vier Vorlagen einzutreten.

Barthassat Luc (CE, GE): Le présent projet vise à adapter l'arrêté fédéral de 1960 sur le réseau des routes nationales aux réalités actuelles et futures des transports. Le projet prévoit l'intégration de 376 kilomètres de routes existantes dans le réseau des routes nationales, la mise en oeuvre de mesu-

res en vue de financer les charges supplémentaires qui en résultent pour la Confédération, ainsi que l'intégration de deux compléments de réseau prioritaires dans le réseau actuel des routes nationales pour en éliminer les goulets d'étranglement.

Une adaptation complète de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales s'impose donc pour que ces voies puissent continuer de remplir leurs fonctions.

L'importance du réseau des routes nationales n'est plus à démontrer. Mais les priorités du Conseil fédéral nous laissent un regret: il faudra tenir compte dans le prochain message des régions à fort dynamisme, tant en matière d'emploi que de population.

La traversée du lac, bien sûr – à Genève, et non pas «de Genève», pour ne pas vexer nos amis Vaudois, même si certains de nos amis Alémaniques l'appellent Genfersee –, comme le contournement de Morges sont indispensables à cette croissance économique. Leurs retombées par le biais de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), à laquelle Genève et Vaud sont contributeurs, profiteront à l'ensemble du pays.

L'infrastructure de nos routes nationales est confrontée à des exigences croissantes, tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif. L'augmentation de la demande dans une société de plus en plus mobile exige de plus fortes capacités et de nouveaux investissements dans les infrastructures de transport. De plus, l'âge moyen des routes nationales existantes ne cesse d'augmenter. Les tâches présentant un lien avec les routes sont entièrement financées par des recettes affectées, à savoir le financement spécial pour la circulation routière. Depuis 1982, ce fonds a toujours présenté un solde positif. Il faut cependant s'attendre à ce que cette situation change prochainement. Des recettes supplémentaires seront alors le seul moyen d'éviter un décaissement.

Le groupe PDC/PEV est ainsi conscient que des moyens supplémentaires s'avèrent nécessaires ces prochaines années pour le financement du développement, du maintien de la qualité de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales. Il est notamment urgent d'augmenter en certains points les capacités du réseau des routes nationales. Le prix de la vignette autoroutière n'a que très peu augmenté depuis son introduction en 1985. Elle coûtait alors 30 francs. La dernière adaptation du montant de la redevance pour l'utilisation des routes nationales remonte à 1995, lorsque le prix de la vignette autoroutière a été augmenté à 40 francs.

Avec l'augmentation de la vignette à 100 francs suisses, le Conseil fédéral donne la bonne réponse. Augmenter le prix de la vignette autoroutière permet de reporter les coûts des travaux visant à éliminer les goulets d'étranglement directement sur ceux qui en profiteront. En outre, contrairement à l'impôt sur les huiles minérales, les recettes tirées de la vignette ne se réduiraient pas en cas de baisse de la consommation du carburant. 70 francs, c'est certes plus que 40 francs, mais pas assez pour apporter une contribution suffisante à l'entretien et au développement de nos infrastructures de transport. En comparaison internationale, le forfait annuel actuel de 40 francs pour la vignette autoroutière en Suisse est relativement bon marché, même pour les conducteurs étrangers qui traversent la Suisse pour aller en vacances et qui n'utilisent les autoroutes et semi-autoroutes suisses que pour un aller-retour. D'ailleurs, pour les automobilistes suisses qui ont l'habitude de voyager en France ou en Italie, pour aller tout gentiment au bord de la mer, cela leur coûte bien plus cher d'emprunter les autoroutes de ces pays que ce que les automobilistes de ces pays paieraient en utilisant les nôtres.

Le groupe PDC/PEV soutient ainsi le nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, l'augmentation à 100 francs du montant de la redevance pour l'utilisation des routes nationales afin de garantir des moyens suffisants pour la route et de compenser les coûts supplémentaires relatifs à l'adjonction de liaisons routières d'une longueur totale de quelque 376 kilomètres au réseau des routes natio-

nales, ainsi que l'introduction d'une vignette de courte durée d'un prix de 40 francs et valable deux mois.

Le réseau des routes nationales sur lequel nous penchons aujourd'hui est d'importance capitale pour notre pays, d'abord parce qu'il constitue une partie de la colonne vertébrale suisse dans le domaine des transports: il encourage son développement économique en favorisant les échanges, mais sa portée symbolique est aussi très forte dans une Suisse multiculturelle et multilingue. Le réseau des routes nationales est aussi un trait d'union entre Genève et Zurich, Bâle et Chiasso ou encore Berne et Lausanne. C'est dire si les décisions que nous devons prendre ont des incidences à de nombreux niveaux.

Il est donc primordial, au nom de la cohésion nationale, de fixer des priorités très claires en matière de routes et surtout de permettre à ceux qui ont le plus besoin d'infrastructures dignes de ce nom de pouvoir en bénéficier.

Le groupe PDC/PEV vous demande donc d'entrer en matière et de rejeter la proposition Baader Caspar de non-entrée en matière.

Hassler Hansjörg (BD, GR): Das 1960 beschlossene Nationalstrassennetz ist zwar weitgehend realisiert, aber seither haben sich die Raumplanung und ihre Auswirkungen sowie die Gesellschaft und ihr Mobilitätsverhalten wie auch ihr Mobilitätsbedürfnis sehr stark verändert. Die heute vorliegende umfassende Anpassung des Netzbeschlusses ist deshalb mehr als angebracht. Die BDP-Fraktion wird diese unterstützen, und zwar weitgehend im Sinne des Bundesrates.

Natürlich handelt es sich hier um einen Kompromiss, der in einem zähen Ringen zwischen Bund und Kantonen zustande gekommen ist. Aus verständlichen Gründen konnte der Bund hier den Kantonen nicht sämtliche Wünsche erfüllen, auch wenn sich für die jeweiligen individuellen Anliegen durchaus immer gute Argumente finden lassen. Aber die Tatsache, dass nicht alle wunschlos glücklich sind, charakterisiert halt eben einen Kompromiss.

Nationalstrassen, Strassen generell sind eine wichtige Infrastruktur, in welche aus Sicht der BDP nicht nur investiert werden darf, sondern investiert werden muss. Es geht dabei um die Verbindung von Wirtschaftszentren ebenso wie um die Erschliessung von Randregionen. An vielen Orten gehören Strassen schlichtweg zum Lebensnerv für Wirtschaft und Gesellschaft. Die Frage nach Strassenlösungen oder nach öffentlichem Verkehr darf nicht eine Frage nach dem Entweder-oder sein, sondern muss eine Frage der idealen Ergänzung sein. In vielen Fällen und in vielen Regionen kann das eine das andere nicht ersetzen, oftmals können aber in der Kombination von beiden die Vorteile genutzt werden. Sowohl Strasse wie auch öffentlicher Verkehr stossen heute offensichtlich an Kapazitätsgrenzen. Es ist deshalb angebracht, in beide Infrastrukturen zu investieren und diese auch auszubauen.

Wer nun aber zum Ausbau von Strasseninfrastruktur Ja sagt, der muss auch zur Finanzierung Ja sagen. Hier sieht das bundesrätliche Konzept vor, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Finanzierung durch eine Preiserhöhung bei der Autobahnvignette realisiert werden soll. Die Mehrheit Ihrer Kommission möchte hier aber zumindest teilweise zurückkreben. Die BDP-Fraktion wird dies nicht unterstützen. Es handelt sich bei der Kommissionsmehrheit um eine unheilige Allianz von Kräften, die den Ausbau von Strassen verhindern oder verzögern möchten, und von Kräften, die eine billigere Vignette möchten, um ihre Popularität weiterhin zu bewirtschaften.

Ehrlich ist, wer B sagt, nachdem er auch A gesagt hat. Die Erhöhung auf 100 Franken pro Vignette mag in Prozenten gesehen hoch erscheinen; in der Realität ist sie nun aber wirklich verkraftbar. Sie können zudem davon ausgehen, dass der Bundesrat Vignettenpreise nicht aus reinem Vergnügen erhöht, sondern dass er sich dabei durchaus einiges überlegt und dass er auch einiges berechnet haben dürfte – zu Recht. Bemerkenswerterweise hat vor wenigen Tagen auch der Baudirektor des Kantons Zürich, seines Zeichens auch Präsident der BPUK, darauf hingewiesen, dass diverse

wichtige Projekte gefährdet sind, wenn hier das bundesrätliche Konzept von 100 Franken pro Vignette verlassen wird. Erklären Sie dann in Ihrer Region der betroffenen Bevölkerung und der dortigen Wirtschaft, dass notwendige und langersehnte Entlastungen nicht kommen, nur weil man sich wegen einer Differenz von 30 Franken pro Windschutzscheibe verzettelt hat.

Noch einmal: Der Wirtschaftsstandort Schweiz, aber auch der Zusammenhalt der Landesteile sind in einem hohen Mass von einer gutfunktionierenden Verkehrsinfrastruktur abhängig. Die Wirtschaftszentren profitieren davon ebenso wie die Peripherie. Die Verkehrsinfrastruktur – dazu gehören auch die Strassen – ist wichtig für die Entwicklung unseres Landes, ob das einem gefällt oder nicht. Gratis sind die Strassen nicht zu haben, ob das einem gefällt oder nicht. Die BDP-Fraktion wird also nicht nur Ja sagen, sondern sie wird auch A und dann B sagen.

Teuscher Franziska (G, BE): Als das Parlament 1961 das Nationalstrassengesetz annahm, ging man von einem Autobahnnetz von etwa 570 Kilometern aus. Wenn wir heute dem Netzbeschluss zustimmen, dann wird dieses Netz eine Länge von über 2000 Kilometern haben. Es ist also in diesen letzten Jahrzehnten viermal so lang geworden wie ursprünglich geplant. Wir haben in der Schweiz auch das dichteste Autobahnnetz der Welt.

Die Autobahn war und ist ein wichtiger Verkehrsträger für unsere Wirtschaft und unsere Bevölkerung. Das sage sogar ich als grüne Politikerin. Doch wir müssen heute, bevor wir einen neuen Netzbeschluss beschliessen, überlegen, wo und in welche Verkehrsinfrastruktur wir in Zukunft investieren wollen. Mit diesem Blickwinkel haben wir Grünen den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz unter die Lupe genommen. In Übereinstimmung mit dem Bundesrat stimmen wir Grünen der Aufnahme der 376 Kilometer Hauptstrassen, die bisher in der Kompetenz der Kantone waren, in das Nationalstrassennetz zu. Dieser Deal, wenn Sie mir diesen Begriff erlauben, ist Teil der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen.

Wir Grünen wehren uns aber entschieden dagegen, dass der Bundesrat im Bundesbeschluss gleichzeitig ein neues Strassenbauprogramm vorlegt. Als Bundesrat Hans-Peter Tschudi das erste, heute noch bestehende Autobahnstück zwischen Lausanne und Genf am 7. April 1964 eröffnete, herrschte in der Schweiz eine regelrechte Strassenbaueuphorie. Mag der Autobahnneubau 1961 ein zukunftsweisendes, innovatives Verkehrsprojekt gewesen sein, so ist er heute altmodisch, rückwärtsgerichtet und überholt. Drei Punkte möchte ich dazu erwähnen.

1. Zum Klimawandel: Neue Strassen bedeuten immer mehr Verkehr, und mehr Verkehr bedeutet heute auch immer mehr CO₂-Ausstoss und damit Klimaerwärmung.

2. Zum Flächenbedarf: Heute werden in der Schweiz täglich etwa 1,3 Hektaren alleine für die Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur überbaut. Der weitaus grösste Teil dieser Überbauung betrifft den Strassenbau.

3. Der Ausbau des Strassennetzes entspricht heute auch nicht mehr dem Lifestyle. Den neuesten Resultaten des Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» entnehme ich nämlich, dass immer weniger Jugendliche den Führerausweis machen. Wir müssen uns daher gut überlegen, wo wir in Zukunft investieren wollen.

Ich komme zur Finanzierung. Wir Grünen sind hier wieder auf der Seite des Bundesrates und unterstützen seinen Vorschlag, für die Finanzierung von Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen den Preis für die Vignette zu erhöhen. Mit der Aufnahme der 376 Kilometer ins Netz wird es nämlich grösser, und der Unterhalt und der Betrieb werden damit teurer. Wir Grünen wollen auch die Sicherheit auf Autobahnen sukzessiv verbessern. Es braucht auch Massnahmen im Bereich des Lärmschutzes, da heute immer noch ein namhafter Teil der Bevölkerung Lärmimmissionen ausgesetzt ist, die den Grenzwert überschreiten. Wir Grünen sagen aber, dass 70 Franken für die Vignette genug sind, weil

wir das Netz nicht neu ausbauen wollen. Wir wenden uns gegen alle Neubaustrecken, weil wir überzeugt sind, dass dies nicht zukunftsgerichtete Investitionen sind. Wir sind aber überzeugt, dass man mit den Einnahmen aus einer 70-Franken-Vignette mehr machen kann, als bloss Schnee zu pflügen und Schlaglöcher zu stopfen, wie man uns das in der Kommission weismachen wollte.

Im Namen der grünen Fraktion bitte ich Sie, auf alle vier Vorlagen einzutreten, den Preis für die Vignette auf 70 Franken zu erhöhen und auf alle Neubaustrecken zu verzichten. Kommen die Vorlagen so durch, könnten sogar wir Grünen für einmal – und wohl erstmals – einer Nationalstrassenvorlage zustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Teuscher, Sie haben gesagt, seit 1964 hätten wir die Dimensionen des Nationalstrassennetzes verdoppelt. Wie viele Einwohner hatte die Schweiz 1964, und wie viele hat sie heute?

Teuscher Franziska (G, BE): Wir haben das Nationalstrassennetz 1964 nicht verdoppelt, Herr Giezendanner, wir haben das Nationalstrassennetz 1964 konzipiert.

Hodgers Antonio (G, GE): Lorsque l'on parle de réseau routier, il est commun de rappeler à quel point la mobilité automobile a augmenté ces dernières années et qu'il faut, par conséquent, planifier les infrastructures permettant d'absorber une augmentation future de la même ampleur. Il est vrai – ç'a été dit – que depuis les années 1960, le volume de trafic voyageurs a été multiplié par cinq. Mais est-ce que ça veut dire que l'on doit continuer à investir dans des infrastructures routières qui vont répondre à un besoin qui lui va encore se multiplier par cinq d'ici vingt ou trente ans? Cela est faux. Parce que tout d'abord, quand l'on prétend répondre aux besoins de déplacement automobile, on oublie une chose, c'est que contrairement à la plupart des secteurs d'activité économique, en matière de mobilité, c'est l'offre qui crée la demande et non l'inverse. Si vous donnez à une certaine population de très bonnes infrastructures de transports publics, elle prendra beaucoup plus les transports publics que si vous donnez à cette même population une très forte infrastructure autoroutière.

Donc il faut bien considérer qu'en matière de transports, c'est bien l'offre qui crée la demande et non la demande qui crée l'offre. Et, dans cette optique, il convient de planifier la mobilité du futur, celle des dix, vingt ou trente prochaines années, en tenant compte d'une certaine conception des déplacements qu'il faut planifier en matière de mobilité et non extrapoler à partir de la forte croissance de la mobilité automobile de ces dernières décennies.

Pensez-vous réellement que la voiture individuelle soit l'avenir de la mobilité en Suisse? Je ne le crois pas. Les Verts ne le pensent pas. L'âge d'or de la voiture touche à sa fin. On peut au mieux gérer les capacités routières existantes et on pourra peu à peu aller vers une réduction de ces capacités. Notre pays s'est fixé comme objectif en matière de diminution de CO₂ d'atteindre moins 20 pour cent d'ici 2020. On en est encore loin et les transports sont l'un des principaux facteurs d'émission de CO₂. Bien que les technologies de motorisation aient fait de grands progrès en matière de baisse de la consommation, l'augmentation du nombre de voitures, combiné à l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus et du poids de ces véhicules fait qu'au final, on émet aujourd'hui de plus en plus de gaz à effet de serre.

Le Conseil fédéral a décidé d'entamer, avec courage, le virage énergétique pour la sortie du nucléaire. Or, les transports privés consomment 37 pour cent de l'énergie finale en Suisse. Il serait pour le moins illogique qu'au même moment où l'on doit faire des économies d'énergie, l'on vote des infrastructures augmentant la dépense d'énergie.

Les Verts, sur ce projet concret, acceptent la reprise par la Confédération des 376 kilomètres de routes qui deviendraient dès lors des routes de compétence nationale. Ce projet est logique en matière de répartition de compétences. Il a été promis aux cantons et il faut tenir nos promesses. Il

est aussi normal que la Confédération bénéficie des moyens financiers nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de ces nouvelles routes dont elle a la responsabilité. Cependant, les Verts sont très sceptiques sur les investissements massifs qui sont prévus pour construire de nouveaux tronçons. En effet, à notre avis, les capacités routières de la Suisse ne doivent pas augmenter.

Nous reviendrons dans la discussion par article sur le détail de notre position, sur le prix des vignettes et sur les tronçons. En l'état, les Verts recommandent l'entrée en matière sur les quatre projets qui vous sont soumis.

Huber Gabi (RL, UR): Die FDP/die Liberalen haben sich bereits in der Vernehmlassung, die vom Juli bis zum Oktober 2008 stattfand, grundsätzlich positiv zur Anpassung des Netzbeschlusses ausgesprochen. Ablehnend stellten wir uns bereits damals dem Vorhaben gegenüber, den Mehraufwand für die Übernahme von fast 400 Kilometern Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz ohne Kompensation zum Bund zu verschieben. Denn durch die Abtretung von Hauptstrassen an den Bund werden die betroffenen Kantone von den Aufwendungen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau entlastet. Heute ist nun eine teilweise Kompensation dieser Entlastung vorgesehen, indem den abtretenden Kantonen die Globalbeiträge an Hauptstrassen sowie die Bundesbeiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen im Umfang von 30 Millionen Franken pro Jahr gekürzt werden. Die verbleibenden 275 Millionen Franken des Mehraufwandes von insgesamt 305 Millionen sollen durch eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette beschafft werden.

Die Erhöhung des Preises von 40 auf 100 Franken ist selbstverständlich eine absolut unerfreuliche Übungsanlage. Das einzig Gute an dieser Preiserhöhung ist die Tatsache, dass es eine Abgabe der Strasse zugunsten der Strasse ist. Es kommt denn nicht von ungefähr, dass auch die Linke die Abgabe auf bloss 70 Franken erhöhen will. Es ist absehbar, dass sie in Wirklichkeit Erhöhungen für ganz andere Zwecke beabsichtigt. Immerhin ist vorgesehen, die Gebührenerhöhung erst in Kraft zu setzen, wenn die Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr den Wert von einer Milliarde Franken unterschreiten. Unter diesen Vorzeichen und ausschliesslich aufgrund der Überlegung, dass die Erhöhung des Vignettenpreises der Strasse zugutekommt, wird die FDP-Liberale Fraktion der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes zustimmen.

Im Übrigen ist in unserer Fraktion Eintreten auf alle vier Vorlagen unbestritten. Sonderwünsche bzw. die gegenüber der Vorlage zusätzliche Aufnahme von Strassenstücken ins Nationalstrassennetz lehnen wir ab. Abgesehen davon, dass diese Aufstockungen sachlich nicht gerechtfertigt sind, würde einzig und allein die Erhöhung des Vignettenpreises beschleunigt. Denn die Vorlagen sind bekanntlich so aufgestellt, dass der Bundesrat die Erhöhung des Vignettenpreises erst auf den 1. Dezember desjenigen Jahres in Kraft setzen wird, in welchem absehbar ist, dass die Rückstellungen zugunsten der Spezialfinanzierung Strassenverkehr per 1. Januar des Folgejahres unter den erwähnten Betrag von einer Milliarde Franken sinken werden.

Damit das Strassennetz künftig mit gleicher Akribie wie das Schienennetz weiterentwickelt wird, hat die FDP-Liberale Deputation in der Kommission erfolgreich eine Motion (12.3329) beantragt, mit welcher der Bundesrat beauftragt wird, für die Strasseninfrastruktur genau gleich wie für die Bahninfrastruktur eine Vorlage für ein strategisches Entwicklungsprogramm zu erarbeiten, welches aufzeigt, welche Ausbauprojekte bis 2030 anstehen und wie diese finanziert werden sollen. Ziel muss es sein, die Vorlage zur Strasseninfrastruktur auf den gleichen Stand wie die Vorlage zur Bahninfrastruktur zu bringen, damit das Parlament beide Vorlagen auf dem gleichen konzeptionellen Stand beraten kann.

Im Namen der FDP-Liberale Fraktion ersuche ich Sie um Eintreten auf alle Vorlagen und um Annahme der Kommissi-

onsmotion 12.3329, «Strategisches Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur».

Français Olivier (RL, VD): Une réalité est à prendre en compte: le réseau des routes qualifiées d'importance nationale n'est plus adapté, plusieurs préopinants l'ont dit. Le réseau des routes nationales a été conçu dans les années 1950, et que constatons-nous cinquante ans plus tard? Nous constatons qu'il est grand temps de revoir notre stratégie fédérale et de redéfinir les responsabilités entre la Confédération et les cantons sur une partie de notre réseau.

Vous aurez compris par mes propos introductifs que le groupe libéral-radical soutiendra les projets qui nous sont soumis. Ces quatre projets forment un tout, ils sont cohérents et ne peuvent être à notre sens séparés. Le groupe libéral-radical ne désire pas entrer dans le débat de la route «ou» du rail, mais dans celui de la route «et» du rail. Pour le groupe libéral-radical, la mobilité est plurielle et les moyens à mettre à disposition ont leur sens s'ils sont dûment coordonnés. Nous estimons toutefois que, durant cette législature, le Conseil fédéral devra oser à la fois présenter sa vision globale des mesures coordonnées sur le plan de la mobilité, celle qu'il veut mettre en oeuvre, et surtout oser proposer et s'assurer les moyens financiers durables afin de réaliser ses ambitions.

Si l'on peut regretter que certains projets de nos régions n'aient pas été pris en compte, force est de constater qu'il y a une cohérence dans ces choix. Si nous regrettons que les moyens financiers ne permettent pas de répondre à toutes nos attentes, nous voyons bien que ce projet propose les moyens financiers nécessaires et qu'une clé de répartition des nouvelles recettes a fait l'objet d'une concertation avec les cantons. L'attente des cantons est grande, et, pour réaliser cette ambition, nous avons le devoir de prévoir les moyens, entre autres financiers, mais sur la base de projets concertés avec les cantons et sur proposition de ceux-ci.

Aussi nous insistons pour que ce projet reste cohérent. Si certains voulaient le statu quo et aucune évolution du prix de la vignette, ils iraient à l'encontre de la volonté des cantons, qui estiment judicieux de revoir les compétences des uns et des autres et d'adapter les recettes, compte tenu de l'évolution des charges et de l'augmentation du coût de la vie. La mobilité de demain ne sera pas celle d'aujourd'hui, tout comme celle d'aujourd'hui n'est pas celle d'hier. La mobilité coordonnée doit devenir réalité; il y a lieu d'admettre les efforts pour la mobilité douce et les transports publics, mais il faut aussi admettre que la voiture est pour la majorité de nos concitoyens un outil social indispensable à leur quotidien.

Si l'objectif initial dans les années 1950 était de créer de nouvelles liaisons routières afin de développer le réseau routier existant et également de relier les réseaux à grand trafic régionaux, nationaux et internationaux pour améliorer la mobilité entre les centres économiques, aujourd'hui, tant la croissance de la population que celle de la mobilité nous imposent un redimensionnement de notre réseau au niveau national. La croissance existe dans notre pays. Certains, je le rappelle, nous l'envient et on se doit, en 2012, de planifier notre croissance par une vision de nos infrastructures pour 2030, voire 2050, et ce afin de garantir notre qualité de vie et être performant demain. On constate que le trafic est cinq fois plus important qu'il y a 50 ans et que la population a augmenté de près de 70 pour cent. Que ceux – dont les Verts – qui oublient cette réalité réfléchissent un peu avant de nous interdire d'utiliser la mobilité plurielle. Aussi la demande par cet arrêté fédéral d'intégrer 376 kilomètres de liaisons supplémentaires dans le réseau national est-elle judicieuse.

Le groupe libéral-radical vous recommande de voter ce projet. Il refusera tout amendement qui perturberait l'équilibre de celui-ci et vous recommande de soutenir l'entrée en matière.

Grossen Jürg (GL, BE): Aus Sicht der Grünliberalen macht es durchaus Sinn, wenn wir Lücken im bestehenden Nationalstrassennetz schliessen. Deshalb stellen wir uns nicht

grundsätzlich gegen die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Da der Betrieb, der Unterhalt und der Ausbau der zu übertragenden Strassen für den Bund Mehraufwendungen zur Folge haben, stimmen wir auch einer Erhöhung des Autobahnvignettenpreises bis zu einer gewissen Schwelle zu, nämlich so weit, wie die Vignettenpreiserhöhung zur Finanzierung von für uns unbestrittenen Massnahmen wie Lärmschutzbauten, Wildtierquerungen und Anpassungen an die Sicherheitsnormen verwendet wird. Wir unterstützen also nur eine Vignettenpreiserhöhung auf die von der Kommission beantragten 70 Franken und nicht auf 100 Franken, wie es der Bundesrat möchte.

Warum? Weil wir ganz klar dagegen sind, dass der Bund neue Nationalstrassen baut, solange beim motorisierten Individualverkehr keine Kostenwahrheit herrscht. Solange die Allgemeinheit wesentliche Kosten der Mobilität tragen muss – ich spreche hier insbesondere von den externen Kosten wie Schadstoffemissionen und Lärm –, so lange kennen wir das unbeeinflusste Verkehrsaufkommen und somit auch den echten Bedarf an Strassen nämlich überhaupt nicht. Diese externen Kosten sind leider keine Fiktion, sondern bittere Realität. Die Allgemeinheit zahlt heute alle durch Schadstoffemissionen und Lärm verursachten Gesundheitskosten beispielsweise in Form von Krankenkassenprämien und IV-Renten.

Mit dem neuen CO₂-Gesetz haben wir richtigerweise ambitionierte Klimaziele beschlossen. Die für die Erreichung dieser Ziele notwendigen Investitionen und Anpassungen werden heute längst nicht überall verursachergerecht finanziert, insbesondere nicht beim Verkehr, wo wir nach wie vor auf eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen verzichten. Solange die Mobilität, wie eben erklärt, durch die Allgemeinheit subventioniert wird, wird auch im Übermass danach gefragt werden. Die Reaktion der Politik auf diesen Umstand sollte deshalb nicht der Bau neuer, zusätzlicher Strassen, sondern der Einsatz für mehr Kostenwahrheit, intelligentere Raumplanung und bessere Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sein.

Um allfälligen Nachfragen gleich zuvorzukommen: Ja, dies gilt auch für den öffentlichen Verkehr, auch für die Schiene. Wir Grünliberalen sind der Meinung, dass die Mobilität heute aufgrund der fehlenden Kostenwahrheit und wegen falscher Subventionen ganz generell zu günstig ist. Deshalb stehen wir beispielsweise als einzige Partei für die staatsquoten-neutrale Abschaffung des steuerlichen Pendlerabzugs ein – und zwar für alle Verkehrsmittel. Das heisst, dass wir mit den zusätzlichen Finanzmitteln, welche wir durch die Abschaffung dieses unsinnigen Abzugs freibekommen, die Steuern für alle entsprechend senken könnten.

Aus all diesen grundsätzlichen Überlegungen sprechen wir uns ganz klar dagegen aus, dass der Bund zum heutigen Zeitpunkt umfangreiche Strassenausbauvorhaben der Kantone übernimmt. Ich spreche hier von den noch nicht bewilligten Lückenschliessungen der Zürcher-Oberland-Autobahn und den Umfahrungen Le Locle und La Chaux-de-Fonds; ebenso betroffen sind die Projekte Glattalautobahn und Umfahrung Morges. Gegen die Aufnahme der Glattalautobahn und der Umfahrung Morges spricht zusätzlich der Umstand, dass die Finanzierung dieser beiden Vorhaben nicht Gegenstand dieser Vorlage ist, sondern erst später geregelt werden soll. Zuerst in den Netzbeschluss aufnehmen und später dann für Finanzierung sorgen? Das wäre keine seriöse Finanzpolitik.

Was die bürgerliche Kommissionsmehrheit aber nun möchte, ist finanzpolitisch gar noch haarsträubender. Sie möchte zwar sämtliche Ausbauvorhaben im Netzbeschluss drinlassen, ohne jedoch den Preis für die Vignette entsprechend auf 100 Franken zu erhöhen. Damit würde die Finanzierung der Lückenschliessung bei der Zürcher-Oberland-Autobahn und der Umfahrungen Le Locle und La Chaux-de-Fonds auf absehbare Zeit verunmöglicht, sofern diese überhaupt bewilligt würden.

Aus all diesen verkehrs-, finanz- und ordnungspolitischen Gründen tragen wir sämtliche Minderheitsanträge mit, mit welchen die Streichung der nichtfinanzierten Strassenbau-

projekte beantragt wird. Auf diese werde ich als Sprecher der Minderheiten noch vertieft eingehen. Dies heisst konkret, dass wir der Aufnahme der bereits bestehenden Strassenverbindungen im Umfang von 387 Kilometern ins Nationalstrassennetz zustimmen. Ebenso zustimmen werden wir der Aufnahme des Verlags am Lötschberg und auf der Vereinastrecke. Hier werden Lücken im Nationalstrassennetz durch die Aufnahme bestehender Verkehrsinfrastrukturen geschlossen. Sämtliche weiteren Aufnahmen oder Ausbauvorhaben lehnen wir jedoch ab. Der Preis der Vignette muss dazu wie erwähnt entsprechend dem Antrag der Kommissionsmehrheit auf 70 Franken erhöht werden.

Im Namen der GLP-Fraktion bitten wir Sie, auf die vier Vorlagen einzutreten. Wir behalten uns jedoch je nach Ausgang der Abstimmungen vor, die Vorlagen in den Gesamtabstimmungen abzulehnen.

Binder Max (V, ZH): Endlich, möchte ich sagen, ist es so weit: Der längst versprochene Netzbeschluss liegt zur Beratung vor. Die lange Dauer ist zwar nicht Ihnen zuzuschreiben, Frau Bundesrätin, sondern dem etwas passiven Verhalten Ihres Vorgängers, für den Schienen faszinierender waren als ebenfalls dringend notwendige Strassen.

Heute verkehren wir in der Schweiz im Wesentlichen auf den Nationalstrassen aus dem Netzbeschluss von 1960. Dieses Netz, für das der Bund allein zuständig ist, erstreckt sich über 1790 Kilometer. Auf diesem Netz werden heute fast 40 Prozent der jährlichen Fahrzeugkilometer des motorisierten Individualverkehrs gefahren. Das wiederum sind 34 Prozent der gesamten Personenverkehrskilometer, die in der Schweiz im privaten und im öffentlichen Personenverkehr gefahren werden. Ein Vergleich: Es ist 1,6-mal die im gesamten öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse erbrachte Leistung. Das zeigt die Wichtigkeit und die Bedeutung des Individualverkehrs in der Schweiz. Täglich mögliche Mobilität, mit welchem Verkehrsmittel auch immer, ist einer der Motoren unserer Wirtschaft.

Aufgrund der Zahlen ist der Individualverkehr absolut zentral. Diese Feststellung ist für unsere Fraktion ebenfalls sehr zentral. Es ist höchste Zeit, das Nationalstrassennetz den heutigen und künftigen Bedürfnissen anzupassen. Zu beachten ist auch, dass seit 1960 die Wohnbevölkerung von rund 5,36 Millionen auf rund 8 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner zugenommen hat. In der Botschaft ist ausgewiesen, dass man bis 2030 mit einer weiteren Zunahme um 21,6 Prozent rechnet, sodass wir dann bei knapp 10 Millionen Einwohnern sind. Aufgrund dieser Tatsache ist es für uns eigentlich unverständlich, weshalb links-grüne Kreise gegen die Aufnahme von neuen Strecken mit nationalem, ja sogar internationalem Charakter sind. Da sagen wir Nein; Infrastrukturausbauten sind dringend notwendig – in allen Verkehrssystemen!

Die Botschaft enthält vier Bundesbeschlüsse. Zur Vorlage 1, wo die Übernahme von etwa 376 Kilometern Strasse ins Nationalstrassennetz geregelt wird sowie auch die Entlassung von 11 Kilometern Strasse aus dem Netz: Damit sind wir einverstanden.

Zur Vorlage 2 wird sich dann mein Kollege Walter Wobmann äussern.

Zur Vorlage 3 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds: Hier ist es so, dass der Bund die 376 Kilometer Strasse nicht zum Nulltarif übernimmt. Das Kompensationsmodell sieht eine Kürzung der Bundesbeiträge für Berg- und Randregionen im Umfang der abzutretenden Hauptstrassen vor. Bis zum Auslaufen des Fonds in 14 Jahren macht das etwa 75 Millionen Franken aus. Auch dazu sagt unsere Fraktion einstimmig Ja.

Zur Vorlage 4, dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz: Wir meinen, dass diese Vorlage neben der Finanzierung bzw. neben dem Entscheid über die Höhe des Vignettenpreises sicher das Herzstück der ganzen Botschaft ist. Es geht um die aktualisierte Liste des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Der Bundesrat hat für die Überprüfung dieses Netzes sieben Anforderungen festgelegt, von denen mindestens eine erfüllt sein muss, damit eine Strasse

zur Nationalstrasse wird. Aufgrund dieser richtigen Kriterien werden die besagten 376 Kilometer ins Netz aufgenommen. Mit Ausnahme der 11 Kilometer zwischen Schaffhausen und Barga, die aus dem Netz entlassen werden – dafür wird die andere Strecke zur Autobahn nach Deutschland über Thayngen aufgenommen –, wird das Netz von 1960 im Wesentlichen bestätigt. Die SVP-Fraktion stimmt dem Entwurf des Bundesrates einstimmig zu, inklusive der Übernahme neuer Strecken wie z. B. der Zürcher-Oberland-Strasse und der Strecken im Neuenburger Jura.

Zu den Details äussere ich mich dann gerne in der Detailberatung zur Vorlage 4. Nur so viel: Unsere Fraktion ist bekannt dafür, dass sie grundsätzlich für den Strassenbau ist. Ordnungspolitisch kann man sagen, dass dieses Wunschkonzert etwas fragwürdig ist, regionalpolitisch ist es aber sinnvoll, und deshalb wird vor allem das Stimmverhalten der SVP-Fraktion diese regionalpolitischen Anliegen auch abbilden.

Wobmann Walter (V, SO): Die SVP-Fraktion beantragt Ihnen grossmehrheitlich, auf die Vorlage 2 nicht einzutreten und damit den Einzelantrag Baader Caspar zu unterstützen. Die Vorlage 2 beinhaltet bekanntlich die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette. Der Strassenverkehr deckt seine Kosten zu mehr als 100 Prozent. Das ist ein ganz anderes Bild als bei den übrigen Verkehrsträgern; ich denke etwa an die Bahn, bei der es nicht einmal 50 Prozent sind. Die neuesten Zahlen betreffend die Abgaben des motorisierten Individualverkehrs des letzten Jahres sprechen eine deutliche Sprache: 9,5 Milliarden Franken bezahlten die Benützer des Privatverkehrs 2011 an den Bund – und das ohne die kantonalen Abgaben, also die Motorfahrzeugsteuern. Das sind rund 270 Millionen Franken mehr als 2010. Sie sehen also, wir bezahlen jedes Mal mehr an Abgaben, also schleichend, die meisten merken das eigentlich gar nicht. Dazu kommen noch gegen 2 Milliarden Franken an Motorfahrzeugsteuern und Bussgeldern in den Kantonen. Der Privatverkehr wird so immer mehr zur Milchkuh der Nation gemacht. Dagegen wehre ich mich mit aller Kraft. Das kann so ganz bestimmt nicht weitergehen.

Ein grosser Teil dieser 9,5 Milliarden Franken fliesst heute in die allgemeine Bundeskasse, nämlich rund 4 Milliarden Franken. Dazu kommen noch die rund 2 Milliarden Franken an den öffentlichen Verkehr. Sie sehen also, ein grosser Teil geht weg und wird nicht zweckgebunden eingesetzt. Zudem sind im Fonds Spezialfinanzierung Strassenverkehr rund 2,6 Milliarden Franken. Ich bin überzeugt, dass die Verkehrsinfrastruktur damit finanziert werden kann.

Die Frage ist natürlich, ob man dies will oder nicht. Ich bin der Meinung, dass dieses Geld zweckgebunden eingesetzt werden muss. Ausserdem muss zuerst auch beim Privatverkehr bezüglich Ausbau und Finanzierung endlich eine Gesamtschau gemacht werden, so, wie das die Kommissionsmotion 12.3329 auch verlangt und wie dies beim öffentlichen Verkehr, bei der Bahn, jetzt getan wird.

Es darf nicht willkürlich, ohne klare Grundlagen und ohne klare Ziele, ein einziger Finanzierungsbereich herausgepickt und einfach um 150 Prozent erhöht werden. Das ist wirklich unseriös. Das lehnen wir ganz entschieden ab. Erst wenn bei dieser Gesamtschau Finanzierungslücken zum Vorschein kommen sollten, kann und muss über entsprechende zusätzliche Einnahmen diskutiert werden, aber das sowohl bei der Bahn wie auch bei der Strasse.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage 2 nicht einzutreten.

Müller Geri (G, AG): Herr Kollege Wobmann, Sie sind ja auch für das Verursacherprinzip. Sie haben vorhin gesagt, der Privatverkehr werde immer mehr zur Milchkuh. Ist Ihnen bewusst, dass die Kosten der Nebenwirkungen des Privatverkehrs ungefähr doppelt so hoch sind wie die internen Kosten und dass der Privatverkehr diese Kosten nicht bezahlt?

Wobmann Walter (V, SO): Im Gegensatz zur Bahn deckt der Privatverkehr die Kosten zu mehr als 100 Prozent, das habe ich vorhin gesagt.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir sind immer noch ein bisschen in Grabenkämpfen: Strasse gegen Schiene und deren Benachteiligungen. Das Ziel dieser Legislatur müsste sein, dass wir diese ideologischen Kämpfe im Graben lassen. Es ist ein Faktum: Wir haben heute eine Mobilität und eine Mobilitätszunahme, die es schlichtweg nicht erlauben, den einen Verkehrsträger gegen den anderen auszuspielen. Der Bundesrat hat Ihnen daher bei beiden Verkehrsträgern die Analyse bezüglich Status quo und der zu erwartenden Mobilitätszunahme im Personen- und Güterverkehr für die nächsten dreissig Jahre vorgelegt. Sie haben auch gesehen, dass bei beiden Finanzierungen Geld für den Ausbau und die Ausbauwünsche, die hier zu bewältigen sind, fehlt. Deshalb wäre für mich das Ziel dieser Legislatur, dass wir wirklich zu einer Gesamtverkehrssicht und zu einer Gesamtverkehrsdiskussion kommen und dass alles andere in Ihren Überlegungen keinen Platz mehr findet.

1960, als das Nationalstrassennetz festgelegt wurde, betrug der Strassenverkehr nur einen Fünftel dessen, was er heute beträgt; damals hatten wir 865 000 Motorfahrzeuge, heute sind wir bei 5,5 Millionen angelangt. Diese Entwicklung dürfte aufgrund der Mobilitäts- und Bevölkerungszunahme weitergehen. Selbstverständlich muss das auch in den Infrastrukturen im Netz selber abgebildet werden. 2006 hat der Bundesrat den Sachplan Verkehr mit Kriterien für die Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung verabschiedet. Wir haben daraufhin mit den Kantonen zusammen das ganze Nationalstrassennetz überprüft und eben auch die Lücken eruiert; es handelt sich dabei um Strassenverbindungen vom heutigen Nationalstrassennetz zu den wichtigen Zufahrtsverbindungen in die Kantone. Diese Arbeit mit den Kantonen hat schlussendlich eben diese 387 Kilometer an Lücken ergeben. Diese Verbindungen beantragen wir Ihnen jetzt mit diesem Netzbeschluss zur Übertragung in das Nationalstrassennetz – abzüglich der erwähnten 11 Kilometer der N4 zwischen Barga und Schaffhausen.

Es wurde gesagt: Es macht Sinn, dass das Nationalstrassennetz abbildet, wie heute die Verkehrsflüsse, die Verkehrsströme verlaufen. Es muss auch abgebildet werden, dass die Mehraufwendungen im Nationalstrassennetz, die ja seit der NFA vollumfänglich vom Bund zu tragen sind, kompensiert werden. Frau Nationalrätin Huber hat darauf hingewiesen: Die Kompensationslösung wurde mit den Kantonen erarbeitet. Es wurden verschiedene Kompensationsmodelle untersucht. Heute liegt ein akzeptiertes Finanzierungsmodell vor; die Kantone beteiligen sich mit rund 30 Millionen Franken pro Jahr an den Mehraufwendungen des Bundes, und gleichzeitig werden die Bundesbeiträge im Umfang der abzutretenden Hauptstrassen gekürzt. Das ist für die Kantone natürlich immer noch ein guter Beitrag, eine gute Lösung. In die Verhandlungen wurde damals nämlich auch das Konsolidierungsprogramm mit einbezogen, das dann von Bundesrat und Parlament fallengelassen wurde. Aber, wer weiss, vielleicht lebt es ja dann wieder einmal auf. Dann kann man die Kantone auch darauf behaften.

Bei der Finanzierung der 275 Millionen Franken pro Jahr geht es jetzt um die Vignette. Ich muss sagen, dass ich relativ wenig Verständnis habe für die Vorwürfe, der Preis sei zu hoch, er sei ungerecht usw. Herr Wobmann, wir haben drei Quellen für die Finanzierung der Nationalstrasse: die Mineralölsteuer, den Mineralölsteuerzuschlag und die Vignette. Sie behaupteten vorhin wieder, jedes Jahr würden die Abgaben erhöht und es koste mehr. Können Sie mir sagen, welche Abgabe der Bund in den letzten zwanzig Jahren erhöht hat? Die letzte Erhöhung erfolgte bei der Vignette 1995, beim Mineralölsteuerzuschlag 1974. Das ist die Tatsache, Herr Nationalrat. Ich bitte Sie, bei der Wahrheit zu bleiben. Was sich erhöht hat, sind der Benzinpreis und der Dieselpreis – aber nicht wegen der Bundesabgaben, sondern wegen der erhöhten Erdölpreise am Markt. Was sich erhöht hat, ist die Zahl der gefahrenen Kilometer; diese Zahl bestimmt aber nicht der Bundesrat, sondern diese Zahl bestimmen Sie selber mit Ihrem Fahrverhalten. Es ist klar falsch, was Sie gesagt haben. Der Bund hat leider viel zu lange die Teuerung nicht draufgeschlagen und den Preis für die Vignette

nicht erhöht. Der Sprung von 40 auf 100 Franken ist zugegebenermassen hoch; aber die letzte Erhöhung erfolgte 1995. Das gleiche Lamento muss ich aber an Herrn Grossen von der GLP zurückschicken. Natürlich bezahlt der motorisierte Individualverkehr nicht seine gesamten externen Kosten; die Kostenwahrheit haben wir nicht. Wir haben sie aber noch viel weniger beim öffentlichen Verkehr – das haben die Herren Nationalräte Wobmann und Binder richtig gesagt –, wo der Kostendeckungsgrad im Moment etwa bei 52 Prozent liegt. Wenn schon, müsste man, wenn Sie von Verursacherprinzip und Kostendeckungsgrad sprechen wollen, die Preise wahrscheinlich bei beiden Verkehrsträgern erhöhen.

Frau Nationalrätin Teuscher macht Werbung für das Mobility-Pricing. Das finde ich schön, wir untersuchen das. Aber passen Sie auf, wo Mobility-Pricing hinführen wird, weil es dann eben auch den öffentlichen Verkehr erfasst, und Sie werden natürlich auch dort Kostensteigerungen gegenüber heute haben. Ich sehe nur schon, was die Erhöhung der Billettpreise für Fabi bedeutet. Die meisten sind ja nur schon aufgrund dieser massvollen Anpassungen dagegen. Ich führe diese Diskussion also gerne mit Ihnen, aber passen Sie auf, dass es schlussendlich nicht beim öffentlichen Verkehr zu grossen Umwälzungen kommt, bei denen am Ende vielleicht die Schiene nicht unbedingt bevorzugt wird.

Was Tatsache ist: Wir brauchen für diese Mehraufwendungen des Bundes Zusatzeinnahmen. Sie wissen, dass die Strassenkasse jedes Jahr nicht etwa mehr, sondern weniger Geld hat – und das ist die erste Tranche der Strassenverkehrsrechnung, die wir Ihnen präsentieren –, weil dank des technologischen Fortschrittes und der verbrauchsärmeren Autos heute auf den Strassen im Schnitt nicht mehr das 10-, sondern das 6-Liter-Auto fährt. Für die Automobilisten und deren Portemonnaie ist dies gut, für die Strassenkasse aber schlecht, weil uns damit jedes Jahr Einnahmen entgehen. Dieses Problem werden wir Ihnen auch noch präsentieren müssen. Es geht darum, wie wir all die Wünsche nach Unterhalt, Betrieb und Ausbauten für die nächsten dreissig Jahre finanzieren können.

Die Erhöhung des Vignettenpreises ist massvoll. Wir machen sie nicht auf Vorrat, sondern ab dem Datum, an dem die Spezialfinanzierung Strassenverkehr den Betrag von einer Milliarde Franken unterschritten haben wird, was etwa Anfang 2015 der Fall sein dürfte.

Vielleicht noch zwei, drei Worte zu den Vorwürfen von Frau Nationalrätin Graf-Litscher und der SP-Fraktion, die Oberland-Autobahn sei unnötig und umstritten und wir würden quasi die bundesgerichtliche Situation vorwegnehmen: Das wollen wir selbstverständlich nicht. Die Voraussetzung dafür, dass man ein kantonales Ausbauprojekt übernehmen kann, ist ja das Kriterium der Baureife bis zur Inkraftsetzung. Das Interesse des Bundes muss nachgewiesen sein, und die Übereinstimmung mit Standards im Bereich Nationalstrassen muss ebenfalls ausgewiesen sein.

Die Oberland-Autobahn hat eine lange Leidensgeschichte hinter sich, eine zwanzigjährige Planung mit immer wieder neuen Wünschen, und es ist unbestritten, dass sie eine nationale Bedeutung hat: Allein im Raum Wetzikon verkehren täglich 30 000 Fahrzeuge. Dass man hier diese Lücke schliessen muss, und das auch im Sinn einer Engpassbeseitigung, liegt auf der Hand. Die Einsprachen beim Bundesgericht sind derzeit tatsächlich noch hängig, aber selbstverständlich präjudiziert die Übernahme dieser Strecke in keiner Art und Weise den Bundesgerichtsentscheid. Wenn das Bundesgericht die kantonalzürcherische Planung stützt, übernehmen wir dieses Projekt, wie es der Kanton Zürich konzipiert hat. Wenn das Bundesgericht dieses Projekt in irgendwelchen Bereichen bemängeln würde, wäre nachher der Bund gefordert, diese Planung im Sinne der allenfalls gerügten Mängel zu verbessern. Insofern ist das also kein Präjudiz, sondern es ist dann vor allem eine Frage der Zeitachse, wann dieses Projekt realisiert werden kann. Dass das dringend ist, viele Menschen betrifft und eine echte Lücke ist, das kann man, glaube ich, nicht bestreiten.

Wir sind der Auffassung, dass dieser Bundesbeschluss notwendig und sinnvoll ist. Die Festlegung des Netzes hat sich

seit 1960 markant verändert, nicht nur aufgrund des Verkehrsaufkommens, sondern auch aufgrund der Siedlungssituation, der wir Rechnung zu tragen haben. Die Kantone sehen sich zunehmend ausserstande, dringend notwendige Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen auf diesen Strassen von überregionaler Bedeutung zu finanzieren. Der Bund kann diese Massnahmen besser vorantreiben und dafür sorgen, dass der Wirtschaftsraum Schweiz auch künftig über ein funktionsfähiges Strassennetz verfügt.

Herr Hodgers, es wohnen leider nicht alle in Genf und in städtischen Bereichen. Deshalb ist es halt so, dass gerade in peripheren Gebieten die Strasse – auch die Strasse, wo der öffentliche Verkehr passiert – sehr oft die letzte Meile ist. Deshalb lohnt es sich, eben auch hier zu berücksichtigen, dass die Strasse im ländlicheren Raum eine weit grössere Bedeutung hat und haben wird als in städtischen Gebieten und Agglomerationen, wo der öffentliche Verkehr selbstverständlich viel effizienter ist und auch der Fokus der Planung auf dem öffentlichen Verkehr liegt. Im Sinne der Gesamtverkehrskonzeption darf man aber auch hier Stadt und Land nicht gegeneinander ausspielen.

Die 100 Franken der Vignette sind ein angemessener Preis für den Mehrwert, den alle Strassenbenutzerinnen und -benutzer mit diesem leistungsfähigen Netz erhalten. Ich bin überzeugt, dass auch die Bevölkerung dies einsieht, weil sie die verbesserten Leistungen im Alltag direkt spürt.

Rime Jean-François (V, FR): Madame la conseillère fédérale, vous avez affirmé que les taxes et redevances qui touchent le trafic routier n'avaient pas augmenté. Vous le savez, je n'aime pas vous contredire, mais je ne me trompe pas si je dis qu'il y a une taxe qui a augmenté, c'est la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, et cela au niveau des tarifs et surtout à cause des déclassements des véhicules. Est-ce bien vrai?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie reden von der LSVA. Wir haben jetzt ja zum ersten Mal in der Geschichte der LSVA die Teuerung angepasst; das war das einzige Mal in der Geschichte der LSVA. Die gesetzliche Grundlage haben wir natürlich mit dem Landverkehrsabkommen, das ist auch richtig so. Wir sind der Meinung, dass wir mit dem Hinausschieben, vor allem in Berücksichtigung der Wirtschaftskrise, sehr stark auf das Transportgewerbe Rücksicht genommen haben, dass jetzt aber diese Erhöhung der LSVA natürlich sein muss, vor allem auch, weil uns die Mittel im FinöV-Fonds fehlen.

Wobmann Walter (V, SO): Frau Bundesrätin, im letzten Jahr wurden rund 270 Millionen Franken mehr an Abgaben geleistet. Stimmt das, oder stimmt das nicht? Das habe ich vorhin mit «Steigerung» gemeint.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nein, Sie haben gesagt, der Bund verlange immer mehr Abgaben. Dass mehr Abgaben bezahlt worden sind, stimmt selbstverständlich. Das geht allerdings nicht darauf zurück, dass der Bund mehr verlangt hätte, Herr Nationalrat, sondern darauf, dass die Zahl der gefahrenen Kilometer und damit auch der Benzinverbrauch gestiegen ist. Das ist der Grund, nicht eine erhöhte Abgabeforderung des Bundes.

Hodgers Antonio (G, GE): Madame la conseillère fédérale, vous m'avez répondu qu'en matière de mobilité, il n'y avait pas que les agglomérations et les villes qui comptaient, qu'il y avait des zones moins peuplées en Suisse qui avaient besoin d'un accès par automobile. Alors pourquoi, dans le message du Conseil fédéral, la plupart des tronçons complémentaires proposés sont-ils tous autour des villes et des agglomérations, vu que celles-ci ne doivent pas donner la priorité à la voiture?

Leuthard Doris, conseillère fédérale: C'est exact, dans le fonds d'infrastructure, nous avons un programme en faveur des agglomérations, financé par le trafic individuel. Vous

trouvez là un programme offrant aux villes, aux agglomérations la possibilité de construire ce qui est nécessaire, parfois pour le rail, parfois pour la route, mais c'est financé par le trafic individuel. Il faut aussi admettre ce fait. C'est limité dans le temps et au niveau du financement. Une discussion devra avoir lieu pour savoir s'il faut continuer ou s'il faut limiter cela, parce que cette tâche revient plutôt aux villes et aux cantons qu'à la Confédération.

Pour ma part, je pense que cet équilibre repose plutôt sur les agglomérations que sur les régions périphériques, parce que c'est dans les agglomérations notamment que 80 pour cent du trafic passe par la route.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Eine ganz kurze Frage: Ich habe betreffend Vignettenpreiserhöhung zwei Herzen in meiner Brust, ich habe das schon erwähnt. Können Sie mir sagen – ich weiss es ehrlich nicht –, ob der Mehrertrag dann zum Teil in den öffentlichen Verkehr fliessen würde, wenn wir den Preis für die Vignette erhöhen würden und die VCS-Initiative angenommen würde?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie wissen, Herr Nationalrat, dass erstens der Bundesrat gegen die VCS-Initiative ist, weil sie keine Probleme löst und nur andere Lücken öffnet, und dass zweitens hier der Ertrag aus der Vignette natürlich einfach in die Strassenkasse fliessen würde. Weil die VCS-Initiative ja der Strassenkasse mehr Mittel entziehen würde, würde auch ein erhöhter Vignettenpreis somit zu mehr Mitteln für den öffentlichen Verkehr führen; das ist so.

Gasser Josias F. (GL, GR): Frau Bundesrätin, ich kann die Diskussion über die externen Kosten, die immer wieder geführt wird, nicht ganz nachvollziehen. Was ich gelesen habe – es gibt Studien darüber –, führt mich zu folgender Frage: Können Sie mir sagen, welches Transportmittel unter Berücksichtigung aller externen Kosten – dazu zähle ich die Umweltkosten, die Gesundheitskosten, die Kosten für Luftunfälle und die Staukosten – weniger Kosten verursacht: der Bahnverkehr oder der Individualverkehr?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Derzeit ist das zweifellos der Bahnverkehr, aber eben unter den heutigen Prämissen. Es gibt interessante Studien zur Frage, wie die Situation in 15 Jahren aussehen wird. Vor ein paar Jahren war ja noch das 10-Liter-Auto üblich, und die meisten Studien stützen sich natürlich auf diese Kategorie von Motorfahrzeugen. Heute haben wir im Schnitt das 6-Liter-Auto, und in zehn Jahren wird der durchschnittliche Benzinverbrauch eines Autos nochmals weit darunter liegen. Dann gibt es einen Break-even, dann kippt es, und damit müssen wir uns ja auch befassen, wenn wir nicht rückwärtsgerichtete Analysen, sondern solche für die Zukunft machen wollen. Deshalb: Gerade auch bei der Lärmproblematik finanziert ja der Bund und auch nicht der Bahnbenutzer die Investitionen für den Lärmschutz.

2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen

2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Abstimmung – Vote

Siehe Seite / voir Page 73

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7436)

Für Eintreten ... 130 Stimmen

Dagegen ... 40 Stimmen

1. Bundesgesetz über die Nationalstrassen

1. Loi fédérale sur les 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 Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I, II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. IIa

Antrag der Kommission

Titel

Änderung des bisherigen Rechts

Einleitung

Das nachstehende Gesetz wird wie folgt geändert:

Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG; SR 725.116.2)

Art. 35 Abs. 2bis

Werden bestehende Strassen zu Nationalstrassen erklärt, so werden dem betreffenden Kanton die Ausgleichsbeiträge so lange ausgerichtet, bis auf seinem Kantonsgebiet auf diesen Strassen substantielle Ausbauten in Betrieb genommen werden.

Ch. IIa

Proposition de la commission

Titre

Modification du droit en vigueur

Introduction

La loi mentionnée ci-après est modifiée comme suit:

Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin; RS 725.116.2)

Art. 35 al. 2bis

Si des routes existantes sont reclassées en routes nationales, les montants annuels versés au titre de la péréquation sont perçus par les cantons concernés aussi longtemps qu'aucun aménagement majeur n'est effectué sur les tronçons situés sur leur territoire.

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7437)

Für Annahme des Entwurfes ... 179 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr

La séance est levée à 13 h 00

Fünfte Sitzung – Cinquième séance

Donnerstag, 31. Mai 2012

Jeudi, 31 mai 2012

15.00 h

12.018

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung

Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 745)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)

2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen

2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Die Abstimmung über den Nichteintretensantrag haben wir bereits heute Morgen durchgeführt.

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction, art. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 6

Antrag der Mehrheit

Titel

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1

...

a. ein Jahr 70 Franken;

...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Amherd, Barthassat, Candinas, Fluri, Français, Huber, Landolt, Regazzi)

Abs. 1 Bst. a

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Wobmann, Amstutz, Giezendanner, Quadri)

Abs. 1

Unverändert

Antrag der Minderheit

(Quadri, Giezendanner, Regazzi)

Abs. 1 Bst. c

c. einen Tag 10 Franken.

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Amstutz, Giezendanner, Quadri, Regazzi)

Abs. 1bis

Die Abgabe beträgt für Motorräder 40 Franken.

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hodgers, Levrat, Nordmann)

Abs. 1ter

Die Abgabe wird alle fünf Jahre an die Teuerung angepasst, erstmals fünf Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen des NSAG. Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament jeweils einen entsprechenden Antrag.

Art. 6

Proposition de la majorité

Titre

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1

...

a. 70 francs pour une année;

...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Amherd, Barthassat, Candinas, Fluri, Français, Huber, Landolt, Regazzi)

Al. 1 let. a

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Wobmann, Amstutz, Giezendanner, Quadri)

Al. 1

Inchangé

Proposition de la minorité

(Quadri, Giezendanner, Regazzi)

Al. 1 let. c

c. 10 francs pour un jour.

Proposition de la minorité

(Wobmann, Amstutz, Giezendanner, Quadri, Regazzi)

Al. 1bis

La redevance se monte à 40 francs pour les motocycles.

Proposition de la minorité

(Teuscher, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hodgers, Levrat, Nordmann)

Al. 1ter

La redevance est adaptée au renchérissement tous les cinq ans, pour la première fois après l'entrée en vigueur de la modification de la LVA. Le Conseil fédéral soumet à chaque fois une proposition en ce sens au Parlement.

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Bei Artikel 6 werden wir eine gemeinsame Debatte über die Absätze 1, 1bis und 1ter führen; wir werden dann aber separat über die einzelnen Absätze abstimmen.

Amherd Viola (CE, VS): Alle in diesem Saal sind sich einig: Das Nationalstrassennetz braucht ein Lifting. 1960 beschlossen, hat es bis heute praktisch keine Anpassungen erfahren, und dies, obwohl sich das Verkehrsaufkommen vervielfacht hat. Wir haben es schon gehört: Wir müssen heute fünfmal mehr Strassenverkehr bewältigen als vor fünfzig Jahren. Es ist also offensichtlich, dass bestehende Lücken im Nationalstrassennetz geschlossen und Engpässe beseitigt werden müssen, wenn wir auch in Zukunft auf eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur zählen wollen. Eine gute

Strasseninfrastruktur ist für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes unverzichtbar. Wir haben also eigentlich gar keine Wahl. Arbeitsstunden sollen durch produktive Tätigkeit ausgefüllt werden, nicht im Stau verlorengehen. So weit so gut, so weit herrscht Einigkeit.

Keine Einigkeit herrschte in der Kommission darüber, woher der Bund die nötigen Mittel für Betrieb, Unterhalt sowie Ausbau des Nationalstrassennetzes in der Höhe von 275 Millionen Franken jährlich nehmen soll. Dass es diese zusätzlichen Mittel braucht, steht fest. Ein Teil wird durch Kompensation vis-à-vis den Kantonen sichergestellt. Mineralölsteuer und Vignette sind weitere Finanzierungsquellen. Damit die Rechnung schliesslich aufgeht, ist die Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken unumgänglich. Wenn wir ehrlich sind und einen Vergleich mit unseren Nachbarländern machen, stellen wir fest, dass 100 Franken günstig sind.

Heute bezahlen wir für die Vignette 40 Franken – wie vor zwanzig Jahren. Der Preis ist nicht einmal an die Teuerung angepasst worden; was nichts anderes heisst, als dass wir heute effektiv weniger bezahlen als vor zwei Jahrzehnten. Das kann es nicht sein, besonders wenn wir wissen, was es in Zukunft alles zu finanzieren gilt.

Preiserhöhungen sind natürlich nie attraktiv. Im Falle der Vignette ist die Anpassung auf 100 Franken jedoch notwendig und gerechtfertigt. Es wird nicht Geld auf Vorrat eingezogen. Die Erhöhung wird erst umgesetzt, wenn die Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter den Betrag von einer Milliarde Franken fallen, was ungefähr in drei Jahren der Fall sein dürfte.

Wir haben es in der Hand, die Finanzierung für die unumstritten notwendigen Projekte im Nationalstrassennetz bereitzustellen und damit deren Realisierung sicherzustellen – im Interesse der Wirtschaft und der Bevölkerung. Den Ausbau zu beschliessen, ohne zu sagen, wie dieser finanziert werden soll, ist nichts anderes, als sich selbst in den Sack zu lügen. Wir müssten dann so ehrlich sein und offen kommunizieren, dass nicht alles, was notwendig ist, realisiert werden kann. Sollte dieser Fall eintreten, wünsche ich uns allen in diesem Saal jetzt schon viel Glück bei der Auswahl jener Projekte, die zurückgestellt oder gestrichen werden müssen. Aus sachlichen Gründen ist es unverzichtbar, den Vignettenpreis auf 100 Franken zu erhöhen. Ich bitte Sie deshalb, der Minderheit I bei Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a zuzustimmen und damit dem bundesrätlichen Entwurf zu folgen.

Wobmann Walter (V, SO): Ich beantrage Ihnen, bei den jetzt üblichen 40 Franken für die Autobahnvignette zu bleiben. Die Erhöhung auf 100 Franken ist absolut unverhältnismässig. Das ist eine Erhöhung um 150 Prozent. Ich habe noch nie eine Abgabe gesehen, die auf einen Schlag um 150 Prozent angehoben wurde. Wir lehnen auch die Erhöhung auf 70 Franken zum jetzigen Zeitpunkt ab.

Beim Eintretensvotum vor dem Mittag habe ich das eigentlich alles schon sehr ausführlich und im Grundsatz begründet. So habe ich zum Beispiel darauf hingewiesen, dass der Privatverkehr seine Kosten zu mehr als 100 Prozent deckt und entsprechend heute schon sehr hohe Abgaben leistet. Aus den Einnahmen durch die Autobahnvignette kommen heute rund 360 Millionen Franken jährlich in die Bundeskasse, aus der Autoimportsteuer zusätzlich 446 Millionen Franken. Davon spricht nämlich auch niemand. Nur schon diese zwei Beiträge machen rund 800 Millionen Franken aus. Ich bin da klar der Meinung, dass die fehlenden 300 Millionen, von denen wir heute immer wieder sprechen, damit gedeckt werden können. Ich meine sogar, es können damit auch zusätzliche Projekte finanziert werden.

Noch ein Punkt: Die 390 Kilometer Nationalstrassen, die wir jetzt von den Kantonen übernehmen, wurden seinerzeit auch mit Bundesbeiträgen in den Kantonen mitfinanziert. Das ist auch ein Punkt, den ich noch nie gehört habe, auch nicht in der Kommission. Ausserdem muss auch beim Privatverkehr bezüglich Ausbau und Finanzierung zuerst eine richtige Gesamtschau gemacht werden. Dafür haben wir ja bekanntlich die Kommissionsmotion 12.3329. Sie ist ja auch

heute traktandiert. Erst nachher können wir schauen, ob es noch weitere zusätzliche Einnahmen braucht.

Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, meinem Antrag der Minderheit II zuzustimmen, also bei 40 Franken zu bleiben.

Den Antrag der Minderheit Teuscher lehnen wir klar ab. Die verlangt ja, dass eine automatische Anpassung an die Teuerung passieren soll. Das lehnen wir ganz klar ab.

Nun zu meinem zweiten Minderheitsantrag: Es ist eigentlich ein Eventualantrag für den Fall einer Erhöhung der Autobahnvignette, sonst braucht es ihn natürlich nicht. Hier möchte ich zuerst meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin Präsident der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS).

Warum stelle ich diesen Antrag? Motorradfahrer brauchen die Autobahn sehr selten. Normalerweise wird auf Nebenstrassen, anderen Strassen, kurvenreichen Strassen gefahren – das macht natürlich viel mehr Spass, als nur geradeaus zu fahren –; das ist wahrscheinlich verständlich, denn Motorräder werden hauptsächlich in der Freizeit benützt.

Ein ganz wesentlicher Punkt ist auch, dass die Belastung der Fahrbahn durch ein Motorrad natürlich viel, viel geringer ist als die Belastung durch Autos oder LKW. Ein Motorrad fährt einspurig und wiegt nur rund 200 Kilogramm, ein Auto hingegen etwa 1 bis 1,5 Tonnen, je nach Fahrzeugtyp. Deshalb ist es absolut ungerecht, dass der Motorradfahrer gleich viel bezahlen muss wie die Lenker der grossen Fahrzeuge, welche auf der Autobahn verkehren.

Zudem hat letztes Jahr zum ersten Mal eine sogenannte Motorrad-Landsgemeinde stattgefunden, an der über tausend Leute teilgenommen haben. Es wurde eine Resolution mit verschiedenen Punkten verabschiedet. Einer davon war die Abschaffung der Autobahnvignette.

Sie sehen also: Ich gehe hier und heute nicht so weit, also bis zur Abschaffung, ich verlange nur, dass es für Motorräder bei den heutigen 40 Franken bleibt. Ich erhoffe mir dies natürlich für alle, auch für die Vierrädrigen, aber wie gesagt, es ist ein Eventualantrag. Darum habe ich ihn speziell so gestellt. Auch die SVP-Fraktion ist dieser Meinung, und ich bitte um Zustimmung.

Quadri Lorenzo (V, TI): In diesem Antrag geht es um die Einführung einer Tagesvignette zu 10 Franken. In der Botschaft über die Anpassung des Nationalstrassennetzes sind nur zwei Arten von Autobahnvignetten vorgesehen: die Jahresvignette zu 100 Franken und die zweimonatige Vignette zu 40 Franken. Ich stelle aber fest, dass viele europäischen Länder zwischen drei Vignettenarten unterscheiden: solche für ein Jahr, für einige Monate und für einige Tage. Das ist z. B. in Österreich, in Slowenien, in Tschechien, in Ungarn und in der Slowakei der Fall.

Mit der zweimonatigen Vignette zu 40 Franken will der Bundesrat den Interessen des Tourismus Rechnung tragen; damit werden aber meines Erachtens die Interessen des Tagestourismus nicht genügend berücksichtigt. In den Grenzregionen der Deutschschweiz, der Romandie und natürlich des Tessins gibt es vor allem an Festtagen viele Touristen, die nur einen Tag in unserem Land bleiben, das heisst, sie kommen morgens und kehren schon am Abend zurück. Über diese Touristen werden zwar keine Statistiken erhoben, es handelt sich aber um Millionen von Leuten pro Jahr in der ganzen Schweiz.

Der Tagestourismus ist für die Wirtschaft der Grenzregionen ein wichtiges Anliegen, deswegen werden auch viele neue Attraktionen gebaut. In der Region Lugano wird z. B. nächstes Jahr ein grösserer Aquapark eröffnet. Dieser umfasst ein Investitionsvolumen von 93 Millionen Franken, und man hofft natürlich, damit Zehntausende von Besucherinnen und Besuchern aus der Lombardei anzulocken. In Mendrisio gibt es seit vielen Jahren das Shoppingcenter Fox Town, das jedes Jahr auch viele Tausend Leute anzieht, obwohl es momentan einige Probleme mit der Sonntagsöffnungszeiten gibt. Aber Tausende von Leuten kommen auch ohne Besuch im Aquapark oder Shoppingcenter für einen Tag in die Schweiz,

um unsere Städte zu besichtigen und um unsere Landschaft zu geniessen.

Wir alle wissen, dass der Tourismus in Schwierigkeiten steckt, deswegen werden ja auch von der Politik Hilfsmassnahmen getroffen. Es wäre somit ein Fehler, Entscheide zu treffen, die sich für den Tourismus als nachteilig erweisen könnten. Das ist aber genau jetzt bei der Autobahnvignette der Fall. Touristen, die z. B. dreimal pro Jahr für je einen Tag in die Schweiz fahren – einmal im Frühling, einmal im Sommer und einmal im Herbst –, müssten nach der Auffassung des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission jedes Mal eine zweimonatige Vignette kaufen; das macht 120 Franken, und das ist zu teuer.

Die Folge davon wird sein, dass die Touristen entweder nicht mehr kommen oder dass sie nicht die Autobahnen, sondern die Kantonsstrassen benützen. Letztere sind aber schon überlastet. Durch Chiasso und Balerna fahren z. B. schon jetzt täglich 23 000 Fahrzeuge auf der Kantonsstrasse. Das ist zu viel. Man muss somit mit Stau, Lärm, Umweltverschmutzung und schlechter Akzeptanz bei der Bevölkerung rechnen, umso mehr als der Tagestourismus insbesondere an Feiertagen erfolgt, wenn die Bewohner sich auch ein bisschen Ruhe wünschen.

Eine Tagesvignette für 10 Franken wäre hier meines Erachtens eine vertretbare Lösung. Die Bundesverwaltung behauptet, dass dadurch die Einnahmen der Vignetten um 80 Millionen Franken pro Jahr tiefer als geplant ausfallen würden. Das ist aber nur eine Hypothese. Es könnte wohl auch das Gegenteil passieren. Man kann ja nicht wissen, wie viele Tagestouristinnen und -touristen über die Kantonsstrasse fahren werden, ohne eine Vignette zu kaufen, wenn ihnen nur die zweimonatige Vignette zur Verfügung gestellt wird, und wie viele von diesen Touristinnen und Touristen eine Tagesvignette für 10 Franken kaufen würden. Der verwaltungsmässige Aufwand für die Tagesvignette könnte durch den Online-Verkauf reduziert werden. Wenn mit dem Verkauf der Tagesvignette im Tessin einige zusätzliche Arbeitsplätze – aber nicht für Grenzgänger – geschaffen würden, würde das auch nicht schaden.

Deswegen bitte ich Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Teuscher Franziska (G, BE): Ich gebe es gerne zu: Auch ich finde einen Aufschlag bei der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken happig. Der Preis für die Autobahnvignette wurde 1994 zum letzten Mal erhöht, von 30 auf 40 Franken. Der fehlende Teuerungsausgleich wird denn auch als eines von verschiedenen Argumenten für eine Erhöhung der Autobahnvignette auf 100 Franken angeführt.

Mit meinem Minderheitsantrag zu Artikel 6 Absatz 1ter verlange ich, dass der Preis für die Vignette alle fünf Jahre an die Teuerung angepasst und vom Parlament bestätigt werden muss. Die Forderung nach einer Anpassung an die Teuerung hat ihren guten Grund. Für die Minderheit ist klar, dass wir unser Autobahnnetz unterhalten und betreiben müssen, dass wir bei der Sicherheit keine Abstriche dulden dürfen und dass wir den Umweltschutz ernst nehmen müssen. Dafür müssen Investitionen getätigt werden. Über die Jahre hinweg kosten Bau- und Planungsarbeiten immer mehr, weil die Teuerung zu Buche schlägt. Um im Bereich Unterhalt, Sicherheit und Umweltschutz keine Abstriche in Kauf nehmen zu müssen, muss der Preis für die Vignette periodisch an die Teuerung angepasst werden. Nur so können wir auch im Bereich der Nationalstrassen die Kaufkraft des Bundes erhalten und die notwendigen Projekte zeitgerecht beenden.

Meine Minderheit beantragt, dass der Teuerungsausgleich alle fünf Jahre erfolgt und jeweils vom Parlament bewilligt werden muss. Damit verhindern wir, dass beim Preis für die Vignette in einigen Jahren wieder ein happiger Aufschlag nötig wird. Der Antrag der Minderheit macht Sinn, ob der Preis für die Vignette nun 100 oder 70 Franken beträgt oder ob er gar nicht aufschlägt.

Ich bitte Sie daher um Zustimmung zu meinem Minderheitsantrag.

Hodgers Antonio (G, GE): Comme nous l'avons expliqué dans le débat d'entrée en matière, le groupe des Verts soutient la reprise des 376 kilomètres de route par la Confédération. C'est pourquoi il accepte le principe d'un besoin de financement supérieur par le biais de l'augmentation du prix de la vignette.

Cependant, le groupe des Verts s'oppose à toute augmentation de la capacité routière dans le même temps. Dans cette optique, une augmentation du prix de la vignette à 70 francs est suffisante pour couvrir les coûts liés à l'exploitation, à l'entretien et à l'aménagement de ces 376 kilomètres de route supplémentaires. C'est pourquoi il a formulé en commission cette proposition qui a trouvé une majorité. L'option à 40 francs voulue par le groupe UDC ne tient pas compte des besoins en financement accrus liés à la reprise des 376 kilomètres de route, alors que l'option à 100 francs voulue par le Conseil fédéral dégage un volume financier destiné à la construction de nouveaux tronçons que nous contestons.

Nous vous recommandons de suivre la majorité de la commission qui soutient une vignette à 70 francs.

Allemann Evi (S, BE): Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen und den Preis der Autobahnvignette auf 70 Franken zu erhöhen; nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Mit der Änderung des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen übernimmt der Bund rund 376 Kilometer bestehende Strassen ins Nationalstrassennetz. Dass damit Mehraufwendungen verbunden sind, welche finanziert werden müssen, erscheint klar; dafür haben wir Verständnis. Für diese Finanzierung bieten wir denn auch Hand mit der Erhöhung des Vignettenpreises auf 70 Franken im Jahr. Damit sind gemäss unseren Einschätzungen alle Mehraufwendungen infolge der Übernahme von bestehenden Strassen gedeckt, Unterhalt, Lärmschutz usw. inbegriffen.

Wir wollen mit der Vignettenpreiserhöhung die Bundeskasse jedoch nicht für Ausbauten füllen. Bereits heute ist das Schweizer Autobahnnetz sehr dicht, ja, es gilt als eines der dichtesten der Welt. Ein Grossteil der Bevölkerung wohnt weniger als zehn Kilometer vom nächsten Autobahnanschluss entfernt. Interessant ist ja, dass ausgerechnet jene Kreise, welche eine ellenlange Wunschliste für neue Projekte haben, welche Ausbauten hier und dort machen möchten, den Vignettenpreis um keinen einzigen Franken erhöhen möchten. Das geht finanzpolitisch nicht auf, das ist auch nicht ehrlich, denn wenn man Ausbauten fordert, muss man diese auch finanzieren. Dann müsste man aber, wenn man es nicht via Vignette machen wollte, auch ehrlich und transparent sagen: Wenn man ohne Vignettenpreiserhöhung ausbauen will, dann wird das Auswirkungen auf den Mineralölsteuerzuschlag haben. Dieser wird steigen, wenn man nicht den Vignettenpreis erhöht. Diese Transparenz, liebe SVP-Fraktion, müssen Sie herstellen.

Wenn der Bund Mehreinnahmen generiert, dann soll er diese prioritär in den öffentlichen Verkehr investieren. Das ist schon seit Langem unsere Haltung. Auch der öffentliche Verkehr ist in der Schweiz sehr dicht und funktioniert gut, stösst jedoch massiv an Kapazitätsgrenzen. Ein starker öffentlicher Verkehr entlastet auch die Strasse und macht Ausbauten dort weniger schnell nötig oder vielleicht im besseren Fall gar nicht nötig. Darüber müssen wir jedoch heute nicht weiter sprechen, denn das wird bei einer anderen Gelegenheit, bei der Vorlage Fabi, wieder ein Thema werden.

Für eine Tagesvignette von 10 Franken oder eine Sonderlösung für Motorräder ist die SP nicht zu haben, und wir lehnen die entsprechenden Minderheitsanträge ab. Hingegen finden wir den Antrag der Minderheit Teuscher, welche eine regelmässige Teuerungsanpassung vorsieht, sinnvoll, und dieser werden wir denn auch zustimmen.

Candinas Martin (CE, GR): Die CVP/EVP-Fraktion unterstützt einstimmig die Kommissionsminderheit, wonach der Preis der Autobahnvignette auf 100 Franken erhöht werden soll. Die Fraktion unterstützt auch einstimmig die Einführung

einer Kurzzeitvignette für zwei Monate zu 40 Franken. Mit diesen Massnahmen wird sichergestellt, dass ausreichende Mittel für die Strasse vorhanden sind und die mit der Aufnahme neuer Nationalstrassen entstehenden Mehrkosten kompensiert werden können.

Das Schweizer Strassennetz ist gut ausgebaut. Wir verfügen über ein dichtes Netz an Autobahnen und Strassen. Der Unterhalt dieses Strassennetzes kostet jedoch. Kommt hinzu, dass der Bedarf an Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur weiter wächst. Eine immer mobiler werdende Gesellschaft, die allein für den täglichen Arbeitsweg immer grössere Distanzen zurücklegt, verlangt neue Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur.

Mit der Erhöhung des Autobahnvignettenpreises auf 100 Franken gibt der Bundesrat die richtige Antwort darauf. Die zusätzlichen Einnahmen von rund 275 Millionen Franken werden für den Betrieb, für den Unterhalt und vor allem für die erforderliche Anpassung der zu übernehmenden Strassen an die Standards der Nationalstrassen sowie für Ausbauprojekte auf diesen Strassen bereitgestellt. Die Erhöhung der Abgabe erfolgt nicht auf Vorrat, sondern erst dann, wenn die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter den Betrag von einer Milliarde Franken fällt; dies wird voraussichtlich im Jahr 2015 der Fall sein. Legen wir den Preis der Autobahnvignette bei 70 Franken fest, nehmen wir rund 139 Millionen Franken weniger ein. Die unverzichtbaren Aufwendungen für den Betrieb und den Unterhalt der zu übernehmenden Strassen müssen weiterhin gesichert sein. So kann nur mit der Anpassung der Strassen an die Standards der Nationalstrassen beim Bau von Umfahrungsstrassen gespart werden. Es verbleiben dann nur noch rund 70 anstelle der erforderlichen rund 207 Millionen Franken im Jahr.

Somit haben wir mit den Fragen zu tun, ob die Zürcher Oberländer wegen Geldmangels auf ihre Autobahn und ob La Chaux-de-Fonds und Le Locle weiterhin auf ihre Umfahrung verzichten sollen. Diese Projekte sind nicht finanzierbar, wenn der Preis für die Vignette 70 Franken beträgt. Der Bund würde zwar baureife Projekte von den Kantonen übernehmen, könnte sie allerdings wegen fehlender finanzieller Mittel nicht realisieren. Das kann es doch nicht sein!

Nicht vergessen werden darf die Alternative zu einer teureren Autobahnvignette: eine weitere Erhöhung der Mineralölsteuer. Ob dies gerade für das Gewerbe der Weisheit letzter Schluss ist, wage ich stark zu bezweifeln. Kommt hinzu, dass der Preis der Autobahnvignette im Vergleich mit ausländischen Strassenabgaben immer noch sehr tief ist.

Mit einer unheiligen Allianz zwischen ganz rechts und links kommen wir nicht weiter. Links-grüne Kreise versuchen, durch eine zu günstige Autobahnvignette Investitionen in die Strasseninfrastruktur auf einem meines Erachtens zu tiefen Niveau zu halten, und wollen zusätzlich mit ihrer Initiative noch mehr Geld von der Strasse auf die Bahn verlagern. Auf der rechten Seite schreit man nach Investitionen in die Strasseninfrastruktur. Wenn es um die Finanzierung geht, macht man Opposition, anstatt konstruktiv die benötigten Mittel zu organisieren. Übrigens, die Kosten für Autobahnvignetten werden nicht nur von der einheimischen Bevölkerung getragen, sondern auch von den Ausländern, welche die Schweiz regelmässig nur durchqueren. Dies sollte mit ein Grund für eine Zustimmung zu dieser Erhöhung sein. Eine Ablehnung einer Erhöhung aus völlig unterschiedlichen Gründen ist gefährlich. So kann man keine vernünftige Politik in diesem Land betreiben. Ich appelliere an die Vernunft. Auch die Finanzkommission erachtet den Netzbeschluss und die damit verknüpfte Verteuerung der Autobahnvignette aus finanzpolitischer Sicht als vertretbar.

Unterstützen Sie den Antrag der Kommissionminderheit I (Amherd), und stimmen Sie dem bundesrätlichen Entwurf zu.

Die CVP/EVP-Fraktion lehnt die Anträge der Minderheiten Quadri und Wobmann betreffend Tagesvignette für 10 Franken und Vignette für Motorräder für nur 40 Franken ab. Es gibt eine Jahres- und eine Zweimonatsvignette – das genügt. Auch den Antrag der Minderheit Teuscher lehnt die

CVP/EVP-Fraktion klar ab. Wir wollen keine Koppelung an die Teuerung. Wir wollen eine Vignette mit einem klaren und verständlichen Preis. Ich habe grösste Mühe mit der Vorstellung, dass in fünf Jahren die Vignette beispielsweise Fr. 73.15 respektive – sollte sich die Minderheit I durchsetzen, was ich stark hoffe – Fr. 104.50 kosten würde. Hier bewegen wir uns auf Nebenschauplätzen, was nichts bringt. Stimmen Sie dem Antrag der Minderheit I (Amherd) zu, und lehnen Sie die anderen Minderheitsanträge klar ab!

Français Olivier (RL, VD): Après le débat de ce matin sur le projet Via sicura (10.092), on entend d'encore plus folles contradictions, et le groupe libéral-radical s'en inquiète. En effet, certains remettent en question l'augmentation du prix de la vignette et pensent que les recettes provenant de l'augmentation prévue permettront de financer toute la liste des projets qui figure dans l'annexe. Mais ce n'est pas ce qui est écrit dans le message du Conseil fédéral. Si on prend en considération la totalité des projets de construction, il y en a pour 15 milliards de francs! Alors je ne peux comprendre ceux qui pensent que l'augmentation du prix de la vignette permettra de financer des travaux pour 15 milliards de francs et qui estiment que cette liste de projets est peut-être excessive.

En réalité, ces projets peuvent donner un coup de pouce pour réaliser des constructions que nous attendons tous. Il y en a d'ailleurs nettement plus que ceux qui sont énumérés dans la liste. On arrivera à financer des projets pour au plus 5 milliards de francs dans les 20 à peut-être 30 prochaines années.

On peut rassurer ceux qui ont des doutes. Vous acceptez tous – c'est en tout cas ce qu'on a entendu –, tous partis politiques confondus, que la Confédération prenne sous sa responsabilité des routes cantonales; le dispositif présenté prévoit également de reprendre les projets des cantons en rapport avec ces routes.

Qui défend les projets des cantons et quels sont-ils? Ce sont les projets de vos collègues politiques membres d'un exécutif, voire députés dans des législatifs cantonaux. C'est eux qui ont demandé des mesures en faveur de leur région. Je prends un exemple pour le canton de Vaud. Le trafic doit diminuer de 50 pour cent dans la ville de Lausanne. Où mettrons-nous les voitures demain, même si le trafic diminue de 50 pour cent? Comme par hasard, il sera reporté sur les routes nationales. Or le réseau des routes nationales étant déjà saturé, il n'y a pas de miracle, il faudra bien faire des travaux qui coûtent de l'argent et il faudra aussi que le Conseil fédéral tout comme notre Assemblée fédérale mettent des priorités aux projets.

Alors j'estime malheureux qu'on fasse un procès d'intention aux Bernois, aux Neuchâtelois ou aux Vaudois. Il y a des demandes légitimes, un report de responsabilité qui est prévu, c'est d'ailleurs la seule demande qui est faite aujourd'hui. Par ce moyen, on demande en tout cas le financement de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement des routes reprises, soit des 376 kilomètres de route qui sont transférés à la Confédération, ainsi que quelques mesures d'accompagnement.

Certains d'entre vous cherchent à nous imposer une nouvelle façon de vivre. Je regarde plus particulièrement la gauche de l'hémicycle, qui demande finalement que demain, la population suisse habite à côté de son lieu de travail, qu'on régleme également ses déplacements pour les loisirs. Mais si vous voulez connaître l'avis des Suisses, prenez connaissance du sondage qui a été fait par l'ARE, dont les résultats viennent de sortir. Il vous montrera les besoins de tous les jours de notre population: il y a la problématique du travail, tout comme celles des loisirs et des mesures d'accompagnement pour les gens qui ont une mobilité réduite et qui ont des besoins propres.

Je vous recommande la raison et non la passion: ces 100 francs vont finalement représenter une charge de l'ordre de 1 centime par kilomètre pour l'automobiliste qui fait environ 10 000 kilomètres par année! On peut lui demander de

participer à 1 centime par kilomètre pour ces projets majeurs pour notre pays.

Gasser Josias F. (GL, GR): Die Grünliberale Partei ist einstimmig der Meinung, dass wir den Preis für die Vignette auf 70 Franken erhöhen sollen. Das ist eine nicht geringe, aber unserer Meinung nach auch nicht überrissene Erhöhung. Worum geht es? Wir meinen, gedanklich ist es die Vorwegnahme – so, denke ich, meint es der Bundesrat – eines kleinen Mosaiksteines in der Finanzierung der Strasseninfrastruktur, und zwar im Sinne eines Starts und in Richtung, ich hoffe, so ist es gemeint, der Kostenwahrheit, von der wir heute schon gesprochen haben. Davon sind wir aber weit, weit entfernt.

Ja, was soll jetzt aus diesen Mitteln bezahlt werden? Das Nationalstrassennetz soll den künftigen verkehrlichen Gegebenheiten angepasst werden. Das scheint einleuchtend. Durch die Integration der kantonalen Autobahnstücke, dieser rund 380 Kilometer, entstehen natürlich Mehraufwände. Die Mehraufwände, das haben wir schon x-fach gehört, beziffern sich für den Betrieb – da sind insbesondere die Tunneln teuer – auf 35 Millionen, für die Instandsetzung auf 70 Millionen und für die Anpassungen an die Standards, die in der Schweiz eher perfektionistisch sind, und den Ausbau auf 200 Millionen Franken. Es entstehen somit jährliche Ausgaben von rund 305 Millionen Franken, wobei die Kantone als Kompensation für die abgetretenen Autobahnstücke noch 30 Millionen Franken beisteuern. Das ergibt pro Jahr zusätzliche Ausgaben in der Grössenordnung von 275 Millionen Franken.

Mit einer Vignette für 70 Franken, so die Berechnungen, werden rund 164 Millionen Franken Einnahmen generiert. Wenn man noch die Kompensation der Kantone berücksichtigt, sind es 148 Millionen Franken. Die Rechnung zeigt, dass – je nachdem, ob die Tunneln im Tessin berücksichtigt werden oder nicht – zwischen 105 und 111 Millionen Franken für Unterhaltsbeiträge und Instandsetzung verbleiben. Wenn wir das vom Ertrag, von diesen rund 148 Millionen Franken, abziehen, verbleiben noch 37 bis 43 Millionen Franken für die Anpassung der Standards und den Ausbau. Das ist nicht ein allzu grosser Betrag. Wenn wir diese Standards nicht zu perfektionistisch machen, müsste es aber auf jeden Fall dafür reichen. Meiner Meinung nach haben wir so eine verursachergerechte Abgeltung wenigstens des Betriebes und des Unterhaltes dieses verlängerten Nationalstrassennetzes erreicht.

Was die Idee dieses Bundesgesetzes betrifft, möchte ich darauf hinweisen, dass es wörtlich heisst: «Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen». Es wurde bis jetzt an sich nicht thematisiert, dass in diesem Gesetz gar nichts über einen Ausbau steht. Ein Ausbau des Nationalstrassennetzes wäre im jetzigen Zeitpunkt unverhältnismässig; gegen eine sinnvolle Schliessung von Lücken haben wir nichts.

Abschliessend gebe ich Ihnen zu bedenken, dass wir bei diesem Thema in Zukunft die grundlegende Frage zu berücksichtigen haben, welche Verkehrssysteme sich entsprechend ergänzen sollen. Es geht nicht um ein Auseinanderdividieren, aber es geht letztlich um die Frage, in welche Verkehrssysteme investiert werden soll. Wir werden in Zukunft, das zeigt sich auch in der Kommission immer wieder, zusätzliche Mittel für den Ausbau des Güterschienenverkehrs brauchen; alle reden ja von Verlagerung. Wir werden Ausbaubedürfnisse haben, diese stehen im öffentlichen Verkehr und in anderen grossen Infrastrukturvorhaben bald an. Denken wir doch daran: Wir haben bei uns einen Herrn Giezendanner, der laut reden kann. Das ist nicht unwichtig in diesem Saal, in dem der Lärmpegel oftmals doch ziemlich hoch ist. Er ist aber Weltmeister – ich würde sagen: sicher Schweizer Meister – im Kombiverkehr. Er hat es doch geschafft, selbst im Steinbockland, aus dem ich komme, mit der Bahn Zement bis ins Hochtal Engadin zu verfrachten. Dafür braucht es aber eine Infrastruktur.

Wir haben auch leistungsfähige Bahnunternehmer unter uns. Es würde uns hier doch gut anstehen, diese bequemen,

schnellen Fahrzeuge gerade im Agglomerationsverkehr noch viel mehr einzusetzen.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen, der Mehrheit zuzustimmen und 70 Franken für die Vignette vorzusehen. Das ist eine moderate, vernünftige Erhöhung. Ich bitte Sie, auch den Minderheitsantrag zu unterstützen, der die Berücksichtigung der Teuerung vorsieht. Dieses Anliegen ist nicht mehr als recht, denn auch das Bauen wird in Zukunft teurer werden.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Diese Erhöhung der Vignette ist auch hier erneut ein Politikum, obwohl es nicht einmal 10 Franken sind, wenn man es auf den Monat umrechnet. Das ist wahrscheinlich eine kleine Ausgabe neben Ihren sonstigen Ausgaben.

Ich beginne mit Herrn Gasser, dem Schlussredner: Herr Nationalrat, wir haben im schönen Bündnerland, wo Sie herkommen, die Prättigauer Strassen auch ins Nationalstrassennetz aufgenommen, aufklassiert. Mit Ihrer Argumentation stellt sich die Frage, weshalb der Bund diese Strassen ausgebaut hat. Weshalb hat der Bund jetzt dort – ich durfte die Saaser Umfahrung einweihen – für rund 300 Millionen Franken ausgebaut? Ich habe niemanden aus dem Bündnerland gehört, der gesagt hätte: «Falsch, wir wollen nur den Unterhalt und den Betrieb.» Selbstverständlich war jeder Bündner froh, dass der Bund mit den Nationalstrassengeldern und damit auch mit der Vignette diese aufklassierte Nationalstrasse ausgebaut hat. Die Erwartung der Bevölkerung war der Schutz vor Lärm und Sicherheit für die Saaser Bevölkerung. Es sollte gut für den Tourismus sein. Auch die Preise für das Bauland seien gestiegen, haben mir die Gemeindepräsidenten gesagt. Was ist jetzt falsch daran, wenn es um andere Projekte geht, um Projekte wie die Oberland-Autobahn? Diese Projekte betreffen jetzt nicht das Bündnerland, aber es geht bei ihnen um genau dasselbe Prinzip.

Haben Sie alle das Gefühl, wir würden die Kantonsstrassen, die wir aufklassieren, in dem Zustand belassen, in dem sie sich befinden? Bei all diesen Strassen, die Sie hier aufgestellt haben, ist es selbstverständlich, dass wir sie unterhalten, betreiben und auch massvoll – massvoll – ausbauen.

Frau Nationalrätin Allemann, Sie haben sich im Prinzip auch mit dem Credo geäussert, man sollte nicht ausbauen. Sie kommen von Bern. Ich habe schöne Berner Projekte auch auf dem Tisch liegen: Der Ostring kostet 2,1 Milliarden Franken, nach Ihrer Regierung dürfte es auch der Bypass zu 3,1 Milliarden Franken sein. Bei all diesen Wünschen, ob sie jetzt unter dem Titel Engpassbeseitigung, Netzvollendung, Auf- und Zufahrten oder Lärmprojekte laufen, geht es um Ausbauten. Auch Sie werden mir hier sagen, dass die Ausbauten im Kanton Bern enorm wichtig seien und dass man diese selbstverständlich zum Schutz der Bevölkerung und zur Bewältigung des Verkehrs haben müsse.

Das ist mein Alltag: Alle wollen nichts bezahlen, aber alle wollen selbstverständlich ungehinderten Verkehr, Engpassbeseitigungen, Tunneln, Überdachungen, und das zum Nulltarif. Die 100 Franken, die wir von den Benutzern der Nationalstrassen verlangen wollen, sind in Anbetracht des Nationalstrassennetzes, das sie erhalten, das wir aufrechterhalten, günstig. Sie wissen auch: Wenn Sie nur einmal nach Frankreich in die Ferien fahren, geben Sie das schon bis kurz nach der Grenze aus, und zwar für eine Fahrt und nicht für ein Jahresabonnement. Also wo sind wir hier?

Wenn wir diese 100 Franken nicht haben – und das sage ich jetzt vor allem auch zu den Zürcherinnen und Zürchern im Rat –, dann ist klar, was als Erstes passiert: Auf die Oberland-Autobahn, auf die Sie seit zwanzig Jahren warten, können Sie dann nochmals fünf bis zehn Jahre warten. Für mich ist das nicht so bedeutend, weil ich relativ selten dort durchfahre. Die Wetziker, die Usterer werden sich aber bei Ihnen bedanken. Die haben doch die Erwartung – und das war auch die Erwartung des Kantons Zürich –, dass nach zwanzig Jahren dieser Stau, diese Lücke auch beseitigt wird, wenn das Bundesgericht hier grünes Licht gibt. Es ist ein Stau, der notabene ökologisch ziemlich schlechte Auswirkungen hat, es ist ein Stau, der für die lärmgeplagte Bevöl-

kerung seit Jahrzehnten ein Ärgernis ist. Jetzt kommen Sie und sagen denen: «Ja, aber die Vignette muss 70 und nicht 100 Franken kosten, ihr müsst jetzt halt nochmals zehn Jahre mit dieser Situation vorliebnehmen.» Das können dann Sie im Kanton Zürich vertreten.

Dasselbe ist für die Ausbauprojekte in der Westschweiz zu sagen. Wenn Sie mir, unserem Astra, diese Gelder nicht geben, dann ist es völlig klar, dass wir die Strassen zwar unterhalten und betreiben, aber nicht ausbauen können. Das wäre das Ergebnis, das Sie mit einer Senkung beim Vignettenpreis anrichten würden.

Allein die Teuerung in diesen zwanzig Jahren würde 60 Franken ergeben. Wir nehmen also eine Teuerungsanpassung vor. Was an wirklichem Mehrertrag anfällt, sind 40 Franken.

Zum Antrag der Minderheit Wobmann, der verlangt, dass man es beim Status quo belässt, habe ich mich schon geäussert. Wenn man es beim Status quo belässt, würde nicht einmal die Teuerung ausgeglichen. Ich kann aber nicht Autobahnen übernehmen und mich verpflichten, die Nationalstrassen zu unterhalten, wenn die Finanzierung nicht gesichert ist. Also müssten Sie den Antrag stellen, dass z. B. der halbe Ertrag aus der Mineralölsteuer nicht mehr in die allgemeine Bundeskasse fliesst, sondern zweckgebunden für die Strasse verwendet wird. Dann wäre es einigermaßen kongruent, und man könnte den Unterhalt finanzieren. Ein solcher Antrag liegt aber nicht vor, er wäre wahrscheinlich auch nicht mehrheitsfähig. Ihr Minderheitsantrag würde nur dann Sinn machen, wenn Sie konsequent wären und sagten, Sie seien gegen den Netzbeschluss und gegen eine Umklassierung der Kantonsstrassen.

Zum Antrag auf 70 Franken habe ich mich geäussert. Der Bund würde zwar die Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds übernehmen, könnte aber den Ausbau nicht finanzieren.

Dass die Minderheit Quadri eine Tagesvignette für 10 Franken einführen will, verstehe ich aus touristischer Sicht sehr gut, aber es gibt zwei Einwände gegen eine solche Lösung: Mit einer Tagesvignette ist vor allem an der Grenze sehr viel Aufwand verbunden, weil die Klebevignetten ja vor allem durch unsere Zollbeamten verteilt werden. Die Einnahmen wären dann natürlich in Relation zum Aufwand zu setzen, denn mit einer Tagesvignette für 10 Franken hätten wir ja eine dritte Vignette und relativ viel Aufwand. Im Vergleich zum Antrag auf eine Abgabe von 40 Franken für zwei Monate käme der Antrag auf eine Tagesvignette für 10 Franken also ziemlich teuer zu stehen. Eine solche Vignette ist im Moment also nicht denkbar.

Zum Vergleich: Frankreich hat mit Abstand die höchsten Tarife, der Tourismus dort floriert aber. Wir wollen ja, dass die Menschen im Tessin Ferien machen und nicht nur durchfahren; da fällt der starke Franken wahrscheinlich weit stärker ins Gewicht als der Preis der Vignette.

Zur elektronischen Vignette allgemein kann ich sagen, dass es ein erklärtes Ziel des Bundesrates ist, in diese Richtung zu gehen, denn dann könnte man die Vignette am Zoll bei der Abwicklung anderer Abgaben wie LSVA und Mehrwertsteuer elektronisch erfassen. Dann hätte man natürlich die Möglichkeit, ein verfeinertes System einzuführen. Vom Aufwand her wäre es dann einfach. Deshalb wäre ein solcher Antrag durchaus vertretbar, wenn man das E-Vignetten-System hätte.

Wie schnell wir dieses haben, kann ich Ihnen im Moment nicht sagen. Das bedingt natürlich auch recht grosse Investitionen an den Zollstellen. Aber es ist möglich, es ist unser Ziel. Es wird einfach noch ein paar Jahre dauern, bis wir das installiert haben und bis es funktioniert. Aber ich kann Ihnen in Aussicht stellen, dass ein verfeinerter Vignettentarif, weil es eben viel unbürokratischer ist, durchaus eine Möglichkeit ist, die man dann einführen kann.

Bleibt der Antrag der Minderheit Wobmann für eine separate Vignette für Motorräder: Wir hatten ja relativ viele Anträge, z. B. auch zur Befreiung der Anhänger von Wagen und weiterer Kategorien. Jeder Antrag hat etwas für sich. Am Schluss haben wir uns entschieden, das System so einfach

wie möglich und, mit der Klebevignette, auch unbürokratisch zu halten. Von den Einnahmen her würde dieser Vignettenverkauf 16 Millionen Franken ausmachen. Jede Vignette für Motorräder, die noch verkauft werden muss, bedeutet natürlich einen Mehraufwand. Es würde am Ende kein grosser Betrag fehlen. Andererseits ist es aber auch kein grosser Betrag, den die Motorradfahrer hier entrichten müssen. Wir haben ja sowieso Ungleichbehandlungen auf den Strassen. Wir haben auch die Elektromobile, die logischerweise keine Mineralölsteuer zahlen, die aber die Infrastrukturen genau gleich mitbenutzen wie ein Benzin- oder Dieselfahrzeug. Da sind halt Unzulänglichkeiten im System, mit denen wir ein Stück weit leben müssen.

Bleibt noch der Antrag zur Teuerungsanpassung der Minderheit Teuscher: Mir wäre ein System lieb, in dem diese Gebühren generell regelmässig angepasst werden. Jetzt wurden sie zwanzig Jahre nicht angepasst. Dann ist die Erhöhung politisch viel schwieriger und stösst auf mehr Widerstand, als wenn ein gewisser Automatismus da wäre. Der Antrag der Minderheit Teuscher, die Abgabe an die Teuerung anzupassen, führt dazu, wie das Nationalrat Candinas gesagt hat, dass Sie bald Vignetten von Fr. 104.50 haben. Im Moment ist das meines Erachtens mit der Klebeetikette auch wieder vom Aufwand her nicht durchführbar. Aber im Ansatz kann man sich wohl so eine Teuerungsanpassung mit einer E-Vignette, bei welcher auch die Umsetzung einfacher ist, vorstellen. Auf jeden Fall wären Preisänderungen infolge von Teuerungsanpassungen immer nur mit einer gesetzlichen Grundlage möglich.

Ich bitte Sie deshalb, nicht nur Strassen zu übernehmen, sich zu verpflichten, diese zu unterhalten und auszubauen, sondern auch für die nötige Finanzierung zu sorgen. Das geht nur mit einem Vignettenpreis von 100 Franken. Deshalb bitte ich Sie, hier der Linie des Bundesrates zu folgen und somit die Minderheit I (Amherd) zu unterstützen.

Müller Walter (RL, SG): Frau Bundesrätin, Sie haben soeben erwähnt, dass vorgesehen ist, für Autoanhänger den gleichen Tarif, 100 Franken, zu erheben. Sehen Sie hier nicht eine gewisse Ungleichbehandlung von Transportern und Autos mit Anhängern? Hätte der Bundesrat rechtlich überhaupt die Möglichkeit, eine preislich reduzierte Vignette für Autoanhänger zu schaffen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es gibt schon im heutigen Gesetz – daran wurde nichts geändert – eine Reihe von Ausnahmen, wonach man entweder nichts bezahlen muss oder gewisse Ausnahmen von der generellen Pflicht pro Fahrzeug bestehen. Daran wurde nichts geändert. Aber grundsätzlich besteht dort eine Möglichkeit, zwar nicht in Form einer Reduktion des Preises, sondern eben einer Ausnahme von der Vignettenpflicht.

Noser Ruedi (RL, ZH): Frau Bundesrätin, Sie haben nun meine schöne Wohngemeinde erwähnt, die im Verkehr erstickt, und haben gesagt, dass wir bei einer Zustimmung zur billigen Vignette noch zehn Jahre warten müssten, bis etwas passiere. Wenn wir der teuren Vignette zustimmen, wann kommen Sie zur Eröffnung?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, wenn ich dann noch im Amt bin, werde ich selbstverständlich kommen! Das hängt vom Bundesgericht ab. Aber nachher legt man los, das ist so geplant.

Teuscher Franziska (G, BE): Frau Bundesrätin Leuthard, Sie haben bei meinem Antrag zur Teuerung zwar Sympathie bekundet, aber gesagt, es wäre zu kompliziert, die Anpassung jedes Jahr zu machen, wie ich das in meinem Antrag verlangt hätte. Gehe ich richtig in der Annahme, dass Sie vielleicht noch einmal den Text lesen sollten, da ich in meinem Antrag von einer Anpassung alle fünf Jahre spreche?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir reden hier ja auch von einer periodischen Anpassung. Auch dann hätten Sie dieselbe

Situation, dass es unschöne Zahlen gäbe. Die Teuerung ist immer genau umzusetzen. Wir könnten dann nicht runden, und das wäre problematisch. Solange es die Klebevignette gibt, wäre es relativ schwierig, eine solche etwa im Wert von Fr. 101.50 an die Scheibe zu kleben. Warten Sie deshalb zu, bis die E-Vignette kommt, dann machen solcherart verfeinerte Systeme tatsächlich Sinn.

Gasser Josias F. (GL, GR): Frau Bundesrätin, ich habe eine Frage, aber erlauben Sie mir eine kurze Feststellung. Leider war ich damals, als diese Aufklassierung zur Debatte stand, noch nicht im Bündner Parlament. Ich kann Ihnen versichern, ich hätte Ihnen diese Prättigauer Strasse nicht aufs Auge gedrückt, ganz sicher nicht.

Jetzt die Frage: Was antworten Sie dem Direktor der Rhätischen Bahn, der bei Ihnen vorstellig wird und Ihnen eine Statistik auf den Tisch legt, wonach sich seine Frequenzen aufgrund der Tatsache, dass seine Kunden jetzt auf die Strasse umgestiegen sind, massiv reduziert haben? Im gleichen Atemzug fragt er Sie an, ob Sie nicht Geld zur Verfügung stellen könnten, damit seine Bahn schneller wird, zum Beispiel durch einen Wolfgangtunnel.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Auch die Bahnunternehmen haben viele Wünsche an uns, das ist klar. Wir werden in diesem Jahr noch einen Bericht über den Güterverkehr in der Fläche veröffentlichen und darin aufzeigen, was wir noch an Verbesserungen vorsehen können, damit insbesondere auch der kombinierte Verkehr weiterhin unterstützt wird. Wir haben im Verlagerungsbericht als Möglichkeit ja auch eine Verlängerung in Bezug auf die 170 Millionen Franken vorgeschlagen, die jährlich dafür verwendet werden, wegen der Befristung aber nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wegfallen würden. Davon würde natürlich auch die Rhätische Bahn profitieren.

Binder Max (V, ZH): Frau Bundesrätin, Sie haben Herrn Noser meiner Meinung nach keine Antwort gegeben. Sie haben nur gesagt, dass Sie selbstverständlich an die Eröffnungsfeier kommen würden, wenn Sie dann noch im Amt seien. Und Sie haben gesagt, man lege los. Wenn wir der Vignette für 100 Franken zustimmen, sagen Sie mir, wann Sie loslegen, geben Sie mir den genauen Zeitpunkt an!

Dann, mit Verlaub, noch folgende Frage: Weshalb erwähnen Sie eigentlich immer nur die Oberlandstrasse, die dann nicht gebaut werden könnte? Es könnten ja auch andere Projekte aus diesem ganzen Katalog sein. Ich kann mir jedoch denken, warum Sie das tun.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich glaube, Sie wissen, weshalb wir das tun. Wir haben drei Projekte, die baureif sind, ich habe sie auch genannt. Ich habe auch die Umfahrung von Le Locle genannt. Sie werden sich nicht so sehr für das Ausbauprojekt in Le Locle interessieren. Deshalb ist es für mich natürlich wichtig, in Ihrer Heimat für Verbesserungen zu sorgen, damit Sie zeitgerecht den Zug für die Sitzung nach Bern besteigen können.

Nochmals: Zuerst müssen wir den Bundesgerichtsentscheid betreffend die Oberland-Autobahn abwarten. Ich kann Ihnen nicht sagen, wann er vorliegen wird. Nachher geht es dann wirklich projektmässig los. Die Beschwerden werden dann erledigt sein, und man wird das Vorhaben effektiv mit dem generellen Projekt beim Bundesamt für Strassen einstellen können.

Allemann Evi (S, BE): Frau Bundesrätin, Sie haben mir vorhin in Ihrem Votum unterstellt, ich würde für die Berner Ausbauprojekte stimmen; dem ist nicht so. Eigentlich müsste ich eine persönliche Erklärung abgeben, ich kann es aber mit einer Frage verknüpfen. Ich war schon in der Kommission gegen die beiden Autobahnzubringer Emmental und Oberaargau, und ich werde es auch hier im Saal wieder sein.

Sie haben den Bypass Ost erwähnt. Dazu meine Frage: Wären Sie denn auch dafür zu haben, die Autobahn zwischen

den Anschlüssen Bern-Wankdorf und Bern-Ostring zurückzubauen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir sind mit der Regierung von Bern über alle Varianten in Diskussion: über das, was städtebaulich Sinn macht, was vom Verkehr her Sinn macht, was schlussendlich finanzierbar ist, aber auch über das, was Stadt und Kanton an die Kosten beitragen können, wenn etwas aus städtebaulicher Sicht Sinn macht. Darüber, dass man ausbauen muss, sind sich alle einig, nur die Linienführung ist offen. Wenn man irgendwo etwas optimieren kann, auch im Sinne von Rückbauten, dann kann man immer mit uns reden; aber im Moment sieht es auch rund um Bern eben eher nach mehr und nicht nach weniger Verkehr aus. Deshalb suchen wir im Sinne einer gesamtkonzeptionellen Lösung rund um die Zufahrten in die Berner City bis nach Wankdorf nach gemeinsamen Lösungen. Aber auch hier muss ich sagen: Ein Ausbau ist die Regel, und diese Regel gilt halt auch für Bern.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Um es vorweg noch einmal zu betonen: Das Inkrafttreten einer allfälligen Vignettenpreiserhöhung wäre gemäss Ziffer III dieser Vorlage 2 auf das Jahr 2015 zu erwarten. Die Kommission lehnte die Anträge zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c, Absatz 1bis und 1ter mit folgenden Begründungen ab:

Der Antrag Quadri wird mit 14 zu 3 Stimmen bei 7 Enthaltungen abgelehnt. Nach Auskunft der Zollverwaltung verkauft diese heute rund 1,9 Millionen Vignetten an der Grenze. Bei Vignetten zu einem Preis von 10 Franken, den Tagesvignetten, rechnet die Zollverwaltung mit 5,7 Millionen verkauften Vignetten pro Jahr; man nimmt eine Verdreifachung an. Das würde Betriebskosten in der Höhe von 7 Millionen Franken pro Jahr nach sich ziehen; diese Berechnung können wir selbstverständlich nicht überprüfen, aber auch nicht widerlegen. Es gibt heute vier Autobahn-Grenzzollstellen, die diesen Mehrverkauf bewältigen müssten. Dort werden heute 70 Prozent aller Vignetten verkauft. Mit anderen Worten: Es wäre nach Auskunft der Verwaltung mit Stausituationen und Engpässen an diesen Zollstationen zu rechnen. Die Mindererinnahmen berechnet die Verwaltung jährlich auf etwa 80 Millionen, indem offenbar angenommen wird, dass man dreimal eine Tagesvignette kauft. Das ergibt dann natürlich 30 Franken pro Jahr und eben nicht 40 Franken. Auch das ist eine Annahme. Wie sich das tatsächlich verhält, wissen wir frühestens ein Jahr nach einer allfälligen Umsetzung dieses Antrages, der, wie gesagt, mit 14 zu 3 Stimmen durch Ihre Kommission abgelehnt worden ist.

Der Antrag Wobmann wird mit 15 zu 5 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt. Die Kommission ist der Meinung, diese Differenzierung nach Fahrzeugart – Vierrad, Zweirad – rechtfertigt sich in Anbetracht der relativ geringen Höhe des Preises nicht. Sonst müsste man allenfalls noch weitere Gewichts differenzierungen vornehmen.

Der Antrag Teuscher wird mit 15 zu 9 Stimmen abgelehnt. Die Kommission will nicht, dass der Bundesrat automatisch, je nach Teuerung, wieder eine Erhöhung des Vignettenpreises beantragen muss. Erstens will man keinen Automatismus, und zweitens will man nicht riskieren, dass man dann eben in fünf Jahren Fr. 104.50 verlangt.

Nun zur Höhe des Vignettenpreises, wir haben da drei Anträge: Die Mehrheit ist für 70 Franken; die Minderheit I ist für 100 Franken, gemäss Entwurf Bundesrat; die Minderheit II will keine Erhöhung. Vorweg muss ich betonen, dass die Mehrheit bloss mit dem Stichentscheid des Präsidenten zustande gekommen ist. In der Kommission waren es 8 zu 8 Stimmen bei 8 Enthaltungen. Der Präsident hat dann den Stichentscheid für 70 Franken gegeben.

Die Höhe des Vignettenpreises ist kaum der umstrittene Punkt. Hierfür hat es zu wenig Fleisch am Knochen. Ich erinnere daran, dass mit den 60 Franken, um die der Vignettenpreis allenfalls angehoben werden soll, zurzeit etwa 33 oder 34 Liter Benzin gekauft werden können; je nach Tankstelle sind es aktuell Fr. 1.76 bis Fr. 1.80 pro Liter. Es geht natürlich vielmehr um den politischen Hintergrund. Hier wird vom

einen Teil der Mehrheit daran erinnert, dass heute eine Quersubventionierung des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr stattfindet. Sie will eine Entwicklung einleiten, die die Verteilung ändert und diese Quersubventionierung reduziert oder wieder aufhebt. Ein anderer Teil der Mehrheit will mit dem Antrag keinen Netzausbau beschliessen.

Nun haben wir in der Kommission die Berechnungen des Astra erhalten. Das Astra geht davon aus, dass einerseits mit der Ergänzung des Netzes durch die Tessiner Strecke Tenero–Ascona Mehraufwendungen von 318 Millionen Franken entstehen – nach der Vorlage des Bundesrates wären es 305 Millionen Franken – und dass andererseits die Finanzierung statt mit 306 Millionen Franken bloss mit 180 Millionen Franken zu Buche schlägt. Mit anderen Worten fehlen nach diesen Berechnungen dann 126 Millionen an zusätzlich verfügbaren Mitteln oder nach dem Abrechnungsmechanismus mit den Kantonen per saldo 139 Millionen Franken. Das Astra führte dann aus, dass es Prioritäten setzen müsste. Erste Priorität hätte der Betrieb, zweite Priorität der Unterhalt. Der Ausbau hätte nur dritte Priorität. Damit kommt das Astra zum Schluss, dass zumindest die Ausbauprojekte, von denen wir schon gehört haben – Le Locle, La Chaux-de-Fonds und die Zürcher-Oberland-Strecke –, wohl kaum mehr realisiert werden könnten. Die eine Umfahrung, Le Locle, wird auf 460 Millionen Franken geschätzt, bei La Chaux-de-Fonds sind es 520 Millionen, bei der Zürcher-Oberland-Autobahn sind es 1,2 Milliarden. Nun müssen Sie selbst beurteilen, ob diese Berechnungen oder diese Prognosen Schwarzmalerei sind oder nicht.

Diese Zahlen sind der Kommission noch nicht vorgelegen; diese Zahlen haben wir erst in der Zwischenzeit erhalten. Tatsache ist: Wenn nicht andere Finanzierungsquellen gefunden werden, sei es mit einer Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlags oder mit was auch immer, würde eine Unterdeckung der Selbstfinanzierung des Strassenverkehrs entstehen. Die einen rechnen damit, dass dies zur Rückführung der Mineralölsteuerezuschläge zugunsten des motorisierten Individualverkehrs führen könnte. Sie gehen davon aus, dass dies der Beginn dieser Entwicklung sein könnte.

Per saldo ist die Kommission, wie gesagt, gespalten. Mit dem Stichentscheid des Präsidenten sind wir der Meinung, dass wir heute einen Vignettenpreis von 70 Franken beschliessen sollten. Der Antrag der Minderheit II, es sei keine Erhöhung vorzunehmen, hat in der Kommission nur wenige Stimmen gemacht, dies im Gegensatz zu den Anträgen, die eine Erhöhung auf 100 bzw. 70 Franken verlangten.

Per saldo empfehlen wir Ihnen aber, den Antrag der Mehrheit zu unterstützen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich unterstelle Ihnen keinen bösen Willen. Ich kenne Sie als Pragmatiker. Aber mit der Rechnung über die Tagesvignette hat Ihnen die Verwaltung einen Riesenbock hingelegt, das muss ich Ihnen schon sagen. Sie haben mit keinem Wort erwähnt, was der Tanktourismus ausmacht. Wie viele Leute, frage ich Sie, kommen pro Tag in die Schweiz, zum Beispiel bei Herrn Quadri in Chiasso, um in der Schweiz zu tanken? Nehmen diese Leute jetzt eine 40-Franken-Vignette oder viermal im Jahr eine 10-Franken-Vignette? Sie haben von 20 Millionen Verlust gesprochen. Ich spreche von 5 Millionen Franken Gewinn. Jetzt müssen Sie mir meine Rechnung mit dem Tanktourismus widerlegen und mir bitte sagen, wie viel von diesem Tanktourismus in die Kalkulation eingerechnet wurde. Bitte!

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir haben keine Kalkulation erhalten. Wir haben die Auskunft der Zollverwaltung, die ich zitiert habe. Die Einnahmen aus dem Tanktourismus unterliegen bekanntlich einer gewissen Schwankung – je nach Eurokurs und Preisentwicklung im Ausland. Deswegen ist das keine Konstante, die wir für die nächsten Jahre als gegeben voraussetzen dürfen oder müssen.

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: Le thème de la vignette autoroutière a à l'évidence polarisé le débat sur ce

projet, provoquant une division à l'intérieur de la Commission des transports et des télécommunications, comme cela a déjà été mentionné dans le débat d'entrée en matière.

Les différentes positions peuvent être résumées ainsi.

La majorité de la commission est d'avis qu'un prix de 70 francs pour la vignette est raisonnable et suffisant pour entretenir le réseau existant. Cette majorité est fondée sur l'opposition de deux fronts caractérisés par des intérêts opposés: d'une part le front rouge-vert, qui veut éviter que la hausse à 100 francs du prix de la vignette et l'augmentation consécutive des recettes à disposition de la Confédération ne favorisent la construction de nouvelles routes. Ce front veut donc limiter les ressources financières de la route à l'avantage des transports publics qui doivent être renforcés; d'autre part le front des parlementaires issus de la droite. Ces derniers s'opposent à l'augmentation à 100 francs, la jugeant tout simplement excessive et non justifiée. Cette partie partage l'avis selon lequel avant de décider de nouvelles redevances sur le dos des automobilistes, il faudrait plutôt définir une stratégie pour le financement des infrastructures routières.

Signalons qu'avec un prix de 70 francs, la Confédération aurait à disposition de son réseau routier seulement 180 millions de francs par an, au lieu de 305 millions nécessaires pour son entretien, comme prévu avec la redevance à 100 francs.

La minorité I (Amherd) adhère au projet du Conseil fédéral d'augmenter à 100 francs la vignette, car elle considère que ce montant est supportable. D'une part, le coût de la vignette est resté inchangé depuis 1995, et si l'on considère l'évolution du renchérissement, son prix actuel devrait s'élever à 60 francs, au lieu de 40. D'autre part, le prix reste nettement moins élevé que celui des autres redevances sur le trafic routier en vigueur dans d'autres pays européens.

Cette augmentation à 100 francs devra servir à financer le réseau routier. Sans elle, il faudra renoncer à financer l'exploitation et le maintien des routes nationales comme proposé dans le message et, dans tous les cas, les projets d'entretien et d'extension des routes listés dans le message – la plupart desquelles servent à désengorger le réseau – subiront un fort ralentissement.

Le Conseil fédéral a prévu d'introduire l'augmentation à 100 francs de la redevance lorsque les réserves du financement spécial pour la circulation routière seront devenues inférieures à 1 milliard de francs. Il ne s'agit donc nullement d'une réserve, mais uniquement d'un moyen pour alimenter le financement spécial pour la circulation routière lorsqu'il passera en dessous d'un montant de 1 milliard de francs vers 2015.

La minorité II (Wobmann) considère dans tous les cas excessive et disproportionnée une augmentation de 40 à 100 francs par année en comparaison avec les prestations supplémentaires dont bénéficieront les usagers. Elle rappelle aussi que cette hausse de prix est en bonne partie due à un report de charges assumées jusqu'ici par les cantons. Elle demande le maintien du statu quo à 40 francs.

La majorité de la commission, avec la voix prépondérante de son président, propose d'accepter la proposition de porter le prix de la redevance à 70 francs et de repousser la proposition défendue par la minorité I, qui soutient la version du Conseil fédéral en faveur d'une vignette à 100 francs. De même, la majorité de la commission s'oppose à la proposition défendue par la minorité II qui est pour le maintien du statu quo.

La commission a en outre examiné d'autres propositions relatives à la vignette autoroutière que je passe rapidement en revue.

1. Une première proposition prévoit d'introduire à l'article 6 alinéa 1 lettre c une vignette journalière de 10 francs. Cette vignette devrait s'adresser surtout aux zones de frontière dans le but de désengorger les routes locales du trafic parasite de ceux qui ne veulent pas payer la vignette annuelle. Cette proposition a été rejetée par 14 voix contre 7, car elle engendrerait une réduction des recettes de l'ordre de 80 mil-

lions de francs selon les estimations de l'OFROU et une augmentation des charges administratives.

2. Même sort pour une proposition demandant l'introduction d'une redevance de 40 francs en faveur des motocycles. Cette vignette préférentielle devrait tenir compte de l'impact mineur des motocycles sur les autoroutes par rapport à d'autres véhicules à moteur. La commission a rejeté la proposition, par 15 voix contre 5 et 4 abstentions, non seulement pour des raisons financières, mais surtout pour éviter d'avoir différentes catégories de vignettes.

3. La commission a enfin rejeté, par 15 voix contre 9, une proposition qui prévoyait d'adapter la redevance au renchérissement tous les cinq ans. Selon le Conseil fédéral et la majorité de la commission, le prix de la vignette constitue un montant forfaitaire et non pas un montant lié aux coûts, si bien qu'il n'est pas justifié d'en prévoir une indexation.

Abs. 1 Bst. a, b – Al. 1 let. a, b

Erste Abstimmung – Premier vote Siehe Seite / voir Page 74
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7438)
Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I ... 62 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote Siehe Seite / voir Page 75
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7439)
Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II ... 45 Stimmen

Abs. 1 Bst. c – Al. 1 let. c

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 76
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7440)
Für den Antrag der Minderheit ... 22 Stimmen
Dagegen ... 148 Stimmen

Abs. 1bis – Al. 1bis

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 77
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7441)
Für den Antrag der Minderheit ... 58 Stimmen
Dagegen ... 115 Stimmen

Abs. 1ter – Al. 1ter

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 78
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7442)
Für den Antrag der Minderheit ... 58 Stimmen
Dagegen ... 114 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

Art. 7 Abs. 1, 4, 5; Art. 8; 8a; 9 Abs. 1; 14 Abs. 1
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 7 al. 1, 4, 5; art. 8; 8a; 9 al. 1; 14 al. 1
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 19a

Antrag der Minderheit
(Graf-Litscher, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Grossen Jürg, Hodgers, Levrat, Nordmann, Teuscher)
Titel
Erhebungssystem
Text
Der Bundesrat kann für die Erhebung der Abgabe ein elektronisches Erhebungssystem einführen.

Art. 19a

Proposition de la minorité
(Graf-Litscher, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Grossen Jürg, Hodgers, Levrat, Nordmann, Teuscher)
Titre
Système de perception
Texte
Le Conseil fédéral peut introduire un système électronique de perception de la taxe.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Ich habe mich gefreut, dass mein Minderheitsantrag, dem Bundesrat die Möglichkeit zu geben, ein elektronisches Erhebungssystem einzuführen, bereits in der vorgängigen Debatte auf offene Ohren gestossen ist.

Welchen Zweck verfolge ich mit meinem Minderheitsantrag? Einerseits kann dadurch auf das Aufkleben der Klebevignette, die jährlich gekauft werden muss, und das oft noch mühsamere Abnehmen von der Fensterscheibe verzichtet werden. Andererseits aber, und das ist noch viel wichtiger, schafft dieser Antrag die Möglichkeit, ein Mobility-Pricing einzuführen, welches Abgaben nach Fahrzeugkategorien und nach ökologischen Kriterien ermöglicht. Damit ein elektronisches Erhebungssystem nicht zweckentfremdet wird, ist es aber wichtig, dass die datenschutzrechtlichen Prinzipien der Zweckbindung, der Datenvermeidung und der Datensparsamkeit berücksichtigt werden. Das heisst, dass die Datenbearbeitung bei der Einführung einer E-Vignette auf den Zweck des Nationalstrassenabgabegesetzes beschränkt werden muss, also auf die Kontrolle, ob für die Benützung der Nationalstrassen die vorgesehene Abgabe bezahlt worden ist. Es dürfen keine anderen Zwecke verfolgt werden, welche die Persönlichkeitsrechte tangieren. In diesem Sinn bitte ich Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen und damit dem Bundesrat die Möglichkeit zu geben, ein elektronisches Erhebungssystem einzuführen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Haben Sie bei den sympathischen Worten von Frau Graf-Litscher gemerkt, worum es hier geht? Es geht um gar nichts anderes als um die Basis für das Road-Pricing-System. Wir haben Road-Pricing in diesem Rat schon zweimal abgelehnt, wir haben es in der Legislaturplanung abgelehnt, aber Frau Graf-Litscher macht das natürlich jetzt wunderbar und sagt, wir sollten hier einmal die Möglichkeit prüfen. Ich bitte Sie: «Hütet euch am Morgarten!» Das ist gar nichts anderes als Road-Pricing, und das wollten wir Bürgerlichen nicht. Herzlichen Dank, dass Sie Nein sagen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie auch, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Ich glaube, die meisten sind sich einig: Irgendwann müssen wir in ein E-Vignetten-System kommen. Aber das braucht korrekterweise ein Konzept, ein Konzept, das auch in die Vernehmlassung gegeben werden kann. Das ist dann eine ganz andere «Kiste», wenn wir das alles elektronisch erfassen. Hier durch die Hintertür über die Kommissionssitzung einen solchen Grundsatzartikel zu schaffen – da würden schon die Kantone ziemlich kopfstehen.

Deshalb glaube ich, dass es nicht ratsam ist, jetzt für ein mögliches künftiges Erhebungssystem einen Grundsatzartikel zu verankern. Das braucht konzeptionelle Überlegungen. Das stellen wir aber in Aussicht – dieses E-Vignetten-System wird nur noch ein paar Jahre konzeptionelle Arbeit benötigen. Dann kann man das in Kenntnis aller Erfordernisse tun, vor allem auch was die Grenzsituation und den Datenschutz betrifft. Bei Letzterem wäre Frau Graf-Litscher wahrscheinlich kritisch: Was passiert mit diesen Daten? Das muss alles auch bekannt sein. Deshalb glaube ich, dass Sie diesen Minderheitsantrag ablehnen sollten. Aber wir stellen Ihnen in Aussicht: Sobald das technisch möglich ist, kommen wir mit diesem E-System. Dann sieht man aber auch das ganze Konzept, die Ressourcenfragen, die Umstellungen, die damit verbunden sind. Denn auch das wird nicht gratis sein. Und selbstverständlich, Herr Giezen-

danner, streben wir, wenn schon, Mobility-Pricing und nicht nur Road-Pricing an.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Die Kommission beantragt Ihnen mit 14 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen, diesen Minderheitsantrag nicht zu unterstützen.

Immerhin ist die Kommissionsmehrheit nicht davon ausgegangen, dass Frau Graf-Litscher und die Minderheit das Mobility- oder Road-Pricing wollen. Sie haben ja in ihrem Antrag geschrieben: «Der Bundesrat kann ...»; das noch zur Klarstellung. Wir sind aber mehrheitlich der Meinung – ob das Ziel jetzt in der Ferne gewollt ist oder nicht –, dass es für diesen Grundsatz mit all den Nebenaspekten, die erwähnt worden sind, wie Datenschutz, Umfang der Erhebung, Einführung eines neuen Verkehrssystems usw., nicht richtig wäre, diese Grundlage hier ohne Vernehmlassung in einem Einzelartikel in einem grossen Gesetzeswerk zu schaffen. Dies geschähe, ohne dass man sich positiv oder negativ zu einem möglichen neuen System äussern könnte – das geht in diesem kleinen Absatz einer Gesamtrevision nicht. Wir bitten Sie deshalb allein schon aus diesem Grund, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Die FDP-Liberale Fraktion lehnt den Antrag der Minderheit ab, die grüne Fraktion und die grünliberale Fraktion unterstützen ihn.

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 79
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7443)
Für den Antrag der Minderheit ... 70 Stimmen
Dagegen ... 84 Stimmen

Ziff. II, III
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II, III
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7444)
Für Annahme des Entwurfes ... 114 Stimmen
Dagegen ... 42 Stimmen

3. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds **3. Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure**

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 Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I, II
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7445)
Für Annahme des Entwurfes ... 155 Stimmen
(Einstimmigkeit)

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, 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. 1a
Antrag der Minderheit
(Nordmann, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hodgers, Teuscher)

Titel
Übergangsbestimmung der Änderung vom ...
Text
Die Verbindung Aubonne/Morges (Ouest)–Villars-Sainte-Croix ersetzt nach ihrer Realisierung die heutige Autobahn durch Morges.

Art. 1a
Proposition de la minorité
(Nordmann, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hodgers, Teuscher)

Titel
Disposition transitoire de la modification du ...
Texte
Après sa réalisation, la liaison Aubonne/Morges (Ouest)–Villars-Sainte-Croix remplace l'autoroute actuelle à travers Morges.

Anhang – Annexe

Liste der schweizerischen Nationalstrassen

Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
mit Ausnahme von:

N13
Aufnahme der Strecke Locarno (Tenero)–Ascona (Svincolo San Materno)

Antrag der Minderheit
(Grossen Jürg, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Hodgers, Nordmann, Teuscher)

N1
Aubonne/Morges (Ouest)–Villars-Sainte-Croix: Streichen
Seebach/Zürich-Nord–Brüttisellen/Effretikon: Streichen

Antrag der Minderheit
(Wobmann, Amstutz, Fluri, Killer Hans, Landolt, Quadri)

N1
Aufnahme der Strecke Kirchberg–Oberburg und der Strecke Niederbipp–Bützberg, Klasse 3

Antrag der Minderheit
(Teuscher, Allemann, Amherd, Barthassat, Candinas, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Nordmann)

N6
Aufnahme der Verbindung (Bahnverlad) Kandersteg (Verladestation Lötschbergtunnel)–Goppenstein (Verladestation Lötschbergtunnel)

Antrag der Minderheit

(Français, Allemann, Chopard-Acklin, Fluri, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Huber, Landolt, Nordmann)

N13

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Graf-Litscher, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Grossen Jürg, Hodgers, Nordmann, Teuscher)

N15

Streichen

Antrag der Minderheit

(Killer Hans, Amstutz, Landolt, Quadri, Wobmann)

N19

Aufnahme (N1) Neuenhof–Baden–Koblenz (Grenze), Klasse 3

Antrag der Minderheit

(Candinas, Allemann, Amherd, Barthassat, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hodgers, Nordmann, Regazzi, Teuscher)

N28

Aufnahme der Strecke Klosters–Sagliains, Bahnverlad

Liste des routes nationales suisses*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

N13

Intégration du tronçon Locarno (Tenero)–Ascona (Svincolo San Materno)

Proposition de la minorité

(Grossen Jürg, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Hodgers, Nordmann, Teuscher)

N1

Aubonne/Morges (Ouest)–Villars-Sainte-Croix: Biffer
Seebach/Zürich-Nord–Brüttsellen/Effretikon: Biffer

Proposition de la minorité

(Wobmann, Amstutz, Fluri, Killer Hans, Landolt, Quadri)

N1

Intégration du tronçon Kirchberg–Oberburg et du tronçon Niederbipp–Bützberg, classe 3

Proposition de la minorité

(Teuscher, Allemann, Amherd, Barthassat, Candinas, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Nordmann)

N6

Intégration de la liaison (ferroulage) Kandersteg (Verladestation Lötschbergtunnel)–Goppenstein (Verladestation Lötschbergtunnel)

Proposition de la minorité

(Français, Allemann, Chopard-Acklin, Fluri, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Huber, Landolt, Nordmann)

N13

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Graf-Litscher, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Grossen Jürg, Hodgers, Nordmann, Teuscher)

N15

Biffer

Proposition de la minorité

(Killer Hans, Amstutz, Landolt, Quadri, Wobmann)

N19

Intégrer (N1) Neuenhof–Baden–Koblenz (Grenze), classe 3

Proposition de la minorité

(Candinas, Allemann, Amherd, Barthassat, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hodgers, Nordmann, Regazzi, Teuscher)

N28

Intégration de la liaison (ferroulage) Klosters–Sagliains

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Grossen Jürg, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Hodgers, Nordmann, Teuscher)

N15

Streichen

Antrag der Minderheit

(Grossen Jürg, Gasser, Hodgers, Teuscher)

N20

Streichen

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'article 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Grossen Jürg, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Hodgers, Nordmann, Teuscher)

N15

Biffer

Proposition de la minorité

(Grossen Jürg, Gasser, Hodgers, Teuscher)

N20

Biffer

Präsident:(Walter Hansjörg, Präsident): Ich schlage Ihnen eine gemeinsame Debatte über Artikel 1a und alle Minderheitsanträge zum Anhang vor.

Nordmann Roger (S, VD): Madame la conseillère fédérale, je m'exprime au sujet de ma proposition de minorité concernant le projet de Morges. Je voudrais m'assurer qu'à Morges, une nouvelle autoroute se substituera à une autoroute existante et non pas s'y ajoute. Exceptionnellement, je vais expliquer ce point en allemand pour les collègues alémaniques et Messieurs Français et Voruz l'expliqueront en français tout à l'heure.

Es geht um Folgendes: Vor rund fünfzig Jahren wurde die Stadt Morges durch den Bau der ersten schweizerischen Autobahn zweigeteilt. Das war anlässlich der Landesausstellung 1964. Seitdem leidet die Stadt unter der steigenden Verkehrsmenge. Es ist Ihnen allen wohl klar, dass man heute nie mehr eine solche Trassierung vornehmen würde. Morges wurde eigentlich das Opfer eines historischen Fehlers.

Als allmählich die Idee entstand, die Stadt durch den Bau einer Umfahrung von der Autobahn zu befreien, haben sich viele gefreut. Denn die Lage in Morges wird immer unerträglicher, und das seit fünfzig Jahren. Das Astra und der Kanton haben Studien erarbeitet, wie man das Problem lösen könnte. Die Palette reicht von einem kurzen Umfahrungstunnel bis zum Bau einer neuen, langen Autobahn, die westlich von Morges die aktuelle Autobahn verlässt und in das Autobahnkreuz in Villars-Sainte-Croix mündet, samt Viadukt, Tunnel usw. Die Arbeit wurde unter dem Titel «Umfahrung von Morges» gemacht. Jetzt stellt sich heraus, dass es keine Umfahrung mehr sein soll, sondern eine zusätzliche Auto-

bahn. Seit das Astra allein zuständig ist, haben diese Arbeiten tatsächlich eine erstaunliche Wendung erfahren. Das Astra propagiert nur noch die längste Variante; es hat die kürzere Variante und die Etappierung für untauglich erklärt. Zudem – das ist wichtig – will das Astra diese Autobahn im Hinterland von Morges zusätzlich zur aktuellen Autobahn bauen, um die Kapazität zu erhöhen. Die Stadt Morges würde also gar nicht von der bestehenden Autobahn befreit. Am Ende würde es in Morges zwei Autobahnen geben, die den Verkehr von Westen nach Lausanne führen.

Dies ist in mehrfacher Hinsicht ein Nonsens:

Erstens ist nur ein Konsens möglich, wenn das Problem von Morges gelöst wird. Ein solcher Konsens ist absolut notwendig, wenn man diese lange Umfahrungsstrasse im Hinterland von Morges bauen will; denn dieses Vorhaben ist sowohl technisch wie politisch sehr anspruchsvoll. Die neue Strecke würde neben mehreren Dörfern entlangführen und zudem ein Viadukt über das Venogetal bei Bussigny überqueren – notabene ein ökologisch sensibles Gebiet. Die Venoge im Tal, in dem das Viadukt gebaut würde, ist aber nicht irgendein Bach, sondern der waadtländische Bach schlechthin. Er wurde von Jean Villard, genannt Gilles, in einem Lied besungen, das erstmals 1954 in Paris erschien. 1990 gab es sogar eine Volksabstimmung über die Vorlage «Sauvons la Venoge», die angenommen wurde. Ohne Konsens kann kein Projekt vorwärtskommen.

Zweitens kann die aktuelle Umfahrungsautobahn um Lausanne den zusätzlichen Verkehr, den eine zweite Autobahn aus dem Westen bringen würde, gar nicht aufnehmen; schon jetzt stehen die Autos vor den Ausfahrten in Lausanne auf gefährliche Art und Weise Schlange.

Drittens gibt es ein Problem mit dem Vertrauen. Bisher war in der Region immer klar, dass es um die Befreiung von Morges geht, und plötzlich soll dieses zentrale Anliegen aufgegeben werden. So kommt man nicht zum Ziel; so bekommt man mit allen Beteiligten Krach.

Mein Antrag hat nicht den Anspruch, die Frage des richtigen Transits um Morges zu lösen, sondern er stellt eine einfache und logische Bedingung, um das Vertrauen in das Vorhaben wiederherzustellen. Ist die neue Autobahn einmal gebaut, soll die aktuelle Strecke durch die Gemeinde Morges keine Nationalstrasse mehr sein, sondern eine städtische Hauptstrasse. Damit ist die Region wieder bereit, konstruktiv an einer Lösung mitzuwirken. Der Antrag ermöglicht es auch, wieder eine billigere oder etappierte Lösung in Betracht zu ziehen. Mein Antrag ist moderater und konstruktiver als der Antrag der Minderheit Grossen Jürg, weil er verschiedene Lösungen und auch einen Neubau zulässt.

Ich bitte Sie also um Unterstützung unseres Antrages zur Übergangsbestimmung Artikel 1a. Die anderen Waadtländer werden den Antrag nachher auf Französisch präsentieren.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Kollege Nordmann, Sie sprechen ja viel besser Deutsch als ich Französisch. Deshalb stelle ich meine Frage auf Deutsch. Können Sie mir sagen, wie gross der Ziel-Quellen-Verkehr in Morges ist und wie die Modellrechnungen für den Fall aussehen, dass die Autobahn als Transitautobahn Lausanne–Genf aufgehoben würde? Wie viel zusätzlicher Verkehr entfiel dann auf Morges? Diese zwei Zahlen bitte!

Nordmann Roger (S, VD): Sie haben die Fragestellung nicht verstanden. Die aktuell durch Morges führende Autobahn wird erst dann aufgehoben, nach einer Übergangszeit, wenn die neue Autobahn nördlich von Morges gebaut ist. Es wird also in Morges nur noch Lokalverkehr geben, Verkehr aus der unmittelbaren Umgebung. Die Verkehrsströme aus Genf oder Aubonne in Richtung Lausanne würden auf die neue Autobahnstrecke nördlich von Morges umgeleitet, falls diese Umfahrung gebaut würde.

Ich will vermeiden, dass weiterhin Verkehr auf der bestehenden Autobahn durch das Städtchen Morges fliesst, obschon die neue Autobahn gebaut ist. Die bestehende Strasse sollte zu einer Zubringerstrasse umgebaut werden, sodass es nicht mehr möglich ist, dass täglich hunderttausend Fahr-

zeuge durch das Städtchen Morges brausen. Ich hoffe, damit Ihre Frage beantwortet zu haben.

Grossen Jürg (GL, BE): Ich spreche hier gleichzeitig zu meinen vier Minderheitsanträgen und für die GLP-Fraktion.

Mit den Minderheitsanträgen möchten wir im Netzbeschluss vier noch nicht gebaute Strassenbauprojekte aus der Liste streichen. Es sind dies namentlich die Umfahrung Morges, auf der Fahne als «Aubonne/Morges (Ouest)–Villars-Sainte-Croix» bezeichnet; die Glattalautobahn, auf der Fahne als «Seebach/Zürich-Nord–Brüttsellen/Effretikon» verzeichnet; dann die Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn, auf der Fahne «N15 Brüttsellen–Wetzikon–Rapperswil–Reichenburg» genannt; sowie die Projekte Umfahrung Le Locle und Umfahrung La Chaux-de-Fonds, auf der Fahne als «N20 Le Locle (frontière)–La Chaux-de-Fonds–Tunnel de la Vue des Alpes–Neuchâtel und Thielle–Murten» verzeichnet.

Der Grund für diese Streichungsanträge ist, dass diese Strecken zum Teil noch nicht abschliessend bewilligt sind, wie die Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn und die Umfahrungen Le Locle und La Chaux-de-Fonds, und vor allem dass diese auch mit der Erhöhung des Preises der Autobahnvignette auf 70 Franken innert nützlicher Frist nicht finanziert werden könnten. Dies wurde inzwischen auch im Ergänzungsbericht des Astra zuhanden der KVF-NR so bestätigt. Aus Sicht der Minderheit ist es ordnungs- und finanzpolitisch falsch, wenn der Bund umfangreiche Ausbauprojekte der Kantone übernimmt, obwohl die rechtliche und finanzielle Umsetzbarkeit höchst fraglich ist.

Ich bitte Sie deshalb, unseren Minderheitsanträgen zu folgen.

Wobmann Walter (V, SO): Bei meinem Minderheitsantrag geht es um die Aufnahme der beiden Autobahnzubringer im Emmental und im Oberaargau ins Nationalstrassennetz. Die ganze Region ist extrem belastet vom Verkehr. Die Verkehrsfrequenz ist riesig. Auf der Strecke im Emmental – das ist die Strecke Oberburg–Burgdorf–Kirchberg – verkehren täglich rund 18 000 Fahrzeuge. Das sind rund 5000 Fahrzeuge mehr als am Gotthard. 13 Prozent davon entfallen auf den Schwerverkehr. Beim Zubringer Oberaargau ist es ganz ähnlich. Dort verkehren etwa 14 000 Fahrzeuge pro Tag; der Anteil des Schwerverkehrs liegt sogar bei rund 17 Prozent. Der Verkehr führt durch Dörfer; ich denke da an die Sicherheit, die Umweltbelastung. Der Verkehr fliesst an Schulen, Kindergärten und sogar an einem Spital vorbei. Der Zustand in dieser Region ist wirklich unhaltbar. Dazu kommt auch die wirtschaftliche Situation in dieser Region.

Der Autobahnzubringer Emmental wird im kantonalen Richtplan als wirtschaftliche Hauptachse definiert. Das ist mit ein Grund dafür, dass es die Standesinitiative Bern 09.303 gibt, die diese Zubringer fordert. Die Berner Regierung ist dafür; der KMU-Verband des Kantons Bern ist dafür. Es gibt also eine sehr breite, grosse Unterstützung.

Es geht aber auch um die ganze grosse Region Emmental/Oberaargau, mit den angrenzenden Gebieten in den Kantonen Solothurn, Aargau und Luzern. Sie werden jetzt sagen: Ja, was hat Luzern mit dem Emmental zu tun? Ich denke da aber ans Entlebuch. Dort bin ich aufgewachsen; das ist das schönste Gebiet der Schweiz, es ist das Herz der Schweiz. Dieses Herz muss an eine zentrale Achse angeschlossen werden.

Es geht um die wirtschaftliche Entwicklung. Es hat sehr viele internationale Unternehmen in diesen Regionen. Allein in der Region Emmental/Oberaargau sind es über 10 000 Arbeitsplätze nur in diesem Sektor.

Es geht auch um die Verbindung dieser Regionen mit anderen Wirtschaftsräumen, nämlich Bern, Basel und Zürich. Das ist wirklich von grosser Bedeutung, auch für die zukünftige Entwicklung und für das Überleben von vielen Firmen. Beide Umfahrungen könnten auch während der Stosszeiten auf der A1 für eine Entlastung im Raum Schönbühl/Grauholz sorgen.

Ich bitte Sie, dem Antrag meiner Minderheit zuzustimmen.

Teuscher Franziska (G, BE): Haben Sie sich auch schon einmal die Karte zum Netzbeschluss angeschaut? Da gibt es in der Streckenführung an zwei Orten unerklärliche Unterbrüche: beim Lötschberg und beim Vereina. Hier gibt es einen Autoverlad durch den Berg und keinen Strassentunnel. Es gibt mit dem vorliegenden Netzbeschluss auf beiden Seiten des Tunnels bis zum Verladepunkt nun Nationalstrassen. Daher ist es sinnvoll, die Lücke, welche durch den Autoverlad entsteht, zu schliessen und diese beiden Autoverladestrecken in den Netzbeschluss zu integrieren. Diese beiden Autoverladestrecken haben nationale Bedeutung und gehören für die Minderheit in den Netzbeschluss.

Ich vertrete hier die Minderheit, welche die Aufnahme des Lötschberg-Autoverlads beantragt. Herr Candinas wird Ihnen dann einen Minderheitsantrag präsentieren, der die Aufnahme des Vereinatunnels zum Ziel hat; diese beiden Minderheiten gehören zusammen.

Der Bundesrat hat im Sachplan Verkehr explizit festgehalten, dass neue Strecken ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, wenn es sich um eine Verkehrsanlage von gesamtschweizerischer Bedeutung handelt. Der Autoverlad am Lötschberg ist sachlich ein Teil des Nationalstrassennetzes, weil es keine Möglichkeit gibt, diese Strecke auf der Strasse zurückzulegen, ausser man nimmt einen grossen Umweg über Vevey in Kauf, was wohl weder im Sinn der Autofahrerinnen und Autofahrer noch im Sinn von Klima und Umwelt ist. Der Autoverlad am Lötschberg hat auch eine grosse Bedeutung für den Transitverkehr in der Schweiz. Mit der Aufnahme des Lötschberg-Autoverlads können Sie vernetzte, kombinierte Verkehrspolitik in konkrete Projekte umsetzen. Es ist im Sinn der Ergänzung der beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene, wenn der Lötschbergtunnel auch für den Autoverlad genutzt werden kann. Entsprechend sollen sich beide Verkehrsträger an den Kosten beteiligen.

Die Diskussionen um Strasse und Schiene gehören zusammen – das wurde heute Morgen in der Eintretensdebatte verschiedentlich gesagt.

Dies zeigt sich hier konkret beim Autoverlad am Lötschberg und am Vereina. Hier bringen Strasse und Schiene nur gemeinsam einen Nutzen. Beim Weg vom Berner Oberland ins Oberwallis gibt es für Autofahrerinnen und Autofahrer nun mal keine Alternative zum Autoverlad. Der Autoverlad am Lötschberg und auch der Autoverlad am Vereina sind Lücken im Nationalstrassennetz.

Im Namen der Minderheit bitte ich Sie, diese beiden Autoverladestrecken in den Netzbeschluss aufzunehmen.

Français Olivier (RL, VD): Je m'exprimerai pour défendre ma proposition de minorité, également au nom du groupe libéral-radical, et lancerai un débat sur toutes ces propositions de minorité.

J'ai l'impression qu'on est un peu fatigué aujourd'hui pour ce qui est de l'écoute et de la raison. J'ai également l'impression qu'on joue au Monopoly: «Je te donne, tu me redonnes», etc. Je vous rappelle que nous sommes tous des élus de régions, de cantons et que ce projet a été fait – comme je l'ai dit dans le débat d'entrée en matière – en collaboration avec les cantons. Qu'il soit d'ailleurs soutenu par des gens de gauche, de droite ou du centre, toute la liste qui figure en annexe a été présentée par tous les groupes politiques.

Ce qui est un peu particulier, c'est qu'on est en train de vouloir démêler les propositions telles qu'elles ont été faites et dûment structurées. La proposition par exemple concernant le prolongement jusqu'à Locarno est certes sympathique. Combien de véhicules cela représente-t-il? 20 000 véhicules par jour. Vous avez tous, dans vos agglomérations, des routes sur lesquelles passent 20 000 véhicules par jour? Pourquoi ne pas demander tout de suite d'intégrer dans la liste les routes que vous connaissez, parce que ça nécessitera de tenir compte des critères appliqués aux routes nationales? C'est complètement irréaliste! Il y a eu un débat qui a été fait par les chefs de départements compétents et qui a pris un certain temps. La voix de la raison a été acceptée par tous et maintenant il faut l'écouter. C'est cette notion de raison que nous demandons à notre conseil.

Ainsi, nous vous invitons à rejeter la proposition de la majorité à propos de la N13 et surtout à rejeter toutes les autres propositions qui dépassent le concept tel qu'il a été présenté par le Conseil fédéral.

La majorité de notre conseil – sans le groupe libéral-radical, Dieu merci! – a réduit les moyens financiers pour cette grande restructuration de responsabilités. Je vous le rappelle: tout ce qu'il y a dans ce paquet, sans correction du paquet du Conseil fédéral – je précise bien –, représente 15 milliards de francs de travaux, alors même que la taxe initiale propose un financement à hauteur de seulement 5 milliards.

Donc, il faut juste être un peu attentif à tout cela si on ne veut pas que ce soit le chaos demain dans cette salle, parce que dans les régions, nous allons nous battre pour défendre des intérêts purement particuliers alors que nous sommes ici pour défendre aussi les intérêts de la Suisse en faisant un peu abstraction du régionalisme.

Je dis non au jeu du Monopoly, et oui à la cohérence du projet tel qu'il a été proposé. Nous regrettons bien sûr que vous ayez refusé d'augmenter le montant de la vignette autoroutière à 100 francs. Les projets figurant dans la liste seront déjà difficiles à réaliser, car cette liste est très longue.

Monsieur Nordmann, j'ai beaucoup de sympathie pour la méthode qu'on devrait appliquer à Morges – les articles 4a et 8a du projet 1 montrent qu'à terme, on peut modifier le classement des routes nationales. Mais je crois que, par les différentes dispositions que vous avez prises, en particulier votre groupe, il est sûr qu'il y a bien des projets – le projet de Morges coûte environ 3,5 milliards de francs – pour lesquels aucun parlementaire présent dans cet hémicycle ne pourra vivre le début des travaux pour la simple et bonne raison que nous n'aurons tout simplement pas les moyens financiers nécessaires.

Il faut raison garder et laisser de côté la passion. J'ose espérer que, lorsque nous fixerons au conseil les moyens financiers à disposition pour les projets de notre conseil, nous pourrions rétablir la vérité et, surtout, que Monsieur Nordmann pourra vivre les premiers travaux sur cette partie de route qui lui est chère!

Graf-Litscher Edith (S, TG): Ich gehe davon aus, dass die Mehrheit hier in diesem Saal der Zürcher-Oberland-Autobahn die Aufnahme ins Nationalstrassennetz nicht verwehren wird. Ich beantrage Ihnen dennoch, sie nicht aufzunehmen.

Noch wird das Bundesgericht entscheiden müssen, ob die Zürcher-Oberland-Autobahn überhaupt umweltverträglich ist – raumverträglich ist sie aber sicher nicht. Sie ist es weder auf nationaler noch auf kantonaler, regionaler oder kommunaler Ebene. Mit der Schliessung der zehn Kilometer langen Lücke eröffnen Sie eine neue nationale Nord-Süd-Transitroute, bieten Sie den Camions eine alternative Nationalstrassenroute von Schaffhausen nach Chiasso, statt dass Sie mit Konsequenz auf die Verlagerung der Güter auf die Bahn setzen. Ob sich die Bündner und die Schaffhauser hier wirklich damit einverstanden erklären können, den Einwohnerinnen und Einwohnern ihres Kantons eine Zusatzbelastung zuzumuten, sei dahingestellt. Die Einwohnerinnen und Einwohner in den Gemeinden entlang der Zürcher-Oberland-Autobahn werden sich verwundert die Augen reiben, wenn der Verkehr in den Dörfern zunimmt statt wie versprochen abnimmt.

Auf kantonaler und regionaler Ebene wird sie keines der Stauprobleme lösen können, im Gegenteil: Sie wird eine Zersiedelungsmaschine in Betrieb setzen, das Pendeln in die Zentren für periphere Gebiete attraktiver machen und damit zusätzlichen Verkehr generieren. Der Mehrverkehr wird die Arbeitsplatzgebiete in Zürich Nord zusätzlich verstopfen. Damit glauben Sie die Glattalautobahn erzwingen zu können. Diese könnte allenfalls bestehende Überlastungen des Nordrings mildern, aber sicher nicht zusätzlich eine Pendlerlawine aus den Kantonen Schwyz, Glarus, St. Gallen und Graubünden aufnehmen.

Auch wenn der Bund bei der Übernahme kaum lokale Verkehrsprobleme im Fokus hat, wird die scheinbare Notwendigkeit immer wieder mit der Entlastungswirkung für Wetzikon und die umliegenden Gemeinden begründet. Mittlerweile hat der Kanton Zürich diese Fehlbeurteilung eingesehen, und das Zentrum von Wetzikon wird durch eine Umfahrung entlastet – auf wenigen Hundert Metern notabene –, nicht durch die Zürcher-Oberland-Autobahn. In Unterwetzikon wird die Zürcher-Oberland-Autobahn auch einige Einwohnerinnen und Einwohner entlasten. Die neuen Autobahneinfahrten werden aber, wie Staubsauger, den Verkehr aus der Region durch die Dörfer ansaugen, und jeder freie Meter wird wieder aufgefüllt sein. Die Anzahl der Menschen, die in den umliegenden Gemeinden zusätzlich belastet werden, wird um ein Vielfaches höher sein.

Für das heutige Projekt ist nie eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt worden. Natur- und raumschonende Alternativen sind nie ernsthaft geprüft worden. Das Projekt ist als kantonale Strasse, was sie bisher war, nie der Volksabstimmung unterstellt worden, wie dies für grössere Strassenbauprojekte im kantonalen Gesetz vorgesehen ist.

Da der Bund nun bezahlt, sind regionale und interkantonale Auswirkungen offenbar nicht mehr relevant. Es lockt der Mehrwert der Liegenschaften und Grundstücke im Oberland – und das wird vom Bund bezahlt.

Bei dieser Ausgangslage bitte ich Sie, auf die Aufnahme der Zürcher-Oberland-Autobahn in den Netzbeschluss zu verzichten und meinen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Zuppiger Bruno (V, ZH): Frau Graf-Litscher, ich bin einer der betroffenen Zürcher Oberländer. Können Sie sich vorstellen, welches die Auswirkungen sind, wenn pro Tag über 30 000 Autos durch ein Wohngebiet fahren, und was das auch für die Nebenstrassen in diesem Wohngebiet bedeutet? Der Verkehr verhält sich wie ein Gewässer: Der Verkehr führt dort durch, wo es noch fliesst. Wenn Sie diese Lücke nicht schliessen, werden wir weiterhin den geschilderten Zustand haben. Alles, was Sie hier jetzt abgelesen haben, ist sehr ideologisch; es stimmt in Tat und Wahrheit nicht. Es könnte Paul Stopper gewesen sein, der Ihnen das geschrieben hat. Können Sie sich solche Verhältnisse in einem Gebiet vorstellen, in dem Sie selber wohnen?

Graf-Litscher Edith (S, TG): Ich kann mir das sehr gut vorstellen, lieber Kollege Zuppiger, weil wir genau im Kanton Thurgau vor der gleichen Thematik stehen. Ich setze mich dafür ein, dass lokale Umfahrungen gebaut werden, damit die Bevölkerung wirklich entlastet wird.

Wobmann Walter (V, SO): Ich kam zu dieser Minderheit wie die Jungfrau zum Kinde – doch Spass beiseite. Es geht hier um die Strecke, die vom Zollübergang Koblenz/Waldshut bis zum Anschluss an die Autobahn im Grossraum Baden/Brugg reicht. Die Schwerverkehrs-Zollanlage Koblenz/Waldshut ist zwischen Thayngen und Rheinfelden der einzige Schwerverkehrsübergang an der Nordgrenze zu Deutschland. Die Zollanlage hat mit dem Ausbau des vis-à-vis liegenden Areals noch an Bedeutung gewonnen. Es handelt sich hier um den am drittstärksten belasteten Grenzübergang der Schweiz ausserhalb der Autobahn-Zollanlagen. Der Übergang ist zusätzlich für die von Norden kommenden Lastwagen attraktiv, weil sich wegen der Anfahrt über deutsches Strassengebiet die LSVA-kostenpflichtige Strecke bis zum Autobahnnetz im Mittelland massiv verkürzen lässt.

Als weitere Besonderheit gilt es zu berücksichtigen, dass es sich um den einzigen Schwerverkehrsübergang an der Nordgrenze handelt, der nicht über einen Autobahnanschluss verfügt. Die Verkehrsbeziehungen vom Grenzübergang Koblenz/Waldshut zu den Nationalstrassenanschlüssen führen durch die Zentren von Baden und Brugg. Um diese Zentren im Sinne einer Weiterentwicklung auch wirtschaftlich entlasten zu können, ist dieser Anschluss sehr nötig. Als eines der wirtschaftlichen Zentren des Kantons Aargau darf der Grossraum Baden/Brugg nicht durch Verkehrs-

verhinderungen in seiner Entwicklung eingeschränkt werden. Das zentrale bauliche Element dieser Entlastung bilden der sogenannte Baldeggtunnel und die unterirdische Umfahrung von Teilen des Siedlungsgebietes im untersten Limmatal.

Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Candinas Martin (CE, GR): Bei meinem Antrag geht es um die Aufnahme des Vereinatunnels ins Nationalstrassennetz. Die Zufahrt zum Vereinatunnel, die Prättigauer Strasse, ist bereits heute Teil des Nationalstrassennetzes. Der Vereinatunnel, der Zugang ins Engadin, gehört heute nicht dazu. Auf dem Weg ins Engadin gibt es keine Schnellstrecke des öffentlichen Verkehrs als Alternative. Einheimische und Touristen sind vor allem im Winter auf eine Strassenanbindung angewiesen. Letztlich geht es um die Anbindung einer der wichtigsten touristischen Regionen der Schweiz ans Nationalstrassennetz. Ohne diesen Ergänzungsvorschlag ist der nordöstliche Teil des Kantons, das Engadin, bald der grösste weisse Fleck auf der Landkarte des Nationalstrassennetzes. Der Autoverlad am Vereina ist von nationaler Bedeutung, gehört das Engadin doch zu den national und international bekanntesten Tourismusdestinationen. Im Tourismusland Schweiz sollte man diesem Umstand Beachtung schenken. Die Tatsache, dass der Bund bereit war, 680 Millionen Franken in den Bau des Vereinatunnels zu investieren, zeigt, dass es sich um eine Verkehrsverbindung von nationaler Bedeutung handelt. Der Bundesrat hat im Sachplan Verkehr explizit festgehalten, dass neu Strecken ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, wenn es sich um «Verkehrsanlagen von gesamtschweizerischer Bedeutung» handelt; auf Seite 755 der Botschaft ist dieses Kriterium 4 explizit erläutert. Wer also ebenfalls der Meinung ist, dass der Autoverlad am Vereina eine Lückenschliessung im Strassenverkehrsnetz von nationaler Bedeutung ist, sollte diesem Antrag zustimmen.

In der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen wurde im März eine volkswirtschaftliche Studie zu Finanzierung und Produktivität der Verkehrsinfrastruktur unter dem Titel «Wachstumsrelevanz der Erreichbarkeit» der BAK Basel von Professor Doktor Urs Müller vorgestellt. In einer Folie wurde die Veränderung der Erreichbarkeit via öffentlichen Verkehr durch den Gotthard-Basistunnel aufgezeigt. Der Kanton Graubünden war ein weisser Fleck. Die Porta Alpina hätte das verhindern können. Leider wird sie zumindest in den nächsten Jahren nicht gebaut. So meine ich, dass der Kanton Graubünden die Aufnahme des Vereinatunnels ins Nationalstrassennetz auch aus diesem Grund mehr als verdient hätte.

Ermöglichen Sie mit mir, dass der flächenmässig grösste Kanton der Schweiz, der wichtige und wunderschöne Kanton Graubünden, eine gute Anbindung ans Nationalstrassennetz hat, und unterstützen Sie meinen Minderheitsantrag. Dieser fand in der Kommission grosse Unterstützung, so gross, dass der Präsident sogar den Stichtscheid fällen musste. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Candinas, können Sie mir sagen – das gilt auch für Frau Teuscher –, wie hoch die Strecke im Vereinatunnel oder die Strecke im Lötschbergtunnel heute schon über das Eisenbahngesetz subventioniert werden? Bitte!

Candinas Martin (CE, GR): Wenn man eine Antwort nicht geben kann, muss man auch den Mut haben, das zuzugeben: Ich kann Ihnen das nicht sagen.

Präsident (Walter Hansjörg, Präsident): Und Herr Giezendanner sollte keine Fragen stellen, deren Antwort er bereits kennt!

Candinas Martin (CE, GR): Genau! Danke vielmals, Herr Präsident! (*Heiterkeit*)

Wasserfallen Christian (RL, BE): Herr Candinas, Sie sind ja jetzt Verkehrspolitiker. Wir haben in der Verkehrspolitik separate Finanzierungsvorlagen für Strasse und Schiene. Warum stellen Sie diesen Antrag nicht bei einer Schienenvorlage? Es geht da klar um ein Schienenprojekt. Diese Frage könnte ich auch an Frau Teuscher richten. Warum stellen Sie diesen Antrag nicht bei Fabi? Dort geht es um die Schiene. Warum stellen Sie den Antrag beim Nationalstrassennetz? Ich glaube, Sie verwechseln hier Strasse und Schiene.

Candinas Martin (CE, GR): Ich glaube nicht, dass ich Strasse und Schiene verwechsle. Wenn man die Bergkantone kennt, dann weiss man, dass es nicht immer via Strasse geht. Es braucht die Verlagerung. Das ist bei uns der Fall. So gesehen hat der Vereinatunnel vor allem eine Funktion für den Autoverlad und nicht für den Personenverkehr, für den öffentlichen Verkehr.

Binder Max (V, ZH): Herr Candinas, sind Sie sich bewusst, dass dann die Verantwortung für diese Strecke, die der Rhätischen Bahn (RhB) gehört, an den Bund übergeht, wenn Ihrem Antrag zugestimmt wird? Sind Sie sich bewusst, dass wir dort einen Mischverkehr von Güter- und Personenverkehr haben? Die Kernfrage: Ist die RhB letztlich damit einverstanden, dass ein Stück des RhB-Netzes plötzlich in der Verantwortung des Bundes liegt?

Candinas Martin (CE, GR): Ich bin mir dessen voll bewusst, und die RhB hat dagegen sicher nichts einzuwenden. So sind meine Informationen. Von daher müssen Sie sich keine Sorgen machen. Viel wichtiger wäre, dass Sie den 100 Franken bei der Vignette zustimmen würden.

Grunder Hans (BD, BE): Ich bin Fraktionssprecher der BDP-Fraktion. Diese begrüsst die Überprüfung und die Neufestlegung des Nationalstrassennetzes im Grundsatz, stammt doch der heutige Zustand aus dem Jahr 1960, wir haben es gehört. Er ist also über fünfzig Jahre alt. Das ist eindrücklich, wenn ich mir vor Augen führe, dass ich damals gerade einmal vier Jahre alt war, dass die Autos damals ganz anders aussahen – sie wären heute alle wertvolle Oldtimer – und dass damals im Vergleich mit der Anzahl der heutigen Autos nur ein Bruchteil davon auf den Strassen verkehrt ist. Gemäss Botschaft hat sich der Verkehr seit damals verfünffacht, und die Prognose bis 2030 sieht eine Zunahme von weiteren 22 Prozent voraus. Das Bundesstrassennetz umfasst heute knapp 1800 Kilometer. Dies entspricht wiederum gemäss Botschaft 2,3 Prozent der bestehenden Verkehrsinfrastruktur – Sie hören richtig. Im Vergleich zum Schienennetz mit 5107 Kilometern ist dies doch eher bescheiden. Das heisst, dass der allergrösste Teil der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Kantone und Gemeinden getragen wird.

Nun soll das neu festzulegende Nationalstrassennetz um zirka 387 Kilometer erweitert werden. Das bedeutet eine Erweiterung um 22 Prozent nach fünfzig Jahren, und dies angesichts einer Verkehrszunahme von 500 Prozent oder eben, wie gesagt, angesichts einer Verfünffachung des Verkehrsaufkommens seit 1960. Man darf also sagen, ohne zu übertreiben, dass die Erweiterung in Anbetracht der heutigen Verkehrszahlen und der Bevölkerungszunahme von 2,5 Millionen doch eher bescheiden ausfällt. Man kann sicher nicht von einem grosszügigen Wurf gegenüber den Kantonen und Gemeinden sprechen. Klar, einige Anwesende und möglicherweise auch die Verkehrsministerin werden mir entgegenhalten, man unterstütze auch die Agglomerationsprogramme über die Agglomerationsprogramme und finanziere Projekte zur Engpassbeseitigung. Ja, das ist richtig. Aber trotzdem handelt es sich in Bezug auf die Aufgabenteilung ganz sicher nicht um eine Verschiebung in Richtung Bund. Die BDP-Fraktion steht trotz dieser Analyse hinter der Vorlage, wünscht aber partiell bescheidene Ergänzungen. Der Bundesrat und auch die Mehrheit der vorberatenden Kommission argumentieren grundsätzlich und anerkennen zwar einzelne Anliegen, lehnen sie aber trotzdem ab, weil

man sonst Tür und Tor öffne und ein Wunschkonzert lanciere. Wir verstehen diese Haltung. Es ist aber auch die Aufgabe der Politik, zu prüfen, ob die Verwaltung richtig gehandelt hat, und hier müssen wir leider feststellen, dass dem nicht so ist.

Die Festlegung des Nationalstrassennetzes, bei dem es sich übrigens nicht nur um Autobahnen handelt, sondern eben auch um Hauptstrassen, erfolgt gemäss Botschaft nach sechs Kriterien, von denen, Sie haben es gehört, mindestens ein Kriterium erfüllt sein muss, damit eine Strecke Aufnahme findet. Hier stellen wir fest, dass einige dieser sechs Kriterien nicht einer modernen Verkehrspolitik entsprechen und den Fokus zu sehr und einseitig auf die Kantonsgrenzen legen. Verkehrsachsen enden nicht bei den Kantonsgrenzen. Wir erwarten, dass die Festlegung des Nationalstrassennetzes nach Kriterien erfolgt, mit denen auch Siedlungs- und Landschaftsräume betrachtet werden, ungeachtet der Kantonsgrenzen. Dies wurde leider nicht oder sicher unvollständig gemacht. Diese Anwendung führt auch zu einem Widerspruch gegenüber den Kriterien, die der Bund bei der Genehmigung der kantonalen Richtpläne anwendet. Das betrifft insbesondere die Kriterien mit Bezug auf die Festlegung von Hauptverkehrsachsen oder auch die Kriterien bezüglich Zweckmässigkeitsbeurteilung des Bundes.

Weiter wird das Versprechen, das da Förderung des ländlichen Raumes heisst, schlicht ausgeblendet. Wir müssen aber auch feststellen, dass sogar die bestehenden Kriterien nicht richtig angewendet wurden.

Deshalb verlangen wir wie angekündigt einige bescheidene Ergänzungen. Ich konzentriere mich hier insbesondere auf die Standesinitiative Bern 09.303 betreffend Aufnahme des Anschlusses Emmental und Oberaargau an die A1, hier in der Fahne als Minderheitsantrag Wobmann aufgeführt. Es ist mir sehr wohl bewusst, dass mir der Vorwurf gemacht werden könnte, dass ich hier nur ein rein regionalpolitisches Anliegen vertritt und die Gesamtheit des Bundes ausser Acht lasse. Die Forderung nach einem Autobahnanschluss ist mehr als dreissig Jahre alt. Es handelt sich hier also nicht um eine Begehrlichkeit aufgrund der Neubeurteilung des Netzbeschlusses.

In den Jahren 2005 und 2007 wurde im Auftrag des Kantons – und hier wurde das eben gemacht – eine sogenannte Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) durchgeführt. Bei dieser ZMB wurde exakt nach den Beurteilungskriterien, wie sie der Bund festgelegt hat, vorgegangen. Diese Feststellung ist sehr wichtig, weil immer wieder behauptet wird, der Autobahnzubringer erfülle die Kriterien nicht. Das Resultat dieser ZMB ist eindeutig. Nach umfangreichen Untersuchungen und Simulationen kommt man bei der ZMB zum Schluss, dass der Autobahnzubringer die Kriterien erfüllt, ja, dass er sie zum Teil massiv übertrifft. Wichtig ist auch zu wissen, dass die ZMB nach den Bundeskriterien alle Verkehrsträger in die Analysen und Beurteilungen einschliesst, also auch den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und eben den motorisierten Verkehr. Frau Teuscher, dazu gehört auch der Busverkehr.

Ein Kriterium wird nicht erfüllt, nämlich dass das Emmental und der Oberaargau ein eigener Kanton sind. Mit dem Zubringer ins Emmental und in den Oberaargau wird eine Region mit einer Bevölkerung – Sie hören richtig – von mehr als 200 000 Einwohnern erschlossen und an die Autobahn angebunden. Wären das Emmental und das Oberaargau also ein eigener Kanton, gehörte er bei Weitem nicht zu den kleinsten Kantonen; er wäre etwa der fünfzehntgrösste Kanton der Schweiz.

Kann es sein, dass eine ganze Region nur deshalb, weil sie keinen eigenen Kanton bildet, keine Autobahn, geschweige denn einen bescheidenen Autobahnzubringer bekommt? Es darf deshalb wohl kaum sein, dass unser Vorhaben nicht Aufnahme ins Nationalstrassennetz findet – nur weil eine Region nicht durch eine Kantonsgrenze definiert wird. Hier hat die Bundesverwaltung – ich habe es gesagt – ganz eindeutig ein falsches Kriterium angewendet. Verkehrser-schliessungen enden nicht an der Kantonsgrenze.

Das Emmental und der Oberaargau sind in der kantonalen Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums klar als Region ausgeschieden, die mit hoher Priorität an die A1 angebunden werden soll. Ebenfalls ist die Hauptachse des Autobahnzubringers im kantonalen Richtplan als sogenannte Hauptachse definiert. Dieser Richtplan wurde vom Bundesrat genehmigt – also erwarten wir auch, dass er diese Tatsache ernst nimmt. Erst durch diesen Anschluss wird der Region Emmental/Oberaargau der wichtige wirtschaftliche Zugang zu den anderen Agglomerationen und den Wirtschaftszentren Bern, Basel und Zürich ermöglicht. Durch eine Nord-Süd-Spange – von Kirchberg durch das Emmental nach Thun – wird eine grossräumige Umfahrung der Agglomeration Bern Richtung Oberland bei einer Überlastung der A1 auf der Strecke Kirchberg–Bern erst ermöglicht. Damit erfüllen wir sogar das Kriterium 6 des Bundes. Warum das nicht berücksichtigt wurde, ist für uns ein grosses Rätsel.

Der Autobahnzubringer Emmental/Oberaargau stellt zudem die dringende Verbindung zur Hauptachse Bern–Luzern in Langnau dar, das ist also eine absolut logische Schliessung einer Lücke.

Noch ein paar Zahlen zum Verkehrsaufkommen, zum Teil wurden sie schon genannt: Täglich schleichen knapp 20 000 Fahrzeuge durch die Dörfer, mit einer prognostizierten Zunahme von 1,5 Prozent pro Jahr, und das mit einem extrem hohen Anteil von 12 bis 17 Prozent Schwerverkehr. Im Vergleich sind es zum Beispiel auf der Prättigauer-Strasse in Landquart 15 000 Fahrzeuge pro Tag, oder es sind 3000 Fahrzeuge mehr pro Tag als in Erstfeld oder 6000 Fahrzeuge mehr als im Jura. Hier handelt es sich notabene um eine Autobahn. Ich könnte noch viele Beispiele aufzählen. Es ist mir wichtig, dass ich mit diesen Beispielen nicht sagen möchte, dass die erwähnten Netzabschnitte nicht ins Nationalstrassennetz gehören würden. Ich will damit lediglich zeigen, dass eben Regionen mit ihren Funktionalitäten betrachtet werden müssen und nicht nur Kantonseinheiten.

Ich hoffe, mit meinen Ausführungen aufgezeigt zu haben, dass die Notwendigkeit einer Anbindung des Emmentals und des Oberaargaus an die A1 von nationaler Bedeutung ist. Wir verlangen ja keine Autobahn, sondern nur einen massgeschneiderten Autobahnzubringer, der mit flankierenden Massnahmen einerseits das Funktionieren der verschiedenen Verkehrsträger ermöglicht und andererseits eine ganze Region nicht abseitsstehen lässt. Oder ist die neue Regionalpolitik des Bundes ein reines Lippenbekenntnis?

Noch etwas an die Adresse der Grünen und der Linken und insbesondere an deren Vertreter des Kantons Bern hier im Saal: Der Kanton Bern hat eine rot-grüne Mehrheitsregierung mit einer sozialdemokratischen Baudirektorin. Sie wissen es, diese Regierung hat Ihnen allen geschrieben und steht geschlossen hinter dieser Forderung, nicht zuletzt, weil sie eben auch sehr umweltverträglich ist.

Zum Schluss noch ein Argument, das entkräftet werden muss: Die Projektierung des Vorhabens ist bedeutend weiter fortgeschritten, als immer wieder behauptet wird. So ist zum Beispiel das Trasse durch einen Beschluss des Regierungsrates bereits gesichert.

Ganz zum Schluss noch eine letzte, eindrückliche Zahl: Zwischen dem Autobahnanschluss Kirchberg und dem Emmental hat es drei Bahnübergänge auf der Hauptachse. Diese drei Bahnübergänge sind pro Tag – Sie hören richtig! – zusammen etwa zwölf Stunden geschlossen! Jeder Bahnübergang ist also ungefähr viereinhalb Stunden geschlossen, und das bei einem Verkehrsaufkommen von knapp 20 000 Fahrzeugen. Ich zitiere noch einmal die Verkehrsministerin, sie hat heute gesagt: Dividieren wir Stadt und Land und auch Strasse und ÖV nicht auseinander!

Ich danke Ihnen. Die BDP-Fraktion wird auch alle Minderheitsanträge unterstützen, die eine minimale Erweiterung des Netzes fordern.

Noch etwas muss ich loswerden: Der Sprecher der GLP-Fraktion hat vorhin seinen Minderheitsantrag, mit dem er Projekte streichen will, damit begründet, die Projekte müsse man streichen, weil wir nur 70 Franken für die Vignette be-

schlossen hätten. Die gleiche Fraktion, der gleiche Sprecher hat vorhin für 70 Franken votiert – das finde ich etwas unehrlich.

Teuscher Franziska (G, BE): Wir sind nun beim eigentlichen Strassenbauprogramm dieser Vorlage, beim Netzbeschluss mit allen Neubaustrecken. Wir Grünen lehnen alle vorgesehenen Neubauten für das Nationalstrassennetz ab.

Uns wird immer wieder vorgeworfen, wir würden den Strassenbau aus ideologischen Gründen ablehnen. Ich kann Ihnen versichern: Uns geht es nicht um Ideologie, uns geht es um Vernunft. Es ist heute eben unvernünftig, wenn wir neue Nationalstrassen bauen, weil wir damit keine Verkehrsprobleme lösen. Ich möchte das kurz ausführen.

Verkehrspolitik ist vernetzte Politik; das müssen Sie bei Ihren Entscheiden immer mit bedenken. Wir haben für den Klimaschutz ehrgeizige Ziele beschlossen. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz soll der CO₂-Ausstoss bis 2020 um 20 Prozent reduziert werden. Wir haben auch in der Energiepolitik ambitionöse Ziele: Bundesrat und Parlament haben entschieden, schrittweise aus der Atomenergie auszusteigen. Sie fragen sich vielleicht: Was hat das alles mit dem Netzbeschluss zu tun? Für den Verkehr werden in der Schweiz 35 Prozent der Energie verbraucht, 87 Prozent davon alleine für den Strassenverkehr. Trotz des sinkenden Benzinverbrauchs pro PW steigt der CO₂-Ausstoss im Strassenverkehr heute immer noch an. Neue Strassen verursachen immer auch Mehrverkehr. Dafür brauchen Sie sich nur einmal zu Stosszeiten am Baregg umzusehen und die Staumeldungen anzuhören. Wir haben dort vor einigen Jahren eine neue Röhre gebaut – die Engpässe sind dieselben geblieben.

Die Fläche ist in der Schweiz ein knappes Gut. Auch das gilt es zu bedenken, wenn wir Verkehrspolitik machen. Wir haben keine Siedlungsflächen wie in den USA und Russland zur Verfügung. 31 Prozent der Siedlungsfläche in der Schweiz werden für den Verkehr verbraucht. Davon fallen 9 Prozent für die Bahn an, für die Bahnhöfe und das Bahnnetz, und 91 Prozent für die Strassen. Heute werden in der Schweiz täglich zirka 1,3 Hektaren allein für die Erweiterung der Verkehrsinfrastrukturen beansprucht, der grösste Teil davon, auch hier wieder, für den Strassenverkehr. Dabei geht wertvolles Kulturland verloren.

Das Folgende vor allem an die bürgerliche und bäuerliche Seite: Sie können sich nicht ständig in der Presse darüber beklagen, dass in der Schweiz Kulturland verlorengeht, aber dann, wenn es Ernst gilt, wenn es um Beschlüsse im Parlament geht, kneifen und das Gegenteil beschliessen. Eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik muss Energie-, Raum- und Bodenpolitik mit einbeziehen. Wir Grünen sind überzeugt: Wir können nicht sowohl Strasse als auch Schiene ausbauen. Das macht umwelt- und klimapolitisch, aber auch finanzpolitisch keinen Sinn. Wir müssen Prioritäten setzen. Deshalb sind wir dafür, dass wir das bestehende Autobahnnetz unterhalten, aber Investitionen in Zukunft insbesondere im Bahnbereich tätigen.

Ich möchte noch kurz etwas zur Zürcher-Oberland-Autobahn erwähnen: Hier habe ich überhaupt kein Verständnis für den Bundesrat, dass er dieses Projekt in den Netzbeschluss aufnimmt. Die Linienführung ist mit dem Moorlandschaftsschutz, den wir in der Bundesverfassung verankert haben, nicht kompatibel. Der Bundesrat nimmt dieses Projekt in den Netzbeschluss auf, obschon am Bundesgericht noch eine Beschwerde hängig ist. Dies ist ein Präjudiz, und diesem Präjudiz kann ich nicht zustimmen.

Wäre die Zürcher-Oberland-Autobahn von Anfang an als Nationalstrasse geplant gewesen, hätte sich die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission dazu äussern müssen. Falls wir heute diesen Abschnitt in den Netzbeschluss aufnehmen, möchte ich Frau Bundesrätin Leuthard fragen, ob sie unabhängig vom Bundesgerichtsentscheid bereit ist, der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission zu ermöglichen, sich zu diesem Projekt noch zu äussern.

Hodgers Antonio (G, GE): Le groupe des Verts ne souhaite pas, pour des raisons environnementales, augmenter les capacités routières de la Suisse. C'est pourquoi, d'une manière générale, notre groupe reste sceptique au sujet des cinq compléments au réseau des routes nationales proposés par le Conseil fédéral. Pour deux d'entre eux, le Glatttal et Morges-Ouest, aucun financement n'est prévu, et l'on peut légitimement se poser la question de l'utilité de mentionner dans la loi des tronçons de route qui n'ont pas de financement.

Le groupe des Verts est dans une position difficile pour évaluer certains de ces projets. Je vais prendre l'exemple des projets romands, ceux de Morges-Ouest, du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Tout à l'heure, Madame la conseillère fédérale Leuthard a dit qu'il fallait penser aux régions périphériques qui ont besoin du transport automobile, contrairement aux villes et aux agglomérations qui ont elles plus besoin de transports publics. Mais ces trois tronçons – Morges-Ouest, Le Locle et La Chaux-de-Fonds – sont des évitements de villes. Ce sont des bouts de route qui desservent des villes. D'ailleurs, le canton de Neuchâtel ne s'y trompe pas: dans sa brochure, il parle de «*évitement du Locle et de La Chaux-de-Fonds*». Le but est de préserver les villes. Donc on voit bien qu'il s'agit d'investissements qui servent aux villes. Ce sont des agglomérations de plus de 10 000 habitants, ce sont donc des villes. On peut dès lors se demander s'il ne vaudrait pas mieux investir cet argent dans le développement des transports publics, vu que l'on parle de régions densément peuplées.

Maintenant, notre difficulté est la suivante: la demande du canton de Neuchâtel, plus précisément du Locle et de La Chaux-de-Fonds, et celle des Vaudois au sujet de Morges-Ouest, qui consistent à dire: «*Nous voulons améliorer la qualité de vie de nos concitoyens à l'intérieur de nos villes*», sont légitimes. Il est normal que les gens qui habitent dans les zones urbaines soient protégés de la plus possible du trafic routier. Mais, en même temps, construire un tronçon d'autoroute va forcément densifier le trafic, attirer davantage de voitures vu qu'elles circuleront plus facilement – on sait bien que, quand on construit des routes, il y a plus de voitures; c'est bien l'offre qui crée la demande, Monsieur Français.

A partir de là, comment évaluer l'impact environnemental global d'une situation par rapport à une autre? Et c'est là, Madame la conseillère fédérale, qu'à l'avenir, il serait vraiment utile pour le Parlement que ces projets d'autoroutes ou de routes complémentaires soient évalués d'un point de vue environnemental de manière complète. Aujourd'hui, il y a juste une petite phrase générale qui dit que les conditions des habitants s'en trouveraient améliorées. Mais les Verts demandent clairement qu'il y ait une évaluation de l'impact énergétique, de l'impact en matière d'émissions de CO₂, en matière de bruit, en matière de protection du paysage, et qu'on puisse dire: «*Oui, ce projet de route amène une plus-value environnementale pour cette région*». Et, ma foi, s'il y a un impact en matière d'émissions de CO₂ qui est peut-être réduit selon la teneur de la proposition de la minorité Nordmann parce qu'on ferme un bout de route lorsqu'on en ouvre un autre et qu'on se retrouve avec des équilibres énergétiques et environnementaux qui seraient cohérents sur la base de ces dossiers routiers, nous pourrions accepter ces tronçons.

Aujourd'hui, cette analyse, on ne l'a pas. C'est pourquoi les Verts restent très sceptiques sur l'adoption de ces projets routiers. Ils demandent vraiment qu'à l'avenir, ces évaluations environnementales puissent être faites par les cantons, que les cantons qui s'engagent à des mesures d'accompagnement quand ils déposent ces projets ne se limitent pas à faire des promesses, mais que ces engagements soient formalisés auprès de la Confédération. Ils demandent cela afin qu'on ne se retrouve pas, comme aujourd'hui, dans une situation où l'on vote des crédits et puis, dans quelques années, les cantons feront ce qu'ils voudront dans les villes en matière d'aménagement et l'on ne pourra dès lors plus évaluer l'impact environnemental réel de ces ouvrages supplémentaires que l'on aura votés.

C'est dans cet état d'esprit de scepticisme que le groupe de Verts soit s'opposera, soit s'abstiendra sur ces projets de contournements routiers proposés pour la Suisse romande en particulier, et pour la Suisse en général.

Maire Jacques-André (S, NE): Monsieur Hodgers, je reviens sur le projet du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Vous n'êtes pas sans savoir que nous sommes là tout près de la frontière et que, par conséquent, notre canton fait énormément d'efforts pour développer, dans la même logique que celle que vous venez d'exposer, les transports en commun. Le peuple neuchâtelois devra s'exprimer en septembre prochain sur un énorme projet dans ce sens.

Ma question est la suivante: comment pensez-vous que nous pourrions résoudre le problème du trafic frontalier puisque, de l'autre côté de la frontière, nous ne sommes pas maîtres du jeu et que nous ne pouvons pas avoir le même impact sur les transports en commun et leur développement?

Hodgers Antonio (G, GE): Monsieur Maire, je vous comprends parfaitement. En tant que Genevois, nous vivons exactement la même situation: nous avons 250 000 mouvements frontaliers chaque jour à Genève. Et lorsque les Genevois veulent développer des trams, puisque Genève est un tout petit canton, on est tout de suite à la frontière française de part et d'autre – Genève a plus de 80 pour cent de sa frontière avec la France et beaucoup moins avec la Suisse. On retrouve le même problème que celui que vous évoquiez, à savoir la pénurie de financement du côté français pour faire le raccordement.

Il n'y a pas de solution idéale par rapport à cela. Mais une chose est sûre, c'est que si, du côté suisse, on investit dans des routes, c'est un signal pour les Français, qui revient à dire aux frontaliers qui viennent travailler chez nous: «*Venez en voiture, on vous construit les infrastructures pour que vous puissiez le faire*». Vous internalisez donc en quelque sorte en Suisse le manque de transports publics du côté français, que l'on connaît à Neuchâtel, que l'on connaît du côté genevois.

Il s'agit d'un long processus de pressions. Nous-mêmes, les Genevois, avons pu obtenir le CEVA en 2010, c'est-à-dire la concrétisation d'une convention signée en 1912! Il a fallu un siècle pour concrétiser une convention au sujet d'une ligne transfrontalière. Tout cela pour vous dire qu'il n'y a pas de solution miracle, mais qu'il y a une attitude à avoir, qui est la suivante: les Français ne peuvent pas continuellement se reposer sur les Suisses pour compenser leurs lacunes en matière de transports publics.

Français Olivier (RL, VD): Monsieur Hodgers, j'ai franchement l'impression que vous jouez un tout petit peu au naïf. J'en suis d'ailleurs étonné, et ce d'autant plus quand on connaît votre activité professionnelle. Pour tous les projets figurant dans la liste, sera-t-il obligatoire d'avoir une étude d'impact?

Hodgers Antonio (G, GE): Monsieur Français, j'ai de la peine à comprendre votre question. On a abordé cette problématique en commission. Il se trouve que l'article 4 de la loi sur les fonds d'infrastructure stipule que les moyens du fonds sont destinés à assurer le «*déroulement efficace et écologique des déplacements*». Or, on n'a pas d'étude précise sur le bilan, par exemple en matière de CO₂, des avantages environnementaux d'une option par rapport à l'autre en relation avec ces tronçons. Je vous fais part de cette lacune et j'espère que vous nous soutiendrez quand nous demanderons ces études complémentaires.

Favre Laurent (RL, NE): Monsieur Hodgers, j'aimerais vous poser une question. Les transports publics et les transports privés, la route dans les montagnes neuchâteloises, sont défaillants depuis des décennies, depuis trente ans. La région est en forte croissance économique. Après son déclin dans l'horlogerie, on retrouve maintenant une belle activité écono-

mique dans la microtechnique, dans l'horlogerie. Je rappelle que Le Locle, La Chaux-de-Fonds, troisième ville de Suisse romande, voient un flux de véhicules très important chaque jour. Il y a donc un énorme besoin de contourner ces deux villes. Les projets sont prêts, sont mûrs aussi du point de vue environnemental. Vous venez d'une région dotée de bonnes liaisons rapides en train et en routes. Est-ce que vous nous proposez finalement de stopper la croissance, de limiter l'emploi et de demander la décroissance dans les montagnes neuchâteloises par votre proposition de ne pas réaliser les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds, étant entendu que l'on travaille également sur des liaisons de transports publics en parallèle?

Hodgers Antonio (G, GE): Non, Monsieur Favre. Nous proposons un autre type de développement. Si vous pensez que l'avenir de la mobilité, c'est les véhicules privés qui fonctionnent au pétrole, alors que l'on sait que les réserves de pétrole sont en train de s'épuiser, alors que l'on sait que le prix du pétrole brut va augmenter de manière continue ces prochaines décennies, je pense que c'est vous qui êtes en train de travailler à l'échec économique de votre région! Les Verts ont toujours défendu le développement durable, qui consiste à ne pas voir juste ce qui se passe à court terme, mais aussi à long terme. Et à long terme – je suis navré de vous le dire –, la voiture individuelle n'est pas un mode de transport qui va fortement se développer. Et je pense que Neuchâtel, comme les autres régions de la Suisse, doit investir dans des solutions alternatives.

van Singer Christian (G, VD): Monsieur Hodgers, vous avez bien expliqué les principes qui guident les Verts: privilégier la mobilité douce et tenir compte d'un bilan environnemental global. Dans ce bilan doit aussi figurer le bien-être des habitants. Il me semble donc que si nous adoptons la proposition de la minorité Nordmann, à partir de là, la proposition de contournement de Morges doit être acceptée parce qu'elle n'aboutit pas à une augmentation du trafic. Mais est-ce qu'elle améliore la situation pour les habitants?

Hodgers Antonio (G, GE): Monsieur van Singer, votre question est surprenante. Les Verts l'ont dit: ils soutiennent la proposition de la minorité Nordmann parce qu'elle permet de protéger les habitants de Morges sans augmenter les capacités routières. Je le répète, si vous voulez.

Freysinger Oskar (V, VS): Vous venez de dire que le futur n'appartient pas à la voiture individuelle. Mais alors je ne comprends pas: vous vous battez pour les voitures propres, la voiture électrique, la voiture solaire – des voitures avec différentes techniques propres. En quoi la construction de contournements serait-elle un problème dès le moment où on développe des véhicules privés de ce type-là?

Hodgers Antonio (G, GE): Monsieur Freysinger, il y a ces deux mouvements que l'on mène en parallèle. D'une manière générale, il y aura moins de voitures individuelles parce que même une voiture électrique, même une voiture que vous appelez «propre» a un impact environnemental important et une consommation énergétique en même temps. Le Conseil fédéral, par le biais de sa stratégie énergétique, cherche à diminuer la consommation énergétique, et notamment d'électricité, de la Suisse. Il est évident que l'on ne pourra pas développer des flottes automobiles encore plus grandes que celles que l'on a aujourd'hui, même avec des véhicules électriques. C'est donc un double mouvement: une diminution globale du nombre des véhicules automobiles et une transformation de leur motorisation pour ceux qui restent, parce qu'on aura néanmoins toujours besoin de voitures. Il y en aura toujours, mais pas autant que vous le croyez.

Hardegger Thomas (S, ZH): Die SP-Fraktion lehnt insbesondere die Übernahme der Zürcher-Oberland-Autobahn in den Netzbeschluss ab und unterstützt die vorläufige Streichung

der Glattalautobahn. Das vertrete ich als Zürcher und als Anwohner mit Überzeugung. Die beiden Planeinträge zeigen keine Lösungen für eine nachhaltige Mobilitätsstrategie für den städtischen und den Agglomerationsraum auf. Es ist eben nicht das Gleiche, ob wir in einer Randregion die Ortsdurchfahrten entlasten oder ob wir einer bereits leidenden Region zusätzliche Belastungen zumuten wollen. Bei beiden Projekten gibt es unbestritten Stauprobleme. Alle Stautunden sind ärgerlich und schaden der Wirtschaft. Beide Projekte wollen aber mit einer reinen Symptombekämpfung gegen die Verkehrsüberlastung vorgehen. Auch zusätzliche Spuren werden zu keiner Verbesserung führen. Im Gegenteil: Es gibt zahlreiche Projektideen, die zusätzlichen Verkehr auf das betroffene Verkehrssystem leiten sollen. Diese werden die Stausituationen verschärfen und gleichzeitig für die Bevölkerung zu zusätzlicher Lärm-, Luft- und wirtschaftlicher Belastung führen.

Wenn Sie den Verkehrsrichtplan des Kantons Zürich betrachten, sehen Sie, dass ein ganzes Bündel an neuen Hochleistungsstrassen in den Nordring und in die A1 geleitet werden soll – neben der Zürcher-Oberland-Autobahn auch der Stadttunnel, der Adlisbergtunnel und der Wehrenbachtobeltunnel. Dazu kommt der Ausbau weiterer zuführender Hauptverkehrsstrassen. Über eine Glattalautobahn könnte durchaus diskutiert werden, wenn alle diese Richtplaneinträge gestrichen sind. Wir wollen auch keine zusätzliche Nord-Süd-Transitachse durch die Schweiz und keine Autobahn, die die weitere Zersiedelung unterstützt.

Herrn Zuppiger muss ich sagen, dass der Widerstand gegen die Zürcher-Oberland-Autobahn aus der Region kommt. Eine Lösung für die Verkehrsüberlastung – das betrifft alle Ausbauten – kann nur mit einer umfassenden Mobilitätsstrategie, abgestimmt auf eine konsistente Raumordnungspolitik, gefunden werden. «Bund, Kantone und Gemeinden ... stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab», so steht es im Raumplanungsgesetz. Dieser Koordination wird aber wenig Nachachtung verschafft. Während in den städtischen Räumen die Anzahl Autos pro Haushalt abnimmt und grosse Dienstleistungsunternehmen mithelfen, den öffentlichen Verkehr zu entwickeln und die Pendlerinnen und Pendler auf den öffentlichen Verkehr zu leiten, wird in den peripheren Gebieten, weitab der Arbeitsplatzgebiete, weiter in die Fläche gebaut, und es werden Zufahrtsstrassen auf die Hochleistungsstrassen geleitet. Ein Beispiel dafür ist der Autobahnzubringer Ottenbach-Obfelden, der den Gemeinden im Aargauer Reusstal, z. B. der Gemeinde Merenschwand, über die N4 den direkten Weg mit dem Auto vom ländlichen Einfamilienhausquartier an den Arbeitsplatz, ins Theater, in die City sichern soll. Dieser Autobahnzubringer wird vom Bund mit einem Pauschalbeitrag mitfinanziert; das dürfte der Frau Bundesrätin nicht unbekannt sein.

Die Städte zeigen mit ihrer Verkehrslenkung sehr gut, dass Verkehrsmenge und wirtschaftliche Entwicklung, Neuan-siedlungen und Wohnqualität in Einklang gebracht werden können. Diese Erfahrungen werden aber bei der Entwicklung des Agglomerationsverkehrs – die Glattalautobahn und die Oberland-Autobahn sind Agglomerationsprojekte – weder berücksichtigt noch angewendet. Statt zusätzlichen Stauraum zu bauen, wäre es günstiger, die bestehenden Strassen intelligenter zu nutzen. Mit Mobility-Pricing-Modellen könnte der Strassenraum vermehrt dem wirtschaftlich wichtigeren Verkehr zugehalten werden und der von Pendlerinnen und Pendlern verursachte Verkehr, der motorisierte Einkaufs- und Freizeitverkehr, minimiert werden. Frau Bundesrätin, wir stellen uns der Diskussion um Mobility-Pricing, und wir sind gespannt, wie der Mehrwert des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf Ökologie und Gesundheit bewertet wird, wenn er nämlich motorisierten Individualverkehr übernimmt.

Insbesondere der Zeitfaktor spricht für Investitionen in die Effizienz, die sofort wirken, und gegen Projekte, deren unsichere Realisierung noch Jahrzehnte entfernt liegt. Es muss gezeigt werden können, wo zusätzliche Hauptverkehrsstrassen notwendig sind, wo andere entlastet werden, wo andere, nun siedlungsorientierte Strassen abklassiert werden. Die

Bevölkerung erwartet von uns, dass wir Lösungen beschliessen. Heute beschliessen wir weitere Probleme.

Voruz Eric (S, VD): J'interviens essentiellement sur la proposition de la minorité Nordmann. J'aimerais vous indiquer qu'il y a 90 000 véhicules par jour qui traversent Morges sur l'autoroute, plus 25 000 véhicules environ qui arrivent à Morges par les routes transversales ou cantonales. C'est donc depuis des années que de nombreuses interventions se sont succédées pour que de substantielles améliorations voient le jour. Mais elles n'ont jamais été retenues par les services concernés.

L'autoroute traversant Morges – première autoroute construite en Suisse – n'a même pas deux jonctions complètes puisqu'il faut traverser la ville pour sortir de l'autoroute ou y entrer en direction ou en provenance de Genève. C'est dire qu'une nouvelle solution doit être trouvée.

Ainsi, la construction d'un nouveau tracé autoroutier est prévue entre Aubonne/Morges-Ouest et Villars-Sainte-Croix – veuillez vous référer à la page 670 du message. C'est pour cela aussi que, par cohérence, j'ai voté tout à l'heure en faveur de la vignette à 100 francs.

Cette variante aurait un effet libérateur en vue de diminuer un grand volume de trafic routier dans la ville de Morges et d'éliminer le goulet d'étranglement de Lausanne-Crissier. Dans cet esprit, j'appuierai également la route d'évitement du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Cependant, une fois le contournement autoroutier réalisé, l'OFROU n'a pas l'intention de déclasser l'autoroute actuelle. C'est inacceptable pour la population de Morges, voire de la région.

Pour répondre à Monsieur Hodggers, je tiens à lui dire que le déclassement de l'autoroute actuelle en route principale est primordial pour que Morges et son agglomération puissent se développer harmonieusement. De plus, cela permettra de libérer de la place pour une future troisième voie CFF Renens–Morges–Saint-Prex et aussi pour accélérer le transfert modal. C'est aussi ce que demandent les populations concernées. Cela va justement dans le sens de l'ordonnance sur la protection de l'air.

Au nom du groupe socialiste, je demande à la majorité de la commission de se raviser et de soutenir la proposition de la minorité Nordmann introduisant un nouvel article 1a qui dit que, après sa réalisation, la liaison Aubonne/Morges-Ouest–Villars-Sainte-Croix remplace l'autoroute actuelle traversant Morges.

Qu'on le veuille ou non, sur toutes nos routes et autoroutes, nous sommes obligés de rouler à droite. Pour cette raison, la proposition de la minorité Nordmann pourrait très bien se transformer en proposition de la majorité!

Candinas Martin (CE, GR): Die CVP/EVP-Fraktion hat einstimmig für Eintreten auf die vorliegende Botschaft des Bundesrates gestimmt, auch wenn sie einige Änderungsanträge unterstützt oder zumindest gewisse Sympathien für sie hegt. Mit dieser Vorlage soll der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aus dem Jahre 1960 an die heutigen und künftigen verkehrlichen Gegebenheiten angepasst werden. Der Bundesrat beantragt eine Verlängerung des Nationalstrassennetzes um insgesamt 376 Kilometer. Die Vorlage wurde über Jahre in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen, d. h. mit der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK), erarbeitet. Für die Kantone hat die Vorlage eine grosse Bedeutung. Die BPUK steht voll hinter der Vorlage. Darum ist es aus Sicht unserer Fraktion wichtig, dass der neue Netzbeschluss rasch umgesetzt wird. Es ist zu hoffen, dass der vernünftige Antrag, den Preis für die Vignette auf 100 Franken zu erhöhen, in der zweiten Runde obsiegen wird, damit die vorgesehenen Projekte realisiert werden können und nicht nur Papier bleiben.

Zwischen Bundesrat und Parlament gab es in der Kommission eine Differenz. Sie betrifft den Abschnitt Tenero–Ascona, den Tunnel Mappo Morettina. Es geht um eine Verlängerung des Nationalstrassennetzes um 6,9 Kilometer. Bereits im Jahre 2006 war diese Strecke im bundesrätlichen Sachplan Verkehr für die Aufnahme ins Nationalstrassen-

netz vorgesehen. Es ist richtig, dass Locarno an die anderen Agglomerationen angebunden wird. Das Herz der Agglomeration liegt nach dem Tunnel in Locarno und nicht vor dem Tunnel in Tenero. Somit gibt es einen logischen Grund für die Aufnahme dieser Strecke ins Nationalstrassennetz. Die CVP/EVP-Fraktion unterstützt diesen Mehrheitsantrag.

Unsere Fraktion hegt nur für zwei Minderheitsanträge Sympathien: für den Antrag der Minderheit Teuscher, die die Aufnahme des Lötschbergtunnels will, und für den Antrag meiner Minderheit, die die Aufnahme des Vereinatunnels will. Beide Minderheitsanträge sind in der Kommission auf grosse Unterstützung gestossen, und es wurde der Stichtscheid des Präsidenten notwendig. Beide Tunnels haben eine grosse Bedeutung für den Transitverkehr und sind somit von nationaler Bedeutung. Meine Begründung zur Aufnahme des Vereinatunnels habe ich vorher ausführlich dargelegt. Ich hoffe auf Ihre Unterstützung.

Zusammengefasst: Die CVP/EVP-Fraktion unterstützt mit Ausnahme des Antrages der Minderheit Teuscher und des Antrages meiner Minderheit jeweils die Kommissionsmehrheit.

Français Olivier (RL, VD): Je ne peux que rappeler les propos que j'ai tenus lors du débat d'entrée en matière: ce projet est cohérent et il a fait l'objet de vastes discussions, en particulier avec les cantons. De plus, la liste qui nous est soumise par le Conseil fédéral est faite sur la base de critères. Dès lors, ajouter ou supprimer des projets qui figurent dans cette liste remet en définitive complètement en cause les critères qui ont été dûment établis par les uns et par les autres.

En outre, il y a également lieu de rappeler, en particulier à Monsieur Hodggers, que nous sommes ici dans une phase d'intention. Vous ne pouvez pas demander au Conseil fédéral le résultat d'une étude d'impact. Prenons l'exemple de la construction d'une nouvelle route. Cela nécessite une décision préalable, des études sont faites et, par la suite, il faut développer ce qu'on appelle des études d'impact. De telles études doivent entre autres répondre à plusieurs critères de la loi. Il y a deux points très importants – il y en a plusieurs, mais je ferai référence à deux points en particulier –, à savoir la notion du bruit et la pollution de l'air. En l'occurrence, c'est justement par l'éventuelle réalisation d'une nouvelle route, une route de substitution si on peut l'appeler ainsi, qu'on pourra avoir entre autres un bilan en matière de CO₂, tel que vous le demandez. Mais faire aujourd'hui de grandes déclarations à propos des villes que vous avez citées, dire que l'on va créer une nouvelle route pour mettre en place des mesures de contrainte à l'intérieur d'une ville ou d'une agglomération, ce ne sont que des mots! Il n'y a que par les faits qu'on pourra finalement voir si les mesures ont été réalisées. Et cela doit justement faire l'objet d'une étude d'impact, qui déterminera si un suivi est nécessaire, pour aller plus loin.

Dès lors on ne peut pas, Monsieur Hodggers, et vous les Verts, demander des choses strictement impossibles en matière de procédure. C'est un drôle de jeu que votre groupe essaie de mettre en place, pour remettre complètement en cause les développements demandés par les uns et par les autres, des développements qualitatifs – et j'insiste sur cela – du réseau des routes nationales.

Aussi le groupe libéral-radical rejettera-t-il toutes les propositions de modification de la liste des routes nationales suisses demandées par les différentes minorités, comme il rejettera la proposition de la majorité, qui concerne entre autres le prolongement de routes nationales dans le canton du Tessin, dans la région de Locarno.

Binder Max (V, ZH): Die SVP-Fraktion unterstützt ohne Wenn und Aber einstimmig die Vorlage des Bundesrates, inklusive der Strecken Le Locle–La Chaux-de-Fonds und der Zürcher-Oberland-Autobahn, inklusive deren Projekte. Wir sind überzeugt, dass der vorliegende Beschluss den heutigen Bedürfnissen des Individualverkehrs Rechnung trägt. Ob das für die Zukunft auch reicht, muss heute aller-

dings offenbleiben; die Minderheiten des, sage ich einmal, Wunschkonzertes zeigen es und beweisen dies. Die SVP-Fraktion lehnt alle Minderheitsanträge ab, die Strecken oder Projekte aus dem bundesrätlichen Entwurf streichen wollen. Ich nehme Stellung zu einzelnen Begehren:

Zum Minderheitsantrag Nordmann zu Artikel 1a: Herr Nordmann verlangt die Rückklassierung der heutigen Autobahn durch Morges, wenn die Strecke Aubonne–Villars-Sainte-Croix einst realisiert ist. Herr Nordmann, dafür könnte ich noch eine gewisse Sympathie oder ein gewisses Verständnis aufbringen. Aber freuen Sie sich nicht zu früh: Es wäre eigentlich in Analogie zu Schaffhausen–Bargen. Allerdings besteht der Unterschied darin, dass wir dort die Alternative, also die Ersatzstrecke, bereits haben. Das ist in Morges nicht so: Dort besteht die Alternative noch nicht. Deshalb, Herr Nordmann, ist heute, vielleicht zwanzig Jahre vor der erfolgten Realisierung, der falsche Zeitpunkt, um über eine Rückklassierung zu sprechen. Ich bin überzeugt, dass man zum Zeitpunkt, wo die Realisierung erfolgt sein wird, ohnehin wieder über dieses Thema sprechen wird. Dann ist, glaube ich, die richtige Zeit, allenfalls darüber zu befinden. Deshalb lehnen wir Ihren Minderheitsantrag ab.

Zwei, drei Worte zur Übernahme von Schienenprojekten in den Netzbeschluss Strasse, zum Vereina- und zum Lötschbergtunnel: Diese Minderheitsanträge lehnen wir ab. Sie sind absolut systemfremd; es geht hier um Strassen. In einer klassischen Bahnfinanzierung gibt es auch keine Ausnahme, in der eine Zubringerstrasse zum Bahnhof plötzlich als Eisenbahn angesehen wird. Nein, sie bleibt Strasse. Die beiden Tunnels sind ja gebührenfinanziert. Am Vereina bezahle ich 37 Franken pro Fahrt in eine Richtung. Ich tue das sehr oft und auch sehr gerne, weil es eine exzellente Verbindung ist. Ich habe mich damals massiv dafür eingesetzt, dass die Prättigauer Strasse aufklassiert wurde, und zwar, Herr Gasser, auf Wunsch der Bündner und nicht etwa als Idee der Zürcher.

Die Vorlage hat den Zweck, dass der Bund gewisse Infrastrukturen übernimmt. Ich habe es vorhin gesagt: Es ist kaum im Sinne des Erfinders, dass der Lötschberg und der Vereina plötzlich zwei Teilstücke haben, die eigentlich aus der Verantwortung des Eigners, BLS oder RhB, gehen. Das macht keinen Sinn, deshalb lehnen wir das ab.

Frau Graf-Litscher, auf diesen Moment habe ich lange gewartet, und zwar geht es hier um die Oberlandstrasse. Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich bin Mitglied des Vereins Zusammenschluss Zürcher-Oberland-Strasse. Frau Graf-Litscher, es geht nicht um eine neue Autobahn. Die Autobahn besteht von Brütisellen bis Uster vierspurig und richtungsgetreunt. Die Autobahn führt dann weiter von Hinwil bis nach Rapperswil respektive Rüti, wiederum vierspurig und richtungsgetreunt. Dazwischen haben wir den Engpass der Kantonsstrasse im Gegenverkehr durch Wetzikon. Herr Zupziger hat Ihnen bereits gesagt, dass das Verkehrsaufkommen pro Tag rund 32 000 Fahrzeuge beträgt. Das ist das Projekt Zürcher-Oberland-Strasse.

Es geht hier eigentlich um zwei Dinge: Einerseits geht es darum, die Strecke in diesen Netzbeschluss aufzunehmen, und andererseits geht es um das Projekt. Sie haben richtig gesagt, dass das Projekt im Moment noch vor dem Bundesgericht hängig ist. Ich gehe davon aus, dass das Bundesgericht irgendwann im Herbst entscheidet. Sollte das Bundesgericht den Beschwerden positiv gegenüberstehen, dann bleibt die Strasse Nationalstrasse; so, wie sie ist, geht sie trotzdem zum Bund über. Es ist daher falsch, diese Strecke jetzt nicht in den Netzbeschluss aufzunehmen, nur weil das Projekt beim Bundesgericht hängig ist. Es geht dort nur um das Projekt, nicht um die Strecke – dass wir uns richtig verstehen.

Herr Hardegger, es ist für mich etwas seltsam, wenn Sie als Gemeindepräsident von Rümlang von Anwohnern bei der Oberlandstrasse sprechen. Für das Glatttal hätte ich noch so knapp etwas Verständnis, aber nur ganz knapp. Auch das ist ein Projekt, das zielführend ist; das muss sein.

Ich bitte Sie also, diesen Projekten – ich habe es gesagt: den Neuenburger Projekten und dem Zürcher Projekt – hier gemeinsam zum Durchbruch zu verhelfen.

Noch zu einem letzten Projekt, das wir unterstützen: Es ist ein Projekt im Kanton Tessin. Die SVP-Fraktion stimmt mit der Mehrheit für die Aufnahme der Strecke Aeroporto Locarno–Tunnel Mappo Morettina–Locarno–Ascona. Bei diesem Strassenstück ist es so, dass Sie von einer Nationalstrasse herkommen, und dann fahren Sie, ohne die Strasse zu wechseln, in den Tunnel – und plötzlich ist das keine Nationalstrasse mehr. Das macht für uns keinen Sinn, das hat für mich noch nie Sinn gemacht! Es gibt auch keine vergleichbaren Projekte in der Schweiz, sodass diese Strecke nicht zum Präjudiz ernannt werden kann. Ich habe in der Kommission explizit nachgefragt. Herr Dieterle hat mir eine Strecke genannt, aber auf meine Nachfrage musste er dann kapitulieren. Er hat gesagt, es gebe, so glaube er, wirklich keine anderen Strecken. Man kann hier also nicht von einem Präjudiz sprechen, sondern nur – auch das habe ich heute manchmal schon gehört – vom gesunden Menschenverstand.

Noch ein Wort zum Wunschkonzert: Hier kann man tatsächlich geteilter Meinung sein. Man kann ordnungspolitisch votieren, dann müsste man wahrscheinlich gegen diese Projekte sein. Man kann fiskalpolitisch operieren – mit dem 70-Franken-Entscheid müsste man wahrscheinlich dagegen sein. Man kann verkehrspolitisch und zukunftsgerichtet argumentieren, dann muss man für diese Projekte sein. Und man kann regionalpolitisch operieren, dann kann man für diese Projekte sein. Ich sage hier nicht, wie sich die SVP-Fraktion verhält, Sie werden es sehen.

van Singer Christian (G, VD): Concernant la proposition de la minorité Nordmann relative au contournement de Morges, savez-vous que c'est non seulement la proposition de notre collègue Nordmann, mais que c'est aussi celle du gouvernement vaudois, qui souhaite le déclassement de l'actuelle traversée de Morges après la réalisation du contournement? Car le gouvernement se rend compte que c'est la seule façon pour faire accepter ce projet par la population.

Binder Max (V, ZH): Ich habe ja gesagt, ich habe gewisses Verständnis dafür, aber nicht zum heutigen Zeitpunkt. Es macht doch keinen Sinn, dass wir heute über die Rückklassierung einer Strasse sprechen, obwohl wir noch gar nicht wissen, ob und wann letztlich die Realisierung der Umfahrung von Aubonne nach Villars-Sainte-Croix kommt. Ich sage, zu jenem Zeitpunkt der Realisierung wird man ohnehin darüber sprechen. Dann ist der richtige Zeitpunkt, und dann, in zwanzig Jahren, haben Sie nicht mit meinem Widerstand zu rechnen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Herr Binder, wenn Sie so gut wissen, wo Rümlang liegt, wissen Sie sicher auch, wie viele Kilometer des Nordrings auf Rümlanger Gemeindeboden liegen. Sie wissen sicher, wo eine allfällige Abzweigung der Glattalautobahn zu liegen käme, und Sie wissen sicher auch, wo die Autofahrer aus dem Zürcher Oberland einst durchfahren, wenn sie nach Bern wollen.

Binder Max (V, ZH): Das ist keine Frage, zumindest habe ich kein Fragezeichen erkannt. Aber selbstverständlich weiss ich das.

Gasser Josias F. (GL, GR): Ich habe jetzt wirklich ein Problem: Sind wir hier im griechischen Parlament? Es wird von «Wunschkonzert» gesprochen. Wir streiten uns über den Ausbau der Strassen, foutieren uns aber offensichtlich um die Finanzierung. Vor einer halben Stunde oder vor einer Stunde haben wir darüber gesprochen, dass offensichtlich – und das freut mich natürlich sehr – eine neue Ära in der Strassenbauphilosophie in Bezug auf die Finanzierung anbreche. Das geschieht nämlich über eine verursachergerechte Finanzierung, dass wir das, was wir ins Strassennetz zusätzlich aufnehmen, auch finanzieren müssen.

Ich habe die Rechnung in meinem ersten Votum gemacht. Wir haben jetzt über die Einnahmen bestimmt. Die Mehrheit sagt, 148 Millionen Franken stünden zur Verfügung. Für den Unterhalt und den Betrieb müssen wir mit 105 bis 111 Millionen Franken rechnen. Was sollen wir dann hier über Ausbaubehgehren debattieren, bei denen die Finanzierung in den Sternen steht? Allein die Oberland-Autobahn verschlingt 1,3 Milliarden, und das für 10 Kilometer. Von den zusätzlichen Betriebskosten, die noch kommen werden, spricht niemand. Das ist doch finanzpolitischer Frevel!

Es kommt noch dazu, dass hier im Saal gerade die Kräfte, die das Netz weiter ausbauen wollen, das Thema der externen Kosten ausblenden oder Tatsachen unterschlagen. In der von Herrn Wobmann zitierten Strassenrechnung sind die externen Kosten eben nicht enthalten. Wenn Sie die Zahlen anschauen, stellen Sie fest, dass das ganz ernüchternd aussieht: Die externen Kosten betragen für das gesamte Verkehrssystem – ich stütze mich auf eine Untersuchung aus dem Jahr 2005 – pro Jahr 8,5 Milliarden Franken. Von diesen 8,5 Milliarden betreffen 8 Milliarden, rund 95 Prozent, die Strasse. Wenn Sie das in Personenkilometer umrechnen, stellen Sie fest, dass der Personenverkehr mit Privatfahrzeuge 5,4 Rappen externe Kosten pro Personenkilometer erzeugt. Der öffentliche Verkehr auf der Strasse erzeugt externe Kosten von 3,4 Rappen pro Personenkilometer und die Bahn externe Kosten von 1,7 Rappen pro Personenkilometer. Da war ich schon froh, als die Frau Bundesrätin mir heute Morgen bestätigt hat, dass die Bahn billiger ist. Die Bahn ist aber nicht nur einfach billiger, vielmehr sind das exorbitante Unterschiede.

Wenn wir liberale, der Marktwirtschaft trauende Politikerinnen und Politiker in diesem Saal sind – von dem gehe ich aus –, dann müssen wir doch Kostenwahrheit verlangen; wir müssen für diese einstehen. Nur so können sich die Präferenzen der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer entsprechend artikulieren. Nur so wird entsprechend die Kapazität des präferierten Verkehrssystems ausgebaut.

Ich bitte Sie, diese Tatsachen zu berücksichtigen und keine weiteren Ausbauten zu genehmigen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich weiss, Herr Präsident, dass ich keine komplizierte Frage stellen darf, deren Antwort ich bereits kenne. Ich nehme das zur Kenntnis.

Herr Gasser, die Finanzierung des Gotthard-Eisenbahntunnels ist nicht gesichert. Wir alle wissen das. Die Schweiz ist das einzige Land, wo die Strasse die Schiene finanziert. Jetzt sagen Sie mir, wenn Sie vorher so kritisch waren, wie Sie den Betrieb des Neat-Gotthardtunnels finanzieren werden. Sagen Sie mir bitte auf Heller und Pfennig genau, woher Sie das Geld nehmen!

Gasser Josias F. (GL, GR): Auf Heller und Pfennig kann ich es Ihnen nicht sagen, aber wir haben wunderbare marktwirtschaftliche Systeme. Und das ist mein Ansatz. Wir haben eine Alpentransitbörse, gegen die Sie sich seit Jahrzehnten wehren. Da bekommen wir Geld für die Zulaufstrecken. Das ist Marktwirtschaft, das ist Liberalismus.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es wird halt erneut sehr ideologisch, wenn wir von der Finanzierung reden. Vielleicht nochmals zur Erhellung, worum es eigentlich geht: Ihnen liegen unterschiedliche Beschlüsse vor. Bei einem Beschluss dreht es sich nur um die Frage, welche Stücke von Kantonsstrassen Sie aufklassieren und in den Netzbeschluss, ins Nationalstrassennetz aufnehmen. Nochmals: Der Prozess dazu fing 2006 mit dem Sachplan Verkehr an. Man hat im Nachhinein dann festgestellt, wo es Lücken gibt und welche Teile die Kriterien einer Nationalstrasse erfüllen. Das Ganze wurde im Juni 2008 in die Vernehmlassung geschickt. Man entschied zusammen mit den Kantonen, welche Streckenteile aufzunehmen seien. Die Streckenteile, die Sie jetzt vor sich haben, wurden einvernehmlich als nationalstrassenwürdig angesehen. Das ist der Beschluss 1.

Dann liegen Ihnen Teilbeschlüsse vor, das wurde von Nationalrat Binder richtig gesagt: Hier geht es um die baureifen

Projekte, die auf Kantonsebene geplant sind und für die, Herr Hodgers, auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegt. Weil diese Projekte baureif sind, übernehmen wir sie jetzt zusätzlich, und zwar nicht nur als Strassenteile. Weiter gibt es die Netzerergänzungen, die noch nicht baureif sind. Hier sind wir erst im Bereich von Variantenstudien, aber künftig werden daraus dann Projekte entstehen; das ist eine andere Kategorie.

Sie vermischen jetzt zum Teil alles miteinander, oder Sie versuchen, Strassenprojekte einfach zu streichen, weil sie Ihnen nicht passen. Wenn man an die Kantone denkt, müsste man eigentlich auch den Kantonswillen respektieren, weil es dort Prozesse gegeben hat, die hier einvernehmlich abgebildet sind.

Ich habe zwei Probleme: Diejenigen Strassen, die wir aufnehmen, sind unbedenklich, wenn es nur um Unterhalt und Betrieb geht. Bei den drei baureifen Projekten ist es so, wie ich es Ihnen gesagt habe. Wenn Sie die Vignette nur auf 70 Franken festlegen, können wir die baureifen Projekte – nochmals, zur Erinnerung, das sind die Zürcher-Oberland-Autobahn, die Umfahrung Le Locle und die Umfahrung La Chaux-de-Fonds – zwar aufnehmen, aber lediglich unterhalten und betreiben. Wir können diese Ausbauprojekte zum grössten Teil aber nicht finanzieren. Das wird dann auf der Zeitachse nach hinten geschoben, oder es müssten andere Projekte in der Finanzierung aus der Strassenkasse zurückstehen. Diesen Beschluss haben Sie bereits gefasst, indem Sie eben bei 70 Franken sind. Das heisst für diese drei Projekte klar: Wir werden sie nicht oder viel später oder nur zum Teil finanzieren können, was den Ausbau betrifft.

Zweites Problem: Das finde ich ein bisschen schwierig an den Anträgen der Minderheit Wobmann – er war ja eigentlich für den Status quo, zusammen mit der Mehrheit seiner Fraktion. Da finde ich es ziemlich bedenklich, wenn man dem Bund trotzdem noch zusätzliche Strecken überbinden will, denn dann haben wir eigentlich wirklich die totale Kontradiktion.

Ich gehe jetzt noch kurz auf die einzelnen Anträge ein.

Ich beginne mit dem Minderheitsantrag Nordmann, mit der Situation in Morges. Es wurde richtig gesagt, dass es hier im Moment noch zwei Varianten gibt, die wir zusammen mit dem Kanton studieren: die eine Variante mit der Abklassierung und die andere ohne Abklassierung. Beide Varianten sind weiterhin als Option offen, sind im Gespräch. Ich glaube, es ist jetzt einfach weder die Zeit noch stufengerecht, dass sich das Parlament mitten in einen Prozess einmischt und bereits heute eine Deklassierung beschliesst, die grundsätzlich noch im Stadium der Gespräche, der Variantenstudien der Bundesverwaltung mit den kantonalen Behörden ist. Wenn die Region eine Variante mit einem Rückbau und einer zusätzlichen Querspange will, muss sie sich substatziell an den daraus entstehenden Mehrkosten beteiligen. Auch das sind Verhandlungen, die im Gange sind. Wenn der Antrag der Minderheit Nordmann angenommen würde, dann wäre es klar: Der Bund müsste den Rückbau durch Morges und auch die zusätzliche Querspange zu 100 Prozent finanzieren; das, obwohl Sie auch hier natürlich die Finanzen nicht gesprochen haben.

Kommen wir zum Minderheitsantrag Grossen Jürg, welcher die Netzerergänzung Morges-Ouest betrifft: Ich fasse das zusammen, weil es auch bei Herrn Grossen und seinen Anträgen zur Oberland-Autobahn wie auch bei den Anträgen zu Le Locle und La Chaux-de-Fonds immer um dasselbe geht. Es ist wenigstens konsequent, dass Sie sagen, dass Sie Projekte oder Netzerergänzungen streichen müssen, da Sie nur für 70 Franken sind. Insofern hat Ihr Antrag eine gewisse Logik.

Bei Le Locle muss ich Ihnen sagen, dass uns die Ortsdurchfahrt in Le Locle effektiv mit grosser Sorge erfüllt. Heute verkehren dort rund 21 000 Fahrzeuge pro Tag, nach den Prognosen 2030 werden es 30 000 Fahrzeuge pro Tag sein. Diese Region hat ganz erhebliche Verkehrsbelastungen, ungünstige Verhältnisse für den Langsamverkehr und eine starke Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung. Durch diese Umfahrung kann die Ortsdurchfahrt zu 50 bis 60 Prozent

entlastet werden. Das sind an sich Anliegen, die durchaus auch grünliberal wären. Von dieser Umfahrungsstrasse profitieren 10 000 Menschen. Wenn man jetzt dieses Projekt nicht aufnimmt, kann mit der Planung nicht begonnen werden. Die Planung des Kantons müsste nochmals die Verfahrensstufen nach Bundesrecht durchlaufen, was zu einer jahrelangen Verzögerung führen würde – erklären Sie das diesen 10 000 Menschen, die betroffen sind! Das ist ein reifes Projekt, es ist nötig, und niemand bestreitet die massive Belastung. Der Bund steht deshalb ganz klar dazu, dass die Menschen in Le Locle das Anrecht auf diese Umfahrung haben. Das ist eine gescheite Massnahme, gerade auch aus ökologischen Gründen.

Kommen wir zu La Chaux-de-Fonds: Hier ist die Situation nicht sehr viel anders. Heute haben wir dort 30 000 Fahrzeuge pro Tag. Nach den Prognosen werden es 2030 mindestens 9000 Fahrzeuge mehr pro Tag sein. Auch hier besteht eine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs. Es ist ein klarer Beschluss gegen den öffentlichen Verkehr – das sage ich jetzt auch an die Linke! –, Sie schwächen auch hier den Langsamverkehr, den Sie sonst immer fördern. Es gibt auch hier 38 000 Personen, denen Sie sagen, dass Sie das nicht interessiert und dass sie in dieser schwierigen Verkehrssituation leben sollen. Dieses Projekt ist nötig und reif. Es ist schon lange in der Planung des Kantons und ist nach allen Verfahrensstufen gutgeheissen worden. Die Menschen in La Chaux-de-Fonds warten schon seit vielen Jahren auf diese Problembekämpfung. Wenn Sie das streichen, stelle ich Sie hier in die Verantwortung, dass Sie den Menschen in La Chaux-de-Fonds sagen, dass Sie das weiterhin für zumutbar halten.

Kommen wir zur Oberland-Autobahn: Es wurde schon vieles dazu gesagt. Hier gibt es den Antrag der Minderheit Grossen Jürg. Es wurde von Herrn Nationalrat Binder richtig gesagt: Es geht hier um eine Lücke zwischen Brütisellen und Reichenburg, die wir schliessen. Dass diese Verbindungsstrasse würdig ist, eine Nationalstrasse zu sein, kann niemand ernsthaft bezweifeln. Auch hier gibt es eine zwanzigjährige Leidensgeschichte. Auch dieses Projekt ist baureif; es ist alles eingeleitet. Wenn das Bundesgericht entscheidet, kann man loslegen. Wenn es Veränderungen verlangt, muss der Bund, wenn diese Strecke dann im Nationalstrassennetz ist, die Planungen vornehmen oder verbessern. Aber auch hier kann man das Problem nicht lösen, indem man nur sagt: Es geht mich nichts an, die Menschen dort sollen weiterhin vor sich hin wursteln.

Kommen wir zum Glatttalprojekt: Das ist ja eine Netzergänzung und nicht ein baureifes Projekt. Beim Glatttal sind wir nicht in der Projektierung, Herr Hardegger, da gibt es erst grobe Variantenstudien. Erst wenn diese Netzergänzung im Netzbeschluss aufgenommen ist, können wir das Projekt lancieren, das heisst ein eigentliches Ausführungsprojekt mit der bekannten Auflage auf die Reise schicken. Es gibt kein Netzteil, das ohne Umweltverträglichkeitsprüfung aufgenommen wird. Es ist völlig klar, dass auch hier selbstverständlich alle Kriterien der Nachhaltigkeit untersucht und abgetieft werden müssen. Hier geht es effektiv um die Netzergänzung, weil das Glatttal einen der gravierendsten Engpässe in der Problemstufe 3 darstellt: Heute ist die Auswirkung so, dass ein beträchtlicher Teil des überregionalen Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz ausweicht. Und diese Situation wird sich weiter verschlimmern.

Der bestehende Ausbau der A1 im Glatttal ist wegen der zahlreichen Verzweigungsbauwerke und Anschlüsse mit hohen Kosten verbunden und weist eine geringere verkehrliche Wirkung auf als die beantragte Netzergänzung. Wenn man jetzt darauf verzichten würde, dann müssten Lösungen auf dem bestehenden Trasse mit weit geringerer verkehrlicher Wirkung gesucht werden. Deshalb sind der Bundesrat und der Kanton klar der Auffassung, dass die jetzige Aufnahme in den Netzbeschluss nötig ist, weil eben erst danach mit der Aufnahme der Verbindung, mit dem generellen Projekt begonnen werden kann. Das ist wichtig, und dasselbe gilt eben für Morges.

Ich komme noch zu den Anträgen von Frau Teuscher und Herrn Candinas zur Übernahme der Kosten für den Lötschberg- und den Vereinatunnel. Hier wurde es auch richtig gesagt: Das sind völlig systemfremde Anträge in dieser Vorlage. Es geht hier nicht um die Ausgestaltung der Infrastrukturen, sondern darum, was überhaupt ein Teil des Nationalstrassennetzes ist, was würdig ist, Teil dieses Netzes zu sein. Hier hätten wir innerhalb des Netzbeschlusses zudem die kuriose Situation, dass Inhaber einer Vignette dann kostenfrei den Lötschberg- oder den Vereinatunnel passieren könnten und die anderen Tunnels nicht, weil erstere in einen Netzbeschluss für die Vignettenpflichtigen aufgenommen wurden. Diesen Widerspruch, diese Diskriminierung müssten Sie dann ziemlich gut erklären. Das passt nicht, und ich bitte Sie deshalb, diesen Minderheitsanträgen nicht zuzustimmen. Im Übrigen wären natürlich auch hier die Mehrbelastungen vorhanden – beim Vereinatunnel mindestens 15 Millionen Franken im Jahr und beim Lötschbergtunnel mindestens 30 Millionen Franken im Jahr –, und Sie müssten mir dann noch sagen, wie das zu finanzieren wäre.

Gänzlich unverständlich ist für mich, dass Frau Teuscher das beantragt. Das ist ganz klar eine Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs, und ich kann mir schlichtweg nicht erklären, warum Sie das unterstützen. Unerwünschte Verkehrsverlagerungen von der A9/A1 auf die Lötschbergachse und induzierter Neuverkehr wegen des Gratisangebotes wären ja offensichtlich der Fall.

Ich kann mich noch zu den letzten Vorschlägen äussern, neue Strassen aufzuklassieren.

Zuerst zu Herrn Grunder: Es hat mich ein bisschen gestört, dass Sie die Bundesverwaltung dermassen attackieren und ihr quasi vorwerfen, sie sei nicht korrekt vorgegangen. Das Emmental ist ein schönes Tal, es wächst, die Region ist wichtig. Aber dafür, ob man nationalstrassenwürdig ist, gibt es Kriterien. Nicht jede Strasse, nicht jede Region hat Anspruch auf eine Nationalstrasse und einen Anschluss an eine Nationalstrasse. Bis dahin sind wir uns wahrscheinlich einig. Der Vorschlag wurde seriös geprüft, aber selbst der Kanton Bern hat das nicht so beantragt. Es wäre typischerweise ein Projekt des Agglomerationsverkehrs. Aber auch so, als Projekt des Agglomerationsverkehrs, hat es der Kanton Bern nicht angemeldet, und das wäre eigentlich die richtige Antwort auf die Frage des Anschlusses für das Berner Oberland respektive das Emmental. Dazu sind wir klar der Meinung: Wenn Sie auch solche Strassenelemente zu Nationalstrassen erklären wollen, dann öffnen Sie wirklich die Büchse der Pandora; dann hätte ich für meine Region dann auch noch ein paar Ideen, denn so würde der Kanton zulasten des Bundes entlastet. Aber ob die Strasse nationalstrassenwürdig wäre, wäre zu klären.

Ich bin klar der Meinung: Diese neuen, nicht in die Vorlage aufgenommenen Strassen müssen Sie ablehnen; zumal Sie ja wohl nicht bereit wären, die Folgekosten zu tragen, wenn es um die Finanzierung ginge. Die Kantone haben mit dem Astra eine gute Vorarbeit geleistet bei der Konzipierung dessen, was eine Nationalstrasse sein soll und welche Kantonsstrassenteile diesen Kriterien entsprechen. Wenn man A sagt, muss man auch B sagen; und B heisst Unterhalt, Betrieb und Ausbau, das ist einfach so. Deshalb, glaube ich, ist die Vorlage korrekt konzipiert.

Zum Schluss noch etwas an Herrn Nationalrat Gasser: Die Diskussion über die externen Kosten, die nicht internalisiert sind, und über die Rolle des Strassenverkehrs ist eine alte, wir werden sie auch weiterführen. Ich bitte aber zu beachten, dass wir heute die Situation haben, dass die Transferzahlungen vom Strassenverkehr an den öffentlichen Verkehr mit mindestens 2 Milliarden Franken pro Jahr doch beträchtlich ausfallen. Das sind Transferzahlungen, die die Strasse zugunsten des öffentlichen Verkehrs erbringt, auch weil wir erreichen wollen, dass die Strasse durch die Verlagerungspolitik eine gewisse Entlastung erfährt. Das muss aber anerkannt werden.

Wir haben eine zweite Transferzahlung, und das ist die Hälfte der Mineralölsteuer, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Auch das ist eine Finanzierung durch die Strasse

in beträchtlicher Höhe zugunsten der allgemeinen Bundesaufgaben. Das muss man gerechterweise auch anerkennen, und das macht der öffentliche Verkehr eben nicht im Ansatz. Deshalb halte ich es immer für gefährlich, wenn man die Verkehrsträger erneut gegeneinander ausspielt. Dies munitioniert die Strasse gegen den öffentlichen Verkehr und umgekehrt. Beim öffentlichen Verkehr hat man dann das Gefühl, bei der Strasse könne man noch viel absaugen oder Abgaben erhöhen. Beides ist falsch. Wenn Sie die Mobilität der Zukunft, die Entwicklungen und die Bedürfnisse anschauen, dann sehen Sie, dass beide Verkehrsträger werden bluten müssen, vom Nutzer – ob er die Bahn oder die Strasse nutzt – bis hin zur öffentlichen Hand. Deshalb ist es sehr gefährlich, wenn man jetzt das Gleichgewicht aus dem Lot bringen will, denn dann wird bei all den Verkehrsvorlagen – von diesem Beschluss bis zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) – nicht nur ein Referendum resultieren, sondern die alten Grabenkämpfe werden wieder ausbrechen. Hier ist es mir ein Anliegen, auch der Strasse Tribut zu zollen, wonach sie viel leistet und wonach die Abgaben von dieser Seite wesentliche Teile des Bundeshaushaltes finanzieren.

Insofern sind wir in der Schweiz punkto Finanzierung der Verkehrsanlagen in einer beneidenswert guten Situation, wenn man das mit dem Ausland vergleicht.

Grunder Hans (BD, BE): Frau Bundesrätin, ich nehme zur Kenntnis, dass Sie anscheinend nicht wissen, dass der Kanton Bern die Standesinitiative 09.303 eingereicht hat, die verlangt, dass die betreffenden Strassenstücke ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.

Zu meiner Frage: Haben Sie Kenntnis davon, dass sowohl für den Oberaargau als auch für das Emmental das Gesuch gestellt wurde, dass die betreffenden Projekte in das Agglomerationsprogramm aufgenommen werden? Die Gesuche wurden vom ARE genau deshalb abgelehnt, weil es argumentierte, dass mit diesen Projekten nicht eine Agglomeration, sondern eine Region erschlossen werde; die Projekte könnten deshalb nicht aus diesem Topf finanziert werden. Ich muss feststellen: Ihre Aussage ist falsch.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das stimmt nach meinen Informationen nicht. Der Kanton Bern hat diese Projekte nicht bei den Agglomerationsprojekten eingegeben. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat mir das so bestätigt.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Herr Kollege Regazzi wird sich zum neuen Tessiner Projekt äussern, ich mich ganz kurz zu den übrigen, ohne die bereits mehrfach geäusserten Argumente zu wiederholen.

Die Kommissionsmehrheit ist mit Ausnahme des erwähnten Projektes Tenero–Ascona für den bundesrätlichen Entwurf. Wir sind auch der Meinung, dass die Autobahn durch Morges nicht bereits heute abgeschlossen werden, sondern eine Option bleiben soll. Wenn sie ihre Funktion tatsächlich nicht mehr erfüllt, wie das heute im Kanton Schaffhausen für die Strecke Barga–Schaffhausen der Fall ist, dann ist der Zeitpunkt gekommen, darüber zu diskutieren, sie aus dem Netz herauszunehmen. Die Kommission hat sich allerdings nur mit Stichentscheid des Präsidenten für den bundesrätlichen Entwurf ausgesprochen.

Auch die Situation im Emmental und im Oberaargau ist in der Kommission mit 13 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen gemäss Bundesrat entschieden worden. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass die Kriterien für eine Aufnahme nicht erfüllt sind, nicht eines der sechs Kriterien, dass der Weg also tatsächlich über die Agglomerationsprojekte führen müsste.

Die Aufnahme der beiden Tunnels wird von der Kommission insofern abgelehnt, als es darum geht, sie ins Netz aufzunehmen. Zusätzlich zu den bereits dargelegten Gründen ist es wahrscheinlich verfassungsmässig nicht zulässig, Schienenstrecken durch die Autobahnvignette zu finanzieren. Das ist ein zusätzliches Argument. Im Übrigen werden ja beide Tunnels über Gebühren finanziert, und insofern besteht kein

Bedarf für eine zusätzliche Finanzierung. Der Antrag zum Lötschbergtunnel ist in der Kommission mit 12 zu 11 Stimmen abgelehnt worden, der Antrag zum Vereinatunnel lediglich mit dem Stichentscheid des Präsidenten.

Die Strecke «N13 Tenero–Ascona» ist in der Kommission mit 11 zu 10 Stimmen gutgeheissen worden. Damit hat die Mehrheit ein neues Projekt aufgenommen, während die Oberland-Autobahn mit 16 zu 8 Stimmen im Programm verblieben ist. Die Strecke «Baden–Koblenz (Grenze)» für die N19 ist mit 14 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen nicht ins Programm aufgenommen worden, weil wir mehrheitlich der Auffassung sind, diese Strecke erfülle die Kriterien nicht, um ins Netz aufgenommen zu werden. Auch für diese Strecke wird auf die Agglomerationsprojekte verwiesen.

Es bleiben schliesslich die drei zu übernehmenden Projekte: Das Projekt Zürcher-Oberland-Autobahn ist vermutlich mehr Leuten hier drin bekannt als die Situation im Neuenburger Jura. Es geht aber doch darum, dass die beiden Städte umfahren werden können, und ich bitte Sie im Namen der grossen Mehrheit der Kommission um Zustimmung – wir haben das mit 16 zu 4 Stimmen so entschieden. Es geht tatsächlich darum, dass der Wohnraum in diesen Städten verdrängt wird, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr behindert oder verdrängt werden, dass die innerstädtischen Situationen unhaltbar sind. Diese Probleme müssen jetzt und nicht erst in Zukunft aufgrund von heute noch nicht definierten neuen Verkehrsregelungsprojekten gelöst werden. Die Oberland-Autobahn ist mit 15 zu 8 Stimmen im Programm belassen worden.

Somit folgen Sie bitte überall dem Bundesrat, mit Ausnahme des Entscheides zur Strecke Tenero–Ascona, zu der jetzt Kollege Regazzi sprechen wird.

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: Mon collègue rapporteur de langue allemande a déjà développé les raisons qui ont conduit la majorité de la Commission des transports et des télécommunications à rejeter les nombreuses propositions de changement dans le réseau des routes nationales listées dans l'annexe.

Pour des raisons d'économie du débat, je me limite à vous exposer les motifs qui ont poussé la commission à n'accepter qu'une seule proposition soumise à la commission, dans laquelle on demande d'intégrer dans le réseau des routes nationales le tronçon Bellinzone–Locarno, qui comprend également le tunnel Mappo Morettina que la plupart d'entre vous devraient connaître.

Il faut tout d'abord rappeler qu'en 2006, le Conseil fédéral avait approuvé le plan sectoriel des transports. Ce document répertoriait les routes qui auraient dû être transférées des cantons à la Confédération, devenant ainsi routes nationales. Parmi celles-ci, la Confédération avait prévu la liaison Bellinzone–Locarno. Après 2006, l'OFROU a soumis aux cantons la proposition d'adaptation du réseau des routes nationales qui a servi de base pour le présent message. Depuis lors, plusieurs documents ont confirmé le principe de la liaison entre Bellinzone et Locarno, mais curieusement jusqu'à Tenero, à sept kilomètres à l'est de Locarno, en excluant ainsi le tunnel Mappo Morettina.

Le canton du Tessin s'est fermement opposé à cette solution, la jugeant incompréhensible et incohérente, et a demandé à plusieurs reprises de corriger cette erreur. La majorité de la commission a fait sienne cette requête et a accepté l'amendement principalement pour ces motifs.

Dans le plan sectoriel des transports de 2006, il était prévu explicitement que ce tronçon de route devienne une route nationale. La liaison avec Locarno ne fait sens que si l'on inclut le tunnel Mappo Morettina, au bout duquel se trouve la sortie pour accéder au centre de l'agglomération. Prévoir, comme le fait le Conseil fédéral, que l'accès à la ville de Locarno s'arrête à Tenero est une solution arbitraire et illogique. Il s'agit de l'unique tunnel avec une longueur de presque cinq kilomètres – un peu moins que celui du San Bernardino – à ne pas faire partie du réseau des routes nationales.

Du point de vue financier, bien que plutôt chère, cette proposition est soutenable.

Avant de conclure, permettez-moi de faire une observation à titre personnel. Monsieur Français a parlé de proposition idéaliste. Je rejette la critique. Cette proposition n'a rien à voir avec l'idéalisme, mais plutôt avec la cohérence. Ce tronçon de route devrait devenir route nationale seulement parce qu'il remplit les conditions prévues par le message, comme l'avait prévu l'OFROU dans le plan sectoriel des transports de 2006, comme je l'ai rappelé. Il faut enfin préciser que le nombre de voitures qui transitent n'est pas un critère pertinent. S'il l'était, on devrait enlever du réseau des routes nationales, par exemple, le tunnel du San Bernardino dans lequel le trafic est à peu près la moitié de celui empruntant le tunnel Mappo Morettina.

En conclusion, la commission, par 11 voix contre 10 et 3 abstentions, vous invite à accepter cet amendement concernant la N13.

Art. 1a

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7446)

Für den Antrag der Minderheit ... 79 Stimmen
Dagegen ... 86 Stimmen

N1 Aubonne/Morges (Ouest)–Villars-Sainte-Croix

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7447)

Für den Antrag der Mehrheit ... 96 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 67 Stimmen

N1 Kirchberg–Oberburg/Niederbipp–Bützberg

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7448)

Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 52 Stimmen

N1 Seebach/Zürich-Nord–Brüttsellen/Effretikon

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7449)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 69 Stimmen

N6

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7450)

Für den Antrag der Minderheit ... 91 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 74 Stimmen

N13

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7451)

Für den Antrag der Minderheit ... 77 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 73 Stimmen

N15

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7452)

Für den Antrag der Mehrheit ... 95 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 69 Stimmen

N19

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7453)

Für den Antrag der Mehrheit ... 127 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 34 Stimmen

N28

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7454)

Für den Antrag der Minderheit ... 94 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 70 Stimmen

N15 (Übernahme durch den Bund)

N15 (reprise par la Confédération)

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7455)

Für den Antrag der Mehrheit ... 93 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 68 Stimmen

N20 (Übernahme durch den Bund)

N20 (reprise par la Confédération)

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/7456)

Für den Antrag der Mehrheit ... 128 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 21 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

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 12.018/7457)

Für Annahme des Entwurfes ... 92 Stimmen
Dagegen ... 32 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

Achte Sitzung – Huitième séance

Donnerstag, 20. September 2012

Jeudi, 20 septembre 2012

08.15 h

12.018

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz.
Anpassung
Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales.
Adaptation**

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 745)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 20.09.12 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Le Parlement avait défini les liaisons routières d'importance nationale en 1960 en adoptant l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. A l'époque, on s'intéressait avant tout aux liaisons permettant de relier entre eux les pôles économiques du pays et à celles pouvant les raccorder aux routes européennes à grand débit. Près de cinquante ans après sa mise en vigueur, le temps est venu de le réviser et de le mettre à jour intégralement, car la planification des routes nationales ne correspond plus entièrement aux besoins actuels et futurs.

En un demi-siècle, l'augmentation de la population de notre pays de 2,5 millions d'habitants et les changements profonds survenus notamment au niveau du mode de vie et des loisirs se sont traduits par une croissance fulgurante du trafic. A lui tout seul, le trafic individuel motorisé a quintuplé, atteignant près de 90 millions de personnes-kilomètre. Une progression des trafics routier et ferroviaire de 15 à 30 pour cent est également projetée entre 2010 et 2030.

L'analyse approfondie du réseau existant des routes nationales dans le cadre du plan sectoriel des transports du 26 avril 2006 a d'ailleurs confirmé que ce dernier ne répondait plus suffisamment aux besoins des villes et des agglomérations de taille moyenne, ainsi que des régions périphériques. Par conséquent, l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales a pour objectif de garantir à long terme une desserte cohérente de toutes les régions du pays, par des liaisons routières d'importance nationale, et de renforcer la place économique suisse tout en favorisant la mise en oeuvre des objectifs de la Confédération en matière d'aménagement du territoire.

Pour assurer l'établissement d'un réseau cohérent, le Conseil fédéral a retenu sept critères pour définir ce qu'est une route nationale.

Il en découle qu'une route nationale devra désormais satisfaire au moins à l'une des exigences suivantes:

1. assurer le passage du trafic international de transit;
2. relier les grandes agglomérations de Suisse à l'étranger;
3. relier entre elles les grandes et moyennes agglomérations urbaines;
4. desservir les installations de transport d'importance nationale;
5. desservir les chefs-lieux cantonaux;
6. garantir la disponibilité du réseau sur les axes principaux;
7. desservir les grandes régions touristiques alpines.

Sur la base de ces critères et pour remédier à la situation actuelle, le Conseil fédéral propose donc dans son message les mesures suivantes:

1. l'intégration de 376 kilomètres de routes existantes dans le réseau des routes nationales d'ici à 2014;
2. la reprise de trois projets d'aménagement cantonaux qu'il juge d'intérêt national, c'est-à-dire essentiels pour notre pays: le tronçon manquant de l'autoroute de l'Oberland zurichois, soit la liaison entre Brüttsellen et Reichenburg, le contournement du Locle et le contournement de La Chaux-de-Fonds;
3. l'intégration de deux compléments au réseau, à savoir l'autoroute du Glatttal et le contournement de Morges.

Le projet 2 concerne la question sensible du financement par le truchement de la loi concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales. L'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales aura en effet des conséquences variables selon les cantons. Certains céderont des routes à la Confédération, d'autres non. C'est donc en fonction de ces transferts que les cantons seront soulagés des charges d'exploitation, d'entretien et d'aménagement de leur réseau routier et que variera le droit de compensation de la Confédération pour les routes transférées.

En chiffres, le transfert des routes cantonales dans le réseau des routes nationales entraînera des dépenses de quelque 305 millions de francs par an. Si 30 millions de francs seront compensés chaque année auprès des cantons, comme réduction de certaines contributions fédérales, les 275 millions de francs restants seront à la charge de la Confédération. Aussi, le Conseil fédéral propose-t-il d'augmenter le prix de la vignette autoroutière à 100 francs et d'introduire simultanément une vignette valable deux mois au prix de 40 francs. Ces nouveautés seront toutefois seulement introduites lorsque les conditions du financement spécial pour la circulation routière tomberont en dessous d'un milliard de francs, soit probablement en 2015.

Après en avoir débattu, la commission vous propose d'adopter le nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, à quelques exceptions près. Concrètement, et même si la discussion par article me donnera l'occasion de préciser la position de notre commission, permettez-moi déjà d'indiquer que la commission propose d'accepter la reprise des projets de contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Par contre, la commission ne peut retenir le projet visant à combler les lacunes de l'autoroute de l'Oberland zurichois, au vu de la décision récente du Tribunal fédéral.

En revanche, nous soutenons une proposition d'amendement visant à prolonger le tronçon de route nationale entre Bellinzona et Lugano, en incluant le tunnel Mappo Morettina, au lieu de s'arrêter à Tenero comme le Conseil fédéral le propose. Il s'agit en effet d'un cas particulier qui revêt une importance pour le réseau des routes nationales.

Par ailleurs, à une très forte majorité, la commission s'est écartée de deux décisions du Conseil national. D'une part, nous ne souhaitons pas intégrer dans le réseau des routes nationales les tronçons de ferroutage du Lötschberg et de la Vereina. Il ne s'agit pas ici d'émettre des réserves à l'égard du ferroutage, mais il nous semble en quelque sorte dangereux et illogique d'intégrer des tronçons de ferroutage dans un arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, notamment pour des questions juridiques et financières, mais éga-

lement en raison des conséquences possibles sur notre politique des transports.

D'autre part, la commission soutient le Conseil fédéral dans sa volonté d'augmenter le prix de la vignette autoroutière à 100 francs, argumentant notamment que l'extension du réseau des routes nationales doit être financée à long terme et qu'il s'agit d'une somme supportable, à nos yeux, eu égard à l'importance du réseau routier de notre pays. La volonté de la commission est de s'assurer que la Confédération pourra faire face à la problématique financière qui se dessine entre 2016 et 2030, évaluée à quelque 1,5 milliard de francs par année en moyenne.

En conclusion et tenant également compte du fait que ce dossier – et j'insiste là-dessus – est le fruit d'une longue concertation, voire d'une négociation avec les cantons, la commission vous propose, à l'unanimité, d'entrer en matière sur les quatre projets de loi et d'arrêté.

Stadler Markus (GL, UR): Ich schicke voraus, dass ich mich dem Eintretensantrag anschliessen werde, nicht zuletzt, weil es sich um ein nachträgliches Bereinigungsgeschäft handelt, das mit dem NFA zu tun hat.

Meine Bemerkungen beschränken sich auf vier Themen. Es liegt eine wesentliche, indirekte Strassenförderungsvorlage vor uns. 376 Kilometer Strasse werden von den Kantonen zum Bund verschoben. Die Kantone werden damit finanziell stark entlastet, wenn auch recht unterschiedlich. Man kann davon ausgehen, dass die Kantone das eingesparte Geld weiterhin für Strassenbelange ausgeben werden, insbesondere jene Kantone, die Spezialfinanzierungen kennen.

Die Entlastung der Kantone durch den Bund ist sehr grosszügig ausgefallen. Argumentiert wird im Wesentlichen mit dem nationalen Interesse, was ich im Allgemeinen nachvollziehen kann. Ich stelle aber in Bezug auf das Verhalten des Bundesrates einen gewichtigen Unterschied zu jener Antwort fest, die ich auf die Frage der Mitfinanzierung der interkantonalen Alpenstrassen durch den Bund in meiner Interpellation 10.3649 erhalten habe – es ging wohlverstanden nicht um die Übernahme, sondern um die Mitfinanzierung. Nun, beim Netzbeschluss: Grosszügigkeit. Damals, bei den Alpenstrassen: unverbindliches Verständnis, gepaart mit Abwehr.

Mit der Übernahme von konkreten Strassenprojekten durch den Bund sollten wir als Bundesgesetzgeber vorsichtig sein. Der Netzbeschluss darf nicht dazu benützt werden, Projekten, die in den Kantonen stark umstritten sind, durch diese Übernahme gleichsam die Absolution erteilen zu wollen. Damit eigentliche Projekte vom Bund übernommen werden, müssen die gesetzlichen Bedingungen erfüllt sein: Es müssen also baureife Vorhaben sein, denen kein möglicher oder effektiver Gerichtsentscheid entgegensteht.

Bei der Vignettenhöhe unterstütze ich eigentlich den nationalrätlichen Beschluss von 70 Franken. Zum einen ist die Vignette kilometerunabhängig und damit für das Verhalten der Inländer, das heisst für das Berücksichtigen ihrer eigentlichen Kosten, aus verkehrspolitischer Sicht suboptimal. Zum andern werden die 100 statt 70 Franken eine Ausgabenbeschleunigung im Strassenbau zur Folge haben, was nicht ohne Weiteres zu unterstützen ist. Weil der Strassenverkehr heute seine Kosten nicht selbst trägt und wir eine zweckgebundene Finanzierung kennen, bringt mich das in eine Zwickmühle. Deshalb habe ich keinen Antrag gestellt.

Ich möchte aber festhalten, dass auch mit einem Vignettenpreis von 100 Franken der Strassenverkehr seine externen Kosten, namentlich die Kosten der Umweltemissionen, nicht annähernd selbst trägt und wir da noch grossen Handlungsbedarf haben.

Theiler Georges (RL, LU): Das Ziel dieser Botschaft ist es ja, die Anpassung des Nationalstrassennetzes an die künftigen Bedürfnisse vorzunehmen. Die vorgeschlagenen Massnahmen, welche in der Botschaft enthalten sind, werden – das muss man schon so sehen – zusammen mit der Engpassbeseitigung, mit den Agglomerationsprogrammen, aber natürlich auch mit den Vorhaben, welche wir im Bereich der

Bahninfrastruktur zu beschliessen haben, wesentlich zur Verbesserung der Mobilität in diesem Land beitragen. Das ist das Positive an dieser Vorlage.

Wenn ich nun eher etwas den Mangel beleuchte, dann betrifft das Folgendes: Auf den Autobahnen haben die Stauzeiten massiv zugenommen; das hat man uns auch in der Kommission klar dargelegt. Die Stauzeiten haben sich in den letzten zehn Jahren vervierfacht. Warum ist das so? Es ist so, weil wir in den letzten zehn, zwanzig Jahren zu wenig in den Ausbau der Nationalstrassen investiert haben. Wir haben also auch einen massiven Nachholbedarf. Ich bin froh, dass man diesen Missstand nun in dieser Botschaft auch klar erkannt hat. Die Vorlage wird einen Beitrag zur Beseitigung leisten; davon bin ich überzeugt.

Insgesamt sind die Investitionen, die zur Beseitigung dieser Engpässe notwendig sind, aber gewaltig. Sie übersteigen die zur Verfügung stehenden Mittel bei Weitem. Ich befürworte daher die Erhöhung des Preises für die Vignette auf 100 Franken deutlich. Diese Zustimmung ist allerdings an zwei klare Bedingungen gebunden:

Die erste Bedingung ist in der Botschaft erfüllt. Die Erhöhung soll erst dann kommen, wenn die Rückstellungen bei den Treibstoffzöllen unter eine Milliarde Franken gefallen sind. Wir machen hier also nicht eine Erhöhung auf Vorrat, sondern wir machen sie erst dann, wenn es notwendig ist. Das finde ich gut, und ich unterstütze es.

Die zweite Bedingung ist für mich die, dass die Mittel dann auch effektiv zu 100 Prozent in den Bereich Strasse fliessen und nicht wieder woandershin. Wir haben in der Kommission, aber auch ausserhalb der Kommission Diskussionen geführt, wie das nun mit der VCS-Initiative laufen würde, die ins Haus steht. Die Befürchtungen sind da, dass diese Mittel, wenn wir jetzt die Vignette auf 100 Franken erhöhen, bei Annahme der VCS-Initiative wieder in den Bereich Schiene fliessen. Ich bitte Sie, Frau Bundesrätin, klarzustellen, dass das eben nicht der Fall sein wird.

Eine klare Schwachstelle der Botschaft orte ich aber in der Finanzierung der zweiten Stufe. Der Bundesrat sieht da selber eine Lücke. Es heisst, ab dem Jahr 2016 werde sich eine Lücke von im Durchschnitt 1,5 Milliarden Franken jährlich öffnen. Das können Sie in der Botschaft auf Seite 767 nachlesen. Die Diskussion über diesen Punkt wurde in diesem Rahmen nicht geführt, sie muss aber rasch geführt, es müssen Entscheide herbeigeführt werden. Wenn wir bei Fabi, der Finanzierung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur, bereit sind, einen Spezialfonds mit einer Quersubventionierung durch die Strassenbenützer einzurichten, so ist das für mich nicht unbedingt sehr transparent; das heisst, mit der heutigen Botschaft haben wir die Arbeit insgesamt nicht erledigt.

Ich habe mir deshalb erlaubt, in der Kommission eine Kommissionsmotion zu beantragen: Diese Finanzierungslücke soll mit einem Strassenfonds analog dem Bahnfonds, den wir mit der Fabi-Vorlage planen, geschlossen werden. Es ist genauso schlimm, im Zug zu stehen wie im Stau zu stehen. Deshalb meine ich, dass hier eine gewisse Symmetrie angestrebt werden muss.

Wir haben in der Kommission eine wunderbare Tabelle erhalten, es war von einer Spinne die Rede. Wer bei dieser Spinne noch drauskommt, ist entweder Spinne-Finanzspezialist oder -Verkehrsspezialist, aber ein normaler Mensch wird das kaum verstehen! (*Heiterkeit*) Ich bin in beiden betroffenen Kommissionen, deshalb darf ich mir diese Bemerkung erlauben. Ein normaler Mensch versteht das nicht mehr, da gehen die Ströme in die verschiedensten Töpfe, und dann wird aus den Töpfen wieder irgendwas abgezweigt. Oben gehen 9,4 Milliarden Franken rein, unten kommen 3,2 Milliarden Franken für die Nationalstrassen raus. Der Rest geht irgendwohin, davon 2 Milliarden zur Schiene. Herr Stadler, wenn Sie sagen, die Strasse finanziere sich nicht selber, dann müssen Sie ehrlicherweise auch sagen, dass das die Schiene mit Bestimmtheit nicht tut. Bei der Strasse meine ich, dass sie sich selber finanziert. 0,5 Milliarden Franken fliessen noch in die Kantonsstrassen. Das muss uns als Ständeräte interessieren. 4 Milliarden Franken

gehen in die Bundeskasse. So etwa könnte man vereinfacht den Topf erklären.

In den Strassenfonds, den ich mir vorstelle, müssten die notwendigen Mittel direkt eingespielen werden. Die Verwendung der Mittel müsste viel flexibler gehandhabt werden zwischen Unterhalt, Neubau, Ausbau, Engpassbeseitigung. Da müssten die Verantwortlichen für die Nationalstrassen die Mittel optimal einsetzen können und nicht einfach die Mittel so platzieren, bis der Topf entsprechend ausgeschöpft ist. Es ist im letzten Jahr vorgekommen, dass gegen Ende Jahr Bauten auf Nationalstrassen gebremst werden mussten. Ich habe in der Kommission nachgefragt, es wurde mir so bestätigt. Wenn wir so weit sind, dass Arbeiten, welche eigentlich finanziert und organisiert sind, gebremst werden müssen, geht das in Richtung Bananenrepublik; da geht das Geld auch gegen Ende Jahr aus, und dann muss man bremsen. Wir haben zu komplizierte, zu wenig flexible Strukturen; wir sollten uns nicht in diese Richtung bewegen.

Wenn ich einen Fonds analog zur Bahn fordere, so deshalb, weil ich die volkswirtschaftlichen Schäden von Staus für gravierend halte. Diese Verluste treffen das Gewerbe, die Wirtschaft und die Bevölkerung. Wir müssen uns bewusst sein: Jemand bezahlt den Handwerker, der am Morgen im Stau steht; es ist der Kunde, der ihn letztlich bezahlt. Es sind wir alle, die diese Kosten tragen müssen.

Ich bitte Sie daher wie der Kommissionsprecher, der Vorlage trotz der Finanzmängel, welche ich aufgezeigt habe, zuzustimmen bzw. der Kommission zu folgen. Ich bitte Sie aber auch, der Motion des Nationalrates, welche auf der Fahne aufgeführt ist, zuzustimmen. Diese Motion geht in die richtige Richtung.

Imoberdorf René (CE, VS): Mit dieser Vorlage soll der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aus dem Jahr 1960 an die heutigen und künftigen verkehrlichen Gegebenheiten angepasst werden. Seit der Inkraftsetzung des Netzbeschlusses hat die Wohnbevölkerung in der Schweiz von rund 5,4 Millionen auf rund 8 Millionen Einwohner zugenommen. Das Mobilitätsverhalten und das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft haben sich stark verändert. Dadurch haben sich die Anforderungen an die Strassen stark geändert. Die vorliegende Anpassung des Netzbeschlusses drängt sich auf.

Die Vorlage beantragt im Wesentlichen die Übernahme von 376 Kilometern bereits bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz, Massnahmen zur Finanzierung der damit verbundenen Mehraufwendungen des Bundes und die Aufnahme von zwei vordringlichen Netzergänzungen zur Beseitigung von Engpässen im bestehenden Nationalstrassennetz.

Strassen sind wie die Schiene eine sehr wichtige Infrastruktur. Damit werden Wirtschaftsräume miteinander verbunden. In den Randregionen hat die Strasse zudem eine noch grössere Bedeutung, weil sie dort auch einen grossen Teil des öffentlichen Verkehrs aufnimmt. Viele Regionen bleiben heute nur mehr bewohnt, wenn sie mit Strassen optimal erschlossen sind. Darum kommen auch hier neue Investitionen auf uns zu.

Dem Bund entsteht für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der zu übertragenden Strassen ein Mehraufwand von 305 Millionen Franken pro Jahr. 30 Millionen Franken pro Jahr sollen bei den abtretenden Kantonen kompensiert werden; die restlichen 275 Millionen Franken sollen durch eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken beschafft werden.

Ihre Kommission hat dieser Erhöhung grossmehrheitlich zugestimmt. Der Nationalrat hat beschlossen, den Preis für die Vignette nur auf 70 Franken zu erhöhen. Das hätte zur Folge, dass die Einnahmen um 160 Millionen Franken tiefer ausfallen würden. Damit könnten die Ausbauten, die im Rahmen der Netzergänzungen nötig sind, nicht oder vielleicht erst später ausgeführt werden.

Ich bin klar der Meinung, dass die Erhöhung auf 100 Franken moderat ist. Ich stelle immer wieder fest – ich habe das in der Kommission auch schon gesagt –, dass die Akzeptanz

der Vignette bei der Bevölkerung gross ist. Das kommt sicher auch daher, dass die Schweiz im internationalen Vergleich äusserst günstige Preise für die Benützung des Nationalstrassennetzes hat.

Der Nationalrat hat den Vorschlägen des Bundesrates, was die Aufnahme von neuen Strassenabschnitten ins Nationalstrassennetz betrifft, ohne Abstriche zugestimmt. Zusätzlich haben im Nationalrat die Autoverladestrecken an der Veina und am Lötschberg Aufnahme in den Netzbeschluss gefunden. Ihre Kommission hat sich grossmehrheitlich gegen diese Vorhaben ausgesprochen. Gute Gründe sprechen aber dafür, dass diese beiden Abschnitte in den Netzbeschluss aufgenommen werden. Ich werde meinen Minderheitsantrag in der Detailberatung begründen.

Ich möchte Sie bitten, auf die vier Vorlagen einzutreten und auch die Motion des Nationalrates 12.3329, «Strategisches Entwicklungsprogramm Strasseninfrastruktur», anzunehmen.

Janiak Claude (S, BL): Es ist ja schon vieles über diese Vorlage gesagt worden. Das Gesamthema dieser Vorlage ist es, dass verschiedene Strassen aufklassiert werden und verschiedene Kantone und Regionen davon profitieren. Ich möchte nur ganz kurz auf zwei Aspekte eingehen. Der Finanzierungslösung ist ein jahrelanges und auch zähes Ringen zwischen Kantonen und Bund vorausgegangen. Man hat sich nun gefunden. Daher sollten möglichst keine Änderungen der Vorlage eingebracht werden. Das ist die erste Botschaft, die ich aus meiner Sicht überbringen möchte. Ich denke, dass die Kommission dieses Gebot auch befolgt hat; das erkennen Sie, wenn Sie schauen, wie die Anträge ausgefallen sind.

Dann möchte ich noch kurz etwas zur Vignette sagen, das war ja das grosse Thema in der Öffentlichkeit. Ich sage etwas dazu, weil ich in der Kommission den Antrag gestellt habe, da dem Bundesrat zu folgen. Die Begründung, die im Nationalrat vorgebracht worden ist – dass man da auf Vorrat Mittel beschaffe –, ist eindeutig falsch. Eine Erhöhung ist ja erst vorgesehen, wenn der Saldo der Spezialfinanzierung Strassenverkehr den Schwellenbetrag von einer Milliarde Franken unterschreitet. Die Vignette bezahlen schliesslich diejenigen, die das Autobahnnetz benutzen. Vor allem scheint mir doch auch erwähnenswert, dass wir im Verhältnis zu den Autobahngebühren im angrenzenden Ausland eindeutig auf der billigen Seite sind. Für mich persönlich war es immer unverständlich, dass wir den Preis für die Autobahnvignette bis heute so tief gehalten haben. Wer einmal nach Südfrankreich in die Ferien und wieder zurück fährt, zahlt mehr als die 100 Franken, die man hier für das ganze Jahr bezahlt.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten. Bei der Vignette gibt es ja keine Debatte mehr, weil kein Minderheitsantrag mehr vorhanden ist.

Jenny This (V, GL): Ich möchte Sie ebenfalls bitten, auf die Vorlage einzutreten. Der Netzplan für die Nationalstrassen hat seit 1960, also seit rund 52 Jahren, keine grossen Änderungen mehr erfahren, also braucht es zwingend Anpassungen. Rückblickend gilt es anerkennend festzuhalten, dass damals das Parlament und der Bundesrat sehr, sehr weitsichtig gehandelt haben. Denn wer hätte dannzumal gedacht, dass sich in der kurzen Zeit der Verkehr verfünffachen würde? Sie waren also sehr pionierhaft, die damals das Nationalstrassennetz beschlossen haben. Sofern wir nur annähernd gleich weitsichtig handeln wollen, müssen wir nun dringend diese Engpässe beseitigen. Eine leistungsfähige und effiziente Infrastruktur ist für unsere wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz unabdingbar. Sie ist geradezu die Achillesferse unseres Landes, entscheidend für die Zukunft unseres Landes.

Grundsätzlich stellt sich ja nur eine Frage: Wollen wir im Stau stehen, was uns volkswirtschaftlich Milliarden kosten wird, oder wollen wir das unnötige und aufreibende Warten mit Produktivität ausfüllen? Nur diese Frage gilt es letztlich zu beantworten.

Kommt dazu, dass die Bevölkerung der Schweiz jährlich um rund 80 000 Mitbewohnerinnen und Mitbewohner wächst, und die hangeln sich ja bekanntlich auch nicht von Baum zu Baum, sondern bewegen sich – wie wir alle – auf der Strasse und auf der Schiene. Darüber herrscht wohl hier im Rat wie auch im Nationalrat Einigkeit.

Nicht klar hingegen ist, woher der Bund die dringend notwendigen Mittel nehmen soll. Sofern wir die Kantone mit all ihren berechtigten Forderungen nur einigermaßen ernst nehmen wollen, führt an einer Erhöhung der Autobahnvignette auf 100 Franken, wie es der Bundesrat vorgeschlagen hat, kein Weg vorbei. Der Nationalrat hat aus mir unverständlichen Gründen beschlossen, eine Erhöhung auf 70 Franken sei das Höchstmass.

Ich kann es drehen und wenden, wie ich will, aber so können nur jene argumentieren, denen unabhängig von der Verfügbarkeit der Mittel sämtliche Verkehrsinfrastrukturen im Übermass zur Verfügung stehen. Sie wohnen an den grossen Achsen der grossen bevölkerungsreichen Zentren, und ihnen werden diese Verkehrsinfrastrukturen so oder so zur Verfügung gestellt.

Für sämtliche Randregionen hingegen sind diese zusätzlichen Mittel zentral und schlicht existenziell. Mit diesen Mitteln wird letztlich entschieden, ob wir ebenfalls an die Zentren, an die Grosszentren angeschlossen werden oder eben nicht. Es geht also um die Frage: Reservate oder Wirtschaftszentren, Pampas oder pulsierendes Leben? Eine Stunde im Stau kostet viel mehr pro Tag als diese Erhöhung des Vignettenpreises.

Die Frage der Zumutbarkeit dieser Erhöhung auf 100 Franken stellt sich für mich schon lange nicht mehr. Auch einem allfälligen Referendum würde ich gelassen entgegenblicken. Solange abends um 22 Uhr an Coop-Tankstellen kiloweise Pommes Chips, literweise Champagner und Zigaretten im Multipack gekauft werden, sind, muss ich sagen, soziale und gesellschaftspolitische Überlegungen fehl am Platz.

Wir haben nun einmal die Finanzierung für die dringend notwendigen Projekte sicherzustellen, Punkt, fertig. Diese Erhöhung kommt vollumfänglich der Strasse zugute und somit dem Autofahrer. Herr Stadler will an den 70 Franken festhalten. Er will keine zusätzlichen Strassen, das ist sein gutes Recht, und damit kann ich leben. Aber einem Ausbau zuzustimmen, ohne zu sagen, woher das Geld kommt, wäre schlicht grobfahrlässig. Da könnte ich als Mitglied der Finanzkommission nicht zustimmen.

Ebenfalls, das können Sie sich bildhaft leicht vorstellen, gäbe es in Bezug auf die zu berücksichtigenden Projekte hier im Rat ein Sumoringen erster Güte. Jeder wollte ja der Erste sein, der mit seinem Projekt berücksichtigt würde.

Ich möchte Sie bitten, der Kommission in allen Belangen zuzustimmen. Dann kann ich stolz und erhobenen Hauptes heute in den Feierabend eintreten und kann stolz auf diesen Rat und meine Kolleginnen und Kollegen sein.

Lombardi Filippo (CE, TI): Anche da parte mia giunge evidentemente il sostegno al progetto sottoposto dal Consiglio federale, con le proposte di emendamento accolte dalla nostra commissione. E importante completare la rete delle strade nazionali cinquant'anni dopo la sua adozione. E importante anche scaricare i cantoni dei costi che chiaramente non erano più di loro competenza, tenuto conto dell'evoluzione della società, della popolazione, dell'economia, dei traffici e dei trasporti.

Sono particolarmente grato alla commissione di aver integrato nel progetto la galleria Mappo-Morettina, completando in modo assolutamente logico la rete delle strade nazionali che ci veniva proposta dal Consiglio federale.

Sie kennen alle die Strecke, die nach Locarno führt. Es wäre absolut unlogisch gewesen, das Nationalstrassennetz in Tenero, also drei Gemeinden vor Locarno, zu unterbrechen und den Mappo-Morettina-Tunnel dem Kanton zu überlassen; es handelt sich notabene um einen Tunnel, der bereits besteht, vom Kanton finanziert wurde und nicht neu gebaut werden muss. Natürlich werden mit der Kommissionslösung die Unterhaltskosten den Bund belasten, aber die Tessiner

Autofahrer, genauso wie die eidgenössischen und ausländischen Touristen, die dort verkehren, haben bei diesem relativ langen Tunnel Anspruch auf die gleichen Sicherheitsstandards, wie sie bei allen anderen Autobahntunnels des Landes auch bestehen – und das kann nur die Übernahme durch den Bund sichern.

Termino con alcune parole sull'aumento della vignetta a 100 franchi, come proposto dal Consiglio federale e della nostra commissione, e non a 70 franchi, come vorrebbe il Consiglio nazionale. Certo, non è mai piacevole proporre aumenti di tasse. Ma se vogliamo l'allargamento della rete delle strade nazionali e se vogliamo assicurarne la manutenzione futura – sempre più costosa ma sempre più necessaria e sempre più preziosa, perché aumenta non solo il nostro benessere ma soprattutto la nostra sicurezza – dobbiamo essere conseguenti. Noi siamo fieri di aver ridotto, negli ultimi decenni, di due terzi il numero di vittime della strada. Questo successo è dovuto anche al miglioramento delle infrastrutture stradali. Dobbiamo continuare a sostenere anche in futuro questo miglioramento con i mezzi necessari.

Se poi facciamo il confronto con quel ci costa il pedaggio, appena varcata la frontiera, per usare le autostrade per esempio della vicina Repubblica italiana, ci rendiamo conto che una vignetta di 100 franchi all'anno è assolutamente sostenibile, giustificata, utile e necessaria per permettere alla Confederazione di assicurare i propri doveri nei confronti della popolazione e scaricare i cantoni e magari in particolare il mio cantone di costi importanti.

Sostengo le proposte del Consiglio federale e della nostra commissione e vi invito ad entrare in materia.

Berberat Didier (S, NE): Aujourd'hui, je suis heureux. D'abord parce que nous avons eu une superbe sortie hier après-midi, et j'en remercie le président, mais aussi et surtout parce que le Conseil fédéral, suivi en cela par la commission et, je l'espère, par le Conseil des Etats, va enfin classer la H20, qui est la route qui relie Neuchâtel au Col-des-Roches à côté du Locle, en route nationale N20.

Vous le savez, le réseau autoroutier suisse a des lacunes, puisqu'il date de cinquante ans, et il était très judicieux de combler cette lacune, notamment en ce qui concerne cette région. Les Montagnes neuchâteloises sont une région qui compte malgré tout environ 60 000 habitants qui, pour l'instant, ne sont pas reliés au réseau des routes nationales. Dans les villes de La Chaux-de-Fonds, mais surtout du Locle, nous vivons une situation extrêmement difficile, dans la mesure où près de 20 000 véhicules transitent tous les jours par le centre-ville du Locle, ce qui congestionne totalement cette cité.

La situation n'est plus tenable pour les habitants de cette région. Si un échelonnement des contournements doit se faire, je crois que celui du Locle est prioritaire par rapport à celui de La Chaux-de-Fonds, même si je réside dans cette ville-ci. Je rappelle aussi que la ville de La Chaux-de-Fonds est la troisième en importance de la Suisse romande, ce que peu savent vraiment. Donc, il s'agit vraiment d'une nécessité évidente.

Je remercie vivement le Conseil fédéral d'avoir présenté ce projet, notamment Madame la conseillère fédérale Leuthard qui a beaucoup lutté pour cela, ainsi que l'Office fédéral des routes. J'espère que vous ferez en sorte que cet axe soit enfin inscrit dans le réseau des routes nationales. Je vous rappelle qu'un conseiller national neuchâtelois, le dénommé Didier Berberat, en mars 2000 avait lancé une motion. Il en a lancé une deuxième, puis une troisième. Grâce à une certaine persévérance, nous en voyons quand même les résultats, en tout cas aujourd'hui je l'espère, et je vous en remercie beaucoup.

Präsident (Altherr Hans, Präsident): Es ist immer angenehm, wenn man sich selbst zitieren kann. (*Heiterkeit*)

Luginbühl Werner (BD, BE): Leider muss ich sagen, dass ich weniger stolz und weniger glücklich bin, als das verschiedene Vorredner ausgedrückt haben. Im Februar 2009 reichte

der Kanton Bern eine Standesinitiative ein, die forderte, dass der Autobahnzubringer Emmental und Oberaargau ins Nationalstrassennetz aufgenommen würde. Die Standesinitiative wurde von der KVF-SR am 4. Februar 2010 behandelt. Die Kommission zeigte viel Verständnis für das Anliegen – das kann man im Mediencommuniqué nachlesen. Sie sistierte dann aber die Standesinitiative und begründete dies damit, dass eine allfällige Aufnahme der beiden Zubringer in das Nationalstrassennetz aus einer Gesamtopitik heraus im Zusammenhang mit der heute diskutierten Vorlage noch einmal beurteilt werden solle. Obwohl nun der Regierungsrat des Kantons Bern die KVF mit Schreiben vom 18. Juni 2012 noch einmal an dieses wichtige Anliegen erinnerte, wurde die Standesinitiative in der Kommission leider nicht mehr diskutiert.

Hierzu muss ich bemerken: So pflegt der Ständerat normalerweise mit Standesinitiativen nicht umzugehen. Diese Tatsache hat im Kanton Bern zu einiger Irritation und zu Unverständnis geführt. Weil der Kanton Bern nicht in der Kommission vertreten ist, bleibt mir keine andere Möglichkeit, als dieses wichtige Anliegen in der wenig beliebten Form des Einzelantrages einzureichen. Ich werde in der Detailberatung den Antrag begründen.

Fournier Jean-René (CE, VS): La Commission des finances s'est également penchée sur le message concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, comme d'ailleurs elle s'est penchée sur les quatre autres projets relatifs aux transports d'une manière générale.

La commission a constaté que le financement du trafic dans son ensemble était une question extrêmement complexe. La diversité des sources de financement, les divers instruments que sont le fonds pour les grands projets ferroviaires, le fonds d'infrastructure et le financement spécial pour la circulation routière, avec chacun ses propres règles de fonctionnement, ainsi que l'enchevêtrement des flux financiers qui en découlent, ne contribuent pas à la perception d'une vue d'ensemble synthétique en matière de financement du trafic. Dans ces conditions, faute de disposer d'une vue d'ensemble du financement des projets routiers et ferroviaires, le Parlement peut difficilement donner une appréciation globale des projets relatifs aux transports ou encore procéder à une évaluation complète du financement futur.

De l'avis de la commission, sans une vue d'ensemble préalable, le Parlement ne peut suffisamment tenir compte notamment des subventions croisées route/rail et des problèmes de financement qui s'annoncent dans le secteur des transports. La commission rappelle que seule une grande transparence permettra de fixer un ordre des priorités des projets routiers et ferroviaires, qui soit idéal tant du point de vue technique que du point de vue financier.

Les quatre projets relatifs aux transports – l'arrêté sur le réseau des routes nationales, le financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire, la convention sur les prestations CFF et le financement de l'infrastructure des CFF et des ETC –, qui figurent au programme de l'année en cours, devraient donner la possibilité au Parlement d'aborder la question du financement des transports dans son ensemble. La commission a d'ailleurs procédé à un examen conjoint de ces projets routiers et ferroviaires et elle souhaite que cet examen conjoint soit aussi l'approche choisie par la Commission des transports et des télécommunications.

Du point de vue budgétaire, la Commission des finances soutient le projet d'arrêté fédéral tel qu'il vous est présenté aujourd'hui. Et, respectant le principe selon lequel toutes les nouvelles dépenses doivent être couvertes par des nouvelles recettes, la commission est favorable à l'augmentation du prix de la vignette autoroutière, qui passerait à 100 francs.

La pression politique en faveur de projets supplémentaires concernant l'infrastructure ferroviaire pourrait entraîner des surcoûts considérables. On sait aujourd'hui qu'il y a près de 42 milliards de francs consacrés à des projets de degrés d'urgence 1 et 2 dans le programme de développement stra-

tégique et pour le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (projet ZEB).

L'Office fédéral des routes s'attend pour sa part à ce que le financement spécial pour l'infrastructure routière doive faire face au cours des dix à quinze prochaines années à un déficit de l'ordre de 15 milliards de francs. Selon la commission, les projets dans le « pipeline » ne tiennent pas compte des besoins financiers à moyen terme et ne prévoient, par conséquent, pas les moyens financiers nécessaires pour couvrir les coûts attendus. Les ressources provenant du fonds d'infrastructure ferroviaire et du financement spécial pour la circulation routière devraient servir à financer la réalisation des projets à moyen terme. Le relèvement du prix de la vignette routière à 100 francs ou une éventuelle augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée de 1 pour mille ne suffiraient pas à financer la longue liste de projets dont la mise en oeuvre est souhaitée, voire nécessaire. La commission estime cependant qu'une nouvelle augmentation de l'impôt sur les huiles minérales serait certainement problématique. Elle craint en effet que les consommateurs suisses aillent, le cas échéant, s'approvisionner dans les stations-services des pays limitrophes.

La commission souhaite qu'une discussion franche ait lieu en vue de trouver de possibles sources de financement pour remédier aux difficultés financières auxquelles le domaine des transports sera très rapidement confronté. Parallèlement au programme stratégique de développement des infrastructures routière et ferroviaire, le financement de ces programmes devrait également faire l'objet de propositions et de variantes à discuter en parallèle. Cela constitue une approche budgétaire responsable des défis à relever en matière de trafic.

En conclusion, la commission considère que le projet d'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales est satisfaisant du point de vue budgétaire. Elle est favorable au relèvement du prix de la vignette autoroutière à 100 francs. Elle demande d'accorder une attention toute particulière à la vue d'ensemble du financement des projets routiers et ferroviaires lors de l'examen des objets relatifs au transport. En effet, seule une approche globale à moyen terme permettra de fixer un ordre des priorités pertinent de tous les projets concernés et de concilier les moyens financiers limités avec les attentes qui, tout bien considéré, sont actuellement gigantesques.

Engler Stefan (CE, GR): Ich möchte noch ganz kurz auf einen Aspekt der Vorlage zu sprechen kommen, der bisher nur am Rande diskutiert worden ist, nämlich auf das Verhältnis Grundnetz der Strassen zum Ergänzungsnetz. Beide Strassennetze – sowohl das Grundnetz, da sprechen wir von den Nationalstrassen, wie auch das Ergänzungsnetz, welches die Hauptstrassen umfasst – finden ja ihre Anknüpfung im Sachplan Verkehr. Während für das Nationalstrassennetz das Parlament zuständig ist, entscheidet über das Ergänzungsnetz, also darüber, was als Hauptstrassen anerkannt ist, allein der Bundesrat.

Jetzt ist es so, dass aus Sicht der Kantone insofern ein Zusammenhang zwischen diesen beiden Netzen besteht, als diejenigen Kantone, die eine bisherige Hauptstrasse in das Nationalstrassennetz abgeben können, tendenziell entlastet werden, andere Kantone aber – nennen wir sie die Hauptstrassen-Kantone – demgegenüber benachteiligt werden, wenn bei gleichbleibendem Globalbeitrag das Hauptstrassennetz netto vergrössert würde. Eine Vergrösserung des Ergänzungsnetzes, also ohne Anpassung der Globalbeiträge an die Hauptstrasse, würde zur Folge haben, dass diejenigen Kantone, die vorwiegend Hauptstrassen auf ihrem Territorium haben, relativ schlechter gestellt würden.

Deshalb äussere ich meinen Wunsch an die Frau Bundesrätin, dass sie vor einem Beschluss des Bundesrates über das Ergänzungsnetz aufgrund der Beschlüsse, die jetzt bezüglich des Nationalstrassennetzes gefasst werden, eine Auslegung über die konkreten und effektiven Auswirkungen für alle Kantone vornehmen lasse. Vorher – ohne genau den Überblick darüber zu haben, wie sich denn das gesamthafte

auf die jeweiligen Kantone auswirkt – darf man, meine ich, das Hauptstrassennetz nicht antasten.

Ein Hinweis vielleicht noch bezüglich des Preises für die Autobahnvignette: Diesen nicht bei 100 Franken festzulegen hiesse indirekt auch, Herr Kollege Stadler, dass wir bei den Hauptstrassen damit rechnen müssen, dass in Zukunft Einbussen erfolgen, weil die Globalbeiträge zugunsten der Nationalstrasse gekürzt werden müssen. Man tut auch für die Hauptstrassen etwas Gutes, wenn man die Autobahnvignette nicht bei 70, sondern bei 100 Franken festlegt.

In meiner ehemaligen Funktion als Baudirektor war ich ja über viele Jahre eng an den Diskussionen mit den Vertretern des Astra beteiligt, als es darum ging, die Kriterien für die Strassen zu definieren, die jetzt ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen. Dies war ein partizipativer Prozess in enger Absprache und unter Einbezug der Kantone. Man kann sagen: Am Schluss ist ein ausgewogenes Bild zustande gekommen. Wenn wir jetzt hingehen und dieses Bild ganz stark veränderten, indem wir viele zusätzliche Abschnitte ins Nationalstrassennetz aufnahmen, aber auch wenn wir jetzt hingehen und baureife oder noch nicht baureife Projekte vom Bund übernehmen liessen, müssten wir uns bewusst sein, dass unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Kantone Schwierigkeiten entstehen könnten. Es gibt Kantone, die sich haben entscheiden müssen oder wollen, gewisse Projekte, die jetzt an und für sich ins Nationalstrassennetz aufgenommen würden, vorzuziehen, und insofern die Nationalstrassenkasse zulasten der Kantone entlastet haben.

Ich möchte hier einfach davor warnen, Ungleichheiten zu fördern. Herr Kollege Luginbühl hat es ja auch ein Stück weit aufgezeigt. Es darf ja nicht sein, dass Kantone, welche einen Sitz in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen haben, am Schluss besser wegkommen als Kantone, die keine Möglichkeiten haben, sich direkt einzubringen.

Ich werde – das ganz zum Schluss – dem Antrag, das Postulat Brändli 09.4203 abzuschreiben, nicht zustimmen. Ich bin der Meinung, dass der Auftrag in Ziffer 1 dieses Postulates, die vom Ständerat angenommen wurde – bezogen auf die Kantone umfassende Transparenz über die Strassenkosten zu erarbeiten – nicht erfüllt wurde, jedenfalls nicht mit dieser Botschaft. Deshalb glaube ich nicht, dass es der richtige Moment ist, dieses Postulat jetzt abzuschreiben.

Jenny This (V, GL): Nur kurz zu Herrn Engler: Niemand in der Schweiz ist in den letzten fünfzig Jahren besser gefahren als der Kanton Graubünden. Dort haben wir einen grossen Sündenfall begangen. Die ganze Prättigauerstrasse wurde ins Nationalstrassennetz aufgenommen – als einzige Strasse schweizweit. Dies nur als kurze Antwort.

Engler Stefan (CE, GR): Ich sage ja nicht, dass der Kanton einen guten Baudirektor hatte. (*Heiterkeit*) Nein, im Ernst: Unser Kanton ist flächenmässig der grösste. Wenn man die Anzahl Strassenkilometer darauf überprüft, welche Strassen Nationalstrassen und welche Kantonsstrassen sind, so fällt das Bild bezogen auf das Gesamtstrassennetz ziemlich deutlich aus: Die Kantonsstrassen, seien das Verbindungs- oder Hauptstrassen, machen den Hauptanteil aus. Die Nationalstrassen sind also nur ein kleiner Teil unseres grossen Strassennetzes von gegen 7000 Kilometern. Das wollte ich hier noch klarstellen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die Diskussion hat es ein bisschen gezeigt: Natürlich geht es primär darum, dass wir das seit 1960 bestehende Nationalstrassennetz anpassen und dass dafür Kriterien nötig sind, was nationalstrassenwürdig ist. De facto geht es aber natürlich auch um das Übertragen von Kosten von den Kantonen auf den Bund. Das ist so, und das war ja auch die lange Vorgeschichte der Botschaft: Welche Strassen sind nationalstrassenwürdig, und welches ist der Anteil der Kantone? Die Kantone werden zweifelsfrei entlastet.

Was ist wirklich von nationalem Interesse? Welche Strassen erfüllen die Kriterien? Der Bundesrat, das wurde richtig ge-

sagt, hat darüber mit den Kantonen lange Verhandlungen geführt. Ich glaube, die Liste, die man dann anhand gemeinsam definierter Kriterien erstellt hat, ist schon ziemlich abschliessend. Man kann heute nicht aus regionalen Gründen im Einzelfall zusätzliche Kriterien anwenden oder Kriterien nicht anwenden, sondern man muss heute, denke ich, auch im Sinne der Fairness alle Kantone gleich behandeln.

Es ist richtig, was gesagt wurde: Die Kantone fahren mit dieser Finanzierungslösung gut. Wir hatten im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage noch eine Kompensation vorgesehen, die dreimal grösser war als heute. Damals stand die Vorlage noch im Lichte des Sparprogrammes, des Konsolidierungsprogrammes (KOP), das der Bundesrat als integralen Bestandteil der Lösung erachtete und nach dem die Kantone zusätzliche Lasten, etwa im Bereiche des Regionalverkehrs, hätten übernehmen müssen. Dann ging es auf der Einnahmenseite des Bundes schnell wieder besser, und Bundesrat und Parlament strichen das KOP; es kommt aber vielleicht wieder einmal. Das ist der Teil des kantonalen Ausgleiches, der heute nicht mehr zur Debatte steht.

Wir sind trotzdem der Meinung, dass diese Finanzierungslösung richtig ist. Die Vignette wurde über zwanzig Jahre lang nicht einmal der Teuerung angepasst. Es wurde auch richtig gesagt, dass die Vignetten-Mautsysteme europaweit in der Regel wesentlich teurer sind als unser Eintrittsticket für die Benutzung des Nationalstrassennetzes. Wenn man gemäss Nationalrat den Preis lediglich bei 70 Franken ansetzen würde, so wären die Erträge 148 statt 275 Millionen. Das würde auch bedeuten, dass wir mit den von den Kantonen zu übernehmenden Kilometern zwar Betrieb und Unterhalt der betreffenden Strassen finanzieren können, aber nicht den Ausbau. Auch diejenigen Projekte, die jetzt baureif wären und in den nächsten Jahren ausgebaut werden könnten, müssten somit in die Warteschlange, weil uns schlichtweg das Geld dazu fehlen würde.

Ich bin nicht einverstanden, Herr Stadler, wenn Sie sagen, das sei Strassenförderung. Das ist es keinesfalls. Wir haben hier effektive, unbestrittene Ausbauprojekte. In Näfels wartet man seit dreissig Jahren, bei der Zürcher-Oberland-Autobahn wartet und streitet man seit dreissig Jahren. Man kann also nicht sagen, dass das im Geringsten eine Förderung ist, sondern das ist im besten Fall Nachholbedarf, dem wir hier nachkommen.

Da bin ich mit Herrn Theiler einverstanden: Wenn man über Kostenwahrheit reden will und externe Kosten internalisieren würde, dann würde es die Bahn weit mehr treffen, denn wie wir wissen, ist der öffentliche Verkehr zu 50 Prozent eigenfinanziert. Es ist richtig, auch bei der Strasse fehlen die externen Kosten, aber im Verhältnis ist das eine ganz andere Kategorie. Die Strasse hilft dem öffentlichen Verkehr, er profitiert auch von einer Entlastung der Strassen, wenn wir die Entlastungspolitik fortsetzen. Aber diesen Grabenkampf sollten wir langsam begraben. Wir müssen Gesamtverkehrssicht betreiben, Engpässe auf Strasse und Schiene endlich eliminieren. Das hilft der Mobilität, wo immer sie auch stattfindet.

Wir haben Ihnen im Rahmen des Infrastrukturberichtes aufgezeigt, wie viele Mittel für Unterhalt und Ausbau bei Schiene und Strasse in den nächsten Jahrzehnten nötig sein werden. Es sind gewaltige Mittel: Bei beiden Verkehrsträgern fehlt mit der heutigen Finanzierung rund eine Milliarde Franken. Ich denke, dass Fabi und die Mehreinnahmen von mindestens einer Milliarde Franken in der nächsten Session von Ihnen zu beraten sein werden.

Bei der Strasse hat Herr Theiler auf die Motionen und auf die Vorstösse hingewiesen. Wir haben auch im Infrastrukturbericht schon darauf hingewiesen, dass sich 2015/16 die Finanzierungslücke bei der Strasse öffnen wird, weil natürlich mit den – ökologisch richtigerweise gewollten – verbrauchsärmeren Fahrzeugen die Einnahmen der Spezialfinanzierung Strasse einbrechen werden. In zehn Jahren, wenn wir vielleicht dann noch die Drei-Liter-Autos mit Elektromobilität auf den Strassen haben, was auch sinnvoll ist, wird sich das nochmals akzentuieren.

Der Bundesrat hat mir den Auftrag gegeben, über diese Fondslösung nachzudenken: Zuerst einmal sollen Strasse und Schiene gleich behandelt werden; Unterhalt, Betrieb und Ausbau hätte man in einem Gefäss. Wie bei Fabi vorgehen, würden wir Ihnen in regelmässigen Schritten die reifen Projekte und die Vorschläge zur Mittelentnahme vorlegen. Wir arbeiten daran, und ich denke, wir werden Anfang nächsten Jahres so weit sein, dass wir einmal konzeptionell darlegen können, wohin die Reise gehen könnte.

Mit der Übernahme der Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz und der Finanzierung über den Vignettenpreis von 100 Franken lösen wir ein Teilproblem. Das hilft uns mittelfristig, die grössten Engpässe zu beseitigen. Das ganze Nationalstrassennetz wird damit aber nicht zu finanzieren sein, das ist völlig klar. Wir haben beim Nationalstrassennetz sehr komplexe Gefässe – auch da sind wir völlig einverstanden. Wir haben den Infrastrukturfonds mit der Engpassbeseitigung zu bestreiten, die Vollendung des Netzes, den normalen Ausbau, den Gotthard – es ist mir aufgefallen, dass das ein Sanierungsprojekt, nicht ein Netzergänzungsprojekt ist – sowie den normalen Unterhalt.

Es ist komplex, und es wird wahrscheinlich nicht einfacher werden. Wenn ich Fabi sehe und die entsprechenden Vorschläge zur Mehrmittelbeschaffung, dann denke ich, dass Sie politisch noch zusätzliche Einnahmequellen anfügen werden. Dass es schlussendlich einfacher wird bei Bahn und Strasse, daran glaube ich derzeit nicht.

Wenn wir mindestens zwei Fonds haben, wird es dann einfacher werden bei der Zuteilung der Mittel an die Projekte; aber die Flüsse werden wahrscheinlich komplex bleiben. Wichtig ist, dass wir investieren. Gemäss jedem Competitiveness Report des WEF, des IMD in Lausanne und anderer Instituten ist die Qualität der Infrastrukturen ein wesentliches Merkmal, ein Standortvorteil. Die Schweiz verfügt, das ist weltweit unbestritten, über hervorragende Infrastrukturen, und deshalb ist es für den Bundesrat wichtig, dass wir die Qualität – das heisst den Substanzerhalt – genügend pflegen, dass wir aber auch der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Mobilität auf Strasse und Schiene und der Entwicklung des Güterverkehrs Rechnung tragen.

Sie kennen die Zahlen: Wir werden schweizweit grössere Kapazitäten, eine grössere Mobilität zu bewältigen haben. Das heisst, wir müssen investieren, wenn wir nicht den Standort Schweiz schlussendlich verschlechtern möchten. Darum geht es, und deshalb bin ich sehr froh, dass Ihre Kommission der Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken zugestimmt hat. Sonst wäre hier der Ausbau mit diesen Mitteln nicht möglich, und dann würde eben im Lichte dieser Entwicklung der Standortpolitik und der Qualität der Infrastrukturen nicht Rechnung getragen.

Ich werde auf die Anliegen von Herrn Luginbühl und Herrn Engler dann in der Detailberatung eingehen.

Zu Herrn Jenny noch eine Bemerkung: Ja, die Staus sind schädlich. Ich muss heute auch bereits sagen: Für die Engpassbeseitigung, die über den Infrastrukturfonds finanziert wird, haben wir 5,5 Milliarden Franken eingestellt. Das Modul 1 hat das Parlament verabschiedet, das Modul 2 ist in Vorbereitung und kommt nächstes Jahr in Ihre Beratung. Für das Modul 3 werden die Mittel im Infrastrukturfonds – das ist schon heute klar – nicht ausreichen. Auch das steht in diesem Licht, auch die Engpässe, die sich akzentuiert haben, sind halt auf die Tatsache zurückzuführen, dass das Autobahnnetz auf eine ganz andere Anzahl Fahrzeuge, auf eine andere Belastung ausgelegt wurde. Deshalb nehmen eben sowohl die Unterhaltskosten wie auch die Kosten für den Ausbau und die entsprechenden Wünsche zu.

Zur Frage von Herrn Ständerat Engler: Wir sind uns der Auswirkungen auf das Ergänzungsnetz sehr bewusst. Wir haben dazu aber relativ viele Berichte publiziert; die Kantone kennen die Zahlen. Ich publiziere gerne, welche Beiträge der Kanton Graubünden vom Bund erhält; ich habe keine Probleme damit, auch das jährlich transparent zu machen. Ich weiss nicht, ob das hilfreich ist, weil dann jeder Ständerat selbstverständlich die Beiträge für seinen Kanton anschauen

wird. Ich denke, der Kampf um die Mittel wird dann eher grösser werden.

Die Kantone profitieren – auch das wurde richtig gesagt –: 10 Prozent der Vignetteneinnahmen gehen an die Kantone. Es ist so, dass dort auch das Hauptstrassen- bzw. Ergänzungsnetz angepasst wird. Wir sind uns sehr bewusst: Der Kanton Graubünden hat hier mit Sicherheit die höchsten Kosten; er hat das grösste, dichteste Netz. Es ist auch wegen der geografischen und klimatischen Bedingungen ein teures Netz, bei dem immer wieder Unterhaltskosten anfallen. Dafür erhalten Sie aber auch noch beim Finanzausgleich Beiträge. Dies ist auch richtig und unbestritten, denn auch hier hat der Bund sicher eine Verantwortung. Insofern werden wir selbstverständlich bei der Zuteilung der Pauschalbeiträge mindestens mit den Kantonen die Lasten und Einnahmen anschauen. Wir erwarten aber von den Kantonen, dass sie die Mittel aus der Entlastung, die hier stattfindet, für Investitionen ins kantonale Ergänzungsnetz einsetzen.

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

1. Bundesgesetz über die Nationalstrassen 1. Loi fédérale sur les routes nationales

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

Ziff. IIa

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. IIa

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Les deux cantons d'Appenzell étaient jusqu'à aujourd'hui les seuls à ne disposer d'aucune route nationale sur leur territoire et à ne pas avoir d'accès direct au réseau des routes nationales. Pour cette raison, ces derniers reçoivent chaque année une compensation au titre de la péréquation financière. En 2010, celle-ci s'est élevée à environ 6,1 millions de francs pour Appenzell Rhodes-Extérieures et à environ 1,5 million de francs pour Appenzell Rhodes-Intérieures. Cette compensation représente un apport financier non négligeable dans leurs budgets respectifs pour l'entretien et l'exploitation des routes.

Avec le reclassement et donc la reprise par la Confédération du tronçon N25, les cantons d'Appenzell se trouveront financièrement déchargés de la gestion de ces routes, mais ils ne bénéficieront plus de la contribution fédérale qu'ils recevaient dans le cadre de la péréquation financière. Je précise que les routes dont il est question ici sont des routes cantonales que la Confédération prévoit simplement de reprendre, mais sans que celle-ci y apporte des aménagements substantiels. Aussi, l'allègement obtenu par ce transfert des routes cantonales au réseau des routes nationales ne compensera pas la suppression des contributions fédérales dans les budgets cantonaux, du moins tant que la Confédération ne réalisera pas d'importants aménagements sur leur territoire cantonal. Le projet de contournement d'Herisau projeté dans le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures, avec un coût se situant entre 200 et 300 millions de francs, sera vraisemblablement le prochain grand aménagement routier pour ces cantons.

blement le prochain grand aménagement routier pour ces cantons.

Toutefois, en attendant sa réalisation et donc des investissements majeurs de la part de la Confédération, les deux cantons ne sauraient se passer de la compensation de près de 8 millions de francs par an au titre de la péréquation financière. Par conséquent, la commission vous propose, à l'unanimité, d'adhérer à la décision du Conseil national qui prévoit que l'article 35 de la loi soit complété par un alinéa 2bis précisant que «si des routes existantes sont reclassées en routes nationales, les montants annuels versés au titre de la péréquation sont perçus par les cantons concernés aussi longtemps qu'aucun aménagement majeur n'est effectué sur les tronçons situés sur leur territoire».

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. III

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 42 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen 2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction, art. 2

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 6

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

a. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

...

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 6

Proposition de la commission

Al. 1

...

a. Adhérer au projet du Conseil fédéral

...

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Le prix de la vignette autoroutière n'a augmenté que de manière marginale depuis son introduction en 1985. La dernière adaptation du montant de la redevance pour l'utilisation des routes nationales remonte à 1995 lorsque celui-là est passé de 30 à 40 francs.

Je relève au passage que le Conseil national a opté pour une vignette autoroutière à 70 francs. Diverses raisons ont conduit ledit conseil à opter pour ce montant: les uns ne souhaitent pas grever davantage les automobilistes et voient d'un mauvais oeil les flux financiers passant de la route au rail, alors que d'autres estiment qu'une réduction des recettes est un bon moyen pour éviter – je dirai plutôt freiner – un développement trop important de la route.

Lors de son examen, notre commission a discuté de la variante du Conseil national et est parvenue à une conclusion différente. Elle a ainsi approuvé à la quasi-unanimité le projet du Conseil fédéral, jugeant qu'avec une vignette à 70 francs, les recettes encaissées ne permettront pas d'apporter une contribution suffisante à l'entretien et au développement de nos futures infrastructures de transport à long terme. En effet, cela signifierait également une diminution des recettes annuelles de 141 millions de francs, soit 127 millions pour la Confédération et 14 millions pour les cantons. Cette perte de recettes aurait de lourdes conséquences – je me réfère également au rapport complémentaire de l'Office fédéral des routes de mai dernier. J'aimerais aussi attirer votre attention sur le fait que toute une série de projets, qui sont d'ailleurs énumérés dans ce rapport complémentaire, ne pourraient pas être réalisés selon le calendrier établi et que ceci serait un grand danger par rapport à la volonté politique exprimée tout d'abord par le Conseil fédéral, ensuite par l'ensemble des cantons et enfin par notre commission, à la quasi-unanimité.

J'aimerais aussi insister sur le fait que le découvert moyen du financement spécial pour la circulation routière augmenterait de 1,5 à environ 1,64 milliard de francs par an – je dis bien par an – entre 2016 et 2030 si nous acceptons la vignette à 70 francs.

Consciente de l'importance des recettes générées par une vignette autoroutière à 100 francs, il est cependant acquis pour la commission que ces moyens financiers supplémentaires ne pourront être affectés à des projets n'ayant pas encore fait l'objet d'une décision des organes compétents.

Je rappelle encore que la hausse du prix de la vignette autoroutière n'est prévue que si la réserve du financement spécial du trafic routier passe sous la barre du milliard de francs – cela devrait être le cas en 2015. Je crois qu'il y a encore lieu d'insister sur le fait que, pour notre commission, le principe de base retenu est que pour garantir la réalisation des projets et les assainissements nécessaires, dans le respect d'un calendrier acceptable, il est impératif de se doter de moyens financiers suffisants dans les meilleurs délais.

Pour toutes ces raisons, la commission, par 10 voix contre 1, vous invite à adopter la version du Conseil fédéral, c'est-à-dire une vignette autoroutière à 100 francs.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich habe vorhin beim Eintreten noch eine Antwort an Herrn Theiler vergessen. Die Mittel aus der Vignette fliessen schon heute zu 100 Prozent in die Strasse. Daran wird sich nichts ändern. Auch die 10 Prozent an die Kantone sind strassengebunden, somit besteht hier nicht die Gefahr, dass man dann plötzlich bei Bahnprojekten Vignettengelder, also Strassengelder, hätte. Die VCS-Initiative verlangt eine Umverteilung oder neue Verteilung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Bei der Mineralölsteuer ist es tatsächlich so: Dort gehen 50 Prozent in die allgemeine Bundeskasse, und 50 Prozent sind zugunsten der Strasse. Dort setzt die VCS-Initiative an, indem sie mehr Mineralölsteuergelder für den öffentlichen Verkehr verwenden möchte. Sie können hier also getrost darauf zählen: Die Gelder aus der Vignette kommen der Nationalstrasse und den kantonalen Strassen zugute.

Angenommen – Adopté

Art. 7 Abs. 1, 4, 5; Art. 8; 8a; 9 Abs. 1; 14 Abs. 1; Ziff. II, III
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 7 al. 1, 4, 5; art. 8; 8a; 9 al. 1; 14 al. 1; ch. II, III
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes ... 38 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(2 Enthaltungen)

3. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds
3. Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

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
Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz
4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Anhang – Annexe

Liste der schweizerischen Nationalstrassen
Antrag Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates mit Ausnahme von:
N6, N28
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
N13
Aufnahme der Strecke Locarno (Tenero)–Ascona (Svincolo San Materno)

Antrag der Minderheit
(Imoberdorf)
N6, N28
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Luginbühl
N1
Aufnahme der Strecke Kirchberg–Hasle bei Burgdorf und der Strecke Niederbipp–Bützberg

Liste des routes nationales suisses

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national à l'exception de:

N6, N28

Adhérer au projet du Conseil fédéral

N13

Intégration du tronçon Locarno (Tenero)–Ascona (Svincolo San Materno)

Proposition de la minorité

(Imoberdorf)

N6, N28

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Luginbühl

N1

Intégration du tronçon Kirchberg–Hasle bei Burgdorf et du tronçon Niederbipp–Bützberg

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen

Antrag der Mehrheit

N15

Streichen

N17

Das Projekt «Umfahrung Näfels» wird vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind.

N20

Die Projekte «Umfahrung Le Locle» und «Umfahrung La Chau-de-Fonds» werden vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind.

Antrag Gutzwiller

N15

Das Projekt «Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn» wird vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind.

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'article 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales

Proposition de la majorité

N15

Biffer

N17

Le projet de «contournement de Näfels» est repris par la Confédération, pour autant que les conditions fixées à l'article 8a LRN soient remplies.

N20

Les projets de contournement du Locle et de La Chau-de-Fonds sont repris par la Confédération, pour autant que les conditions fixées à l'article 8a LRN soient remplies.

Proposition Gutzwiller

N15

Le projet de «Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn», visant à combler les lacunes de l'autoroute de l'Oberland zurichois, est repris par la Confédération, pour autant que les conditions fixées à l'article 8a LRN soient remplies.

Luginbühl (Werner, BD, BE): Ich habe beim Eintreten diesen Antrag betreffend Aufnahme der Strecke Kirchberg–Hasle bei Burgdorf und der Strecke Niederbipp–Bützberg angekündigt. Ich habe auch gesagt, warum ich diesen Einzelantrag stelle. Die Standesinitiative wurde in der Kommission sinstiert, aber nicht, wie versprochen, desistiert. Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung. Der heutige Netzplan stammt aus dem Jahr 1960, er ist also über fünfzig Jahre alt. Der Verkehr hat sich seit damals verfünffacht. Das Bundes-

strassennetz umfasst heute knapp 1800 Kilometer, das entspricht gemäss Botschaft 2,3 Prozent der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Das heisst aber auch, dass der allergrösste Teil der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Kantone und die Gemeinden getragen wird.

Jetzt wird das Nationalstrassennetz um 400 Kilometer erweitert. Das bedeutet eine Erweiterung um gut 20 Prozent nach fünfzig Jahren, und dies angesichts einer Verkehrszunahme von 500 Prozent. Das beweist einerseits die Weitsicht der damaligen Planer, aber es zeigt andererseits auch, dass die Erweiterung in Anbetracht der heutigen Verkehrszahlen und der Bevölkerungszunahme von 2,5 Millionen Einwohnern doch eher bescheiden ausfällt.

Ich bin der Meinung, man kann nicht von einem grosszügigen Wurf gegenüber Kantonen und Gemeinden sprechen. Klar, einige Anwesende, möglicherweise auch die Verkehrsministerin werden mir entgegenhalten, man unterstütze auch die Agglomerationen über die Agglomerationsprogramme und über die finanziellen Projekte zur Engpassbeseitigung. Das ist richtig, aber um ein Entlastungsprogramm für die Kantone handelt es sich bei dieser Vorlage sicher nicht.

Worum geht es bei meinem Antrag? Es geht erstens um den Zubringer Emmental zur Autobahn, um ein Anliegen, das mehr als dreissig Jahre alt ist. Das Emmental ist eine Region mit knapp 100 000 Einwohnern und einer Fläche von 700 Quadratkilometern. Nebenbei erwähnt: Zehn Kantone sind flächenmässig kleiner, acht haben weniger Einwohner. Am Eingang des Emmentals liegt die Stadt Burgdorf mit gut 15 000 Einwohnern.

Täglich schleichen über 18 000 Fahrzeuge durch Burgdorf und die anschliessenden Dörfer; dies bei einem extrem hohen Anteil des Schwerverkehrs von 12 bis 17 Prozent. Damit Sie einen Vergleich haben: Auf der Prättigauerstrasse in Landquart verkehren 15 000 Fahrzeuge pro Tag, auf der Transjurane sind es deren 14 000, und durch den Gotthard fahren 17 300 Fahrzeuge pro Tag. Bei diesen drei Beispielen handelt es sich um Nationalstrassen, die durch den Bund finanziert werden. Dazu kommt noch, dass zwischen dem Autobahnanschluss Kirchberg und dem Emmental drei Bahnübergänge bestehen. Diese drei Bahnübergänge sind pro Tag zusammen etwa zwölf Stunden geschlossen – Sie haben richtig gehört –; also jeder Bahnübergang etwa viereinhalb Stunden. Und die Bahnübergänge sind nicht alle miteinander geschlossen – das bei einem Verkehrsaufkommen von über 18 000 Fahrzeugen pro Tag. Worum geht es bei diesem Zubringer? Es geht darum, die ganze Region Emmental, inklusive Burgdorf, an die Autobahn anzubinden und Burgdorf und die nachfolgenden Gemeinden zu entlasten. Das Projekt dürfte um die 370 Millionen Franken kosten.

Es geht zweitens bei meinem Antrag um den Zubringer Oberaargau zur Autobahn. Im Oberaargau wohnen rund 80 000 Einwohner, die Fläche beträgt 330 Quadratkilometer. Der Zubringer soll Langenthal mit 15 000 Einwohnern und das gesamte Hinterland mit der Autobahn verbinden. Die heutige Strasse führt durch den Ort Aarwangen. Das Verkehrsaufkommen beträgt hier 14 000 Fahrzeuge pro Tag. Die zahlreichen Industriebetriebe im Raum Langenthal bis hinauf nach Huttwil sind dringend auf eine bessere Erschliessung angewiesen. Diese Betriebe tragen auch massgeblich dazu bei, dass der Schwerverkehrsanteil rund 17 Prozent beträgt. Bei diesem Zubringer geht es darum, auch die Erreichbarkeit der Region zu verbessern und Aarwangen zu entlasten. Das Projekt kostet rund 170 Millionen Franken.

Wir haben es gehört, die Festlegung des Nationalstrassennetzes erfolgt nach sieben Kriterien. Zu diesem Nationalstrassennetz gehören eben auch zweispurige Hauptstrassen. Der Berner Regierungsrat ist der festen Überzeugung, dass wichtige Kriterien des Sachplans für diese beiden Projekte erfüllt sind. Insbesondere tragen die Autobahnzubringer zur Anbindung der mittelstädtischen Agglomerationen Burgdorf und Langenthal ans Autobahnnetz bei; das Kriterium 3 ist damit erfüllt. Weiter schaffen die Autobahnzubringer Redundanzen zum Autobahnnetz – Kriterium 6 ist damit ebenfalls erfüllt.

Diese Feststellung ist sehr wichtig, weil immer wieder behauptet wird, die Autobahnzubringer erfüllen die Kriterien des Sachplans nicht. In den Jahren 2005 und 2007 wurde im Auftrag des Kantons für beide Projekte eine sogenannte Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Bei dieser Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden die Beurteilungskriterien des Bundes angewendet. Die Resultate sind eindeutig: Nach umfangreichen Untersuchungen und Simulationen kommt man zum Schluss, dass der Autobahnzubringer die verkehrlich und wirtschaftlich beste Lösung ist. Wichtig zu wissen ist, dass bei solchen Zweckmässigkeitsbeurteilungen nach Bundeskriterien alle Verkehrsträger in die Analysen und Beurteilungen eingeschlossen werden, auch der öffentliche Verkehr, der Langsamverkehr und eben der motorisierte Individualverkehr.

Beide Projekte wurden beim Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme angemeldet. Beide wurden vom Bundesamt für Raumentwicklung mit der Begründung abgelehnt, sie erschlossen eine ganze Region und seien für den Verkehr in der Agglomeration unbedeutend. Beide Autobahnzubringer liegen auf den wichtigen kantonalen Entwicklungsachsen, und sie sind so im Richtplan definiert. Dieser Richtplan wurde vom Bundesrat genehmigt.

Zusätzlich kann erwähnt werden, ich habe es bereits angedeutet, dass eine Nord-Süd-Spange von Kirchberg durch das Emmental nach Thun im Falle einer Überlastung oder Sperrung der A1 auf der Strecke Kirchberg–Bern eine grossräumige Umfahrung der Agglomeration Bern Richtung Oberland/Wallis ermöglicht; das ist das Kriterium 6. Das zum Thema Erfüllen der Kriterien.

Hier fühlt sich der Kanton Bern ganz klar nicht gleich behandelt wie andere Kantone. Man muss auch noch eine andere Frage stellen, nämlich: Sind die Kriterien wirklich zeitgemäss? Selbstverständlich habe ich Verständnis dafür, dass ein Kantonshauptort mit einer Autobahn erschlossen werden soll; daran will ich nichts ändern. Neben den Kantonsgrenzen braucht es aber heute doch auch andere Kriterien, die mitberücksichtigt werden müssen. Ist es richtig, dass eine Teilregion unseres Landes nicht mit Nationalstrassen erschlossen wird, weil sie zufällig Teil eines grossen Kantons ist? Nehmen Sie den Netzplan zur Hand, und Sie werden sehen, dass es im Süden der Schweiz einige Löcher gibt – das sind die Berge. Im Herzen der Schweiz gibt es auch ein grosses Loch – das ist die Region Emmental-Oberaargau, die durch keine Nationalstrasse erschlossen ist.

Wir sprechen heute in der Raum- und Verkehrsplanung doch von funktionalen Räumen und koordinierten Planungen. Es braucht heute eine umfassende regionale Betrachtung, die sich nicht nur an Kantonsgrenzen orientiert. Funktionale Siedlungs-, Wirtschafts- und Landschaftsräume müssen mitberücksichtigt werden, sonst werden andere Planungen wie kantonale Richtpläne, aber auch die erwähnten Zweckmässigkeitsbeurteilungen obsolet. Der Bundesrat argumentiert grundsätzlich; er anerkennt zwar das Anliegen, lehnt es aber trotzdem ab, weil man sonst Tür und Tor für ein Wunschkonzert öffne. Ich glaube nicht, dass diese Gefahr besteht, sonst gäbe es ja auch andere Projekte, welche die Kriterien erfüllen und die nicht aufgenommen worden wären.

Zum Schluss möchte ich noch etwas richtigstellen: Die Projektierung der beiden Strecken ist bedeutend weiter fortgeschritten, als immer behauptet wird. So sind z. B. die Trassen durch einen Beschluss des Regierungsrates bereits gesichert. Anfangs September, also vor wenigen Tagen, hat der Grosse Rat mit eindrucklicher Mehrheit einen Kredit von insgesamt 5,7 Millionen Franken für die Vorprojekte der beiden Zubringer genehmigt. Es ist klar, dass mit dem Bau der Strassen aber erst in einigen Jahren begonnen werden kann.

Ich hoffe, mit meinen Ausführungen aufgezeigt zu haben, dass die Notwendigkeit einer Anbindung des Emmentals und des Oberaargaus an die A1 von nationaler Bedeutung ist. Wir verlangen keine Autobahn, sondern nur massgeschneiderte Autobahnzubringer. Erst durch diese Anschlüsse wird der Region Emmental-Oberaargau der wirtschaftlich wichtige Zugang zu den anderen Agglomerationen

und den Wirtschaftszentren Bern, Basel und Zürich ermöglicht. Es hat ganz bedeutende Unternehmen, die in dieser Region angesiedelt sind. Um auf eine Bemerkung von Kollege Jenny ganz am Anfang zurückzukommen: Wirtschaftsregionen und nicht Reservate gilt es anzustreben.

Ich bitte Sie, meinem Einzelantrag um Ergänzung des Anhangs von Vorlage 4 zuzustimmen.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Au préalable, je vous rappelle qu'une proposition quasi similaire a été déposée du Conseil national et que ce dernier l'a rejetée, par 111 voix contre 52.

J'aimerais aussi préciser très amicalement à Monsieur Luginbühl que la version du Conseil national a été examinée, mais qu'elle n'a pas été reprise dans le cadre des discussions de la commission et que nous avons aussi connaissance de l'initiative parlementaire acceptée par le Grand Conseil bernois.

Aussi, je me permettrai de faire ressortir quelques éléments, pour vous inviter à rejeter la proposition Luginbühl. J'insisterai tout d'abord sur le fait que les deux tronçons en question ne répondent pas aux critères définis dans le plan sectoriel des transports. A titre d'exemple, l'agglomération doit comprendre au minimum 50 000 habitants. Dans ce cas précis, Langenthal compte 15 000 habitants, Burgdorf 15 000 et l'agglomération de Burgdorf 27 000.

Vous avez également cité la question de la Transjurane. Je vous invite à ne pas oublier – mais vous l'avez toutefois signalé – que le tronçon routier de la Transjurane est fondamental pour le développement non seulement du Jura, mais également du Jura bernois. De plus, c'est aussi un projet qui répond en particulier au critère 5 qui définit les routes nationales, c'est-à-dire desservir les chefs-lieux cantonaux, en l'occurrence Delémont.

Et puis, le deuxième élément – qui est moins fondamental – que j'aimerais apporter dans la discussion sur ce dossier, c'est l'intégration par la Confédération des liaisons dans le réseau des routes nationales. Celles-ci sont soumises à un certain nombre de conditions, notamment à celle de leur faisabilité légale et technique. Et, à ce titre, nous devons constater que les avis déjà exprimés par différentes associations laissent présager que ces projets routiers connaîtront une procédure longue et complexe, pour ne pas dire mouvementée. En clair: sans même connaître les tracés, des incertitudes existent déjà et ce n'est pas à nos yeux l'intégration de nouveaux contournements dans le réseau des routes nationales qui va apporter de quelconques garanties quant à leur réalisation.

En conclusion, j'aimerais souligner que nous comprenons tout à fait que certains ou certaines d'entre nous puissent regretter que des projets de leur canton n'aient pas été pris en compte. Force est de constater qu'il y a une volonté de cohérence dans les choix du Conseil fédéral. Certes, l'attente de certaines régions était grande, mais pour réaliser l'ambition de modernisation de notre réseau routier, nous ne pouvons pas ouvrir le réseau des routes nationales à des projets – je le répète – qui ne répondent pas au cadre légal fixé et sur lesquels pèsent encore de trop nombreuses incertitudes.

Pour toutes ces raisons et après un examen sérieux de cette proposition, je vous invite, au nom de la commission, à rejeter la proposition Luginbühl.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich widerspreche Herrn Luginbühl wirklich ungern, aber ich muss einige seiner Aussagen korrigieren. Herr Nationalrat Grunder hat schon im Rahmen der nationalrätlichen Debatte behauptet – und Sie haben das heute übernommen –, der Kanton Bern habe die beiden Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme eingegeben. Ich habe diese Behauptung prüfen lassen, und sie stimmt wirklich nicht. Der Kanton Bern hat im Rahmen der ersten Generation der Agglomerationsprogramme von Langenthal und auch vom Autobahnzubringer Emmental gesprochen. Er hat sie aber nicht als Projekte des Agglomerationsverkehrs zur Mitfinanzierung eingereicht, sondern nur davon gesprochen, dass das einer langfristigen Planungsab-

sicht entspreche. Es ist ein Unterschied, ob ein Kanton von Planungsabsichten spricht oder ob er konkret Projekte zur Mitfinanzierung eingibt. Das hat der Kanton Bern nachweislich – ich habe das wirklich prüfen lassen, wir können Ihnen das schriftlich dokumentieren – nicht gemacht.

Jetzt läuft die zweite Phase. Ob der Kanton Bern das im aktuellen zweiten Programm angemeldet hat, dazu äussere ich mich nicht, aber das müsste er getan haben. Solange es nur Planungsabsichten sind, reicht es nicht für eine konkrete Mitfinanzierung.

Bei der zweiten Behauptung kann ich mich dem Kommissionsprecher anschliessen. Die Kriterien bezüglich der Frage, was eben nationalstrassenwürdig ist, wurden mit den Kantonen erarbeitet. Es sind Kriterien, die heute nach wie vor Gültigkeit haben. Es ist leider so, dass beide Projekte die Kriterien, gross- und mittelstädtische Agglomerationen untereinander zu verbinden oder eben die Netzsicherheit auf den Hauptachsen sicherzustellen, nicht erfüllen. Sie haben es selber gesagt: Langenthal hat 15 000 Einwohner. Es gehört deshalb definitionsgemäss nicht zu den mittelstädtischen Agglomerationen der Schweiz. Diese Definition ist im Sachplan Verkehr verbindlich festgelegt worden. Wir haben untersucht, ob man das als Grenzfall betrachten könnte, wenn man die künftige Entwicklung der Bevölkerung hinzuzählen würde. Auch das erlaubt es nicht, Langenthal als nur annähernd mittelstädtische Agglomeration zu qualifizieren.

Was Burgdorf und das untere Emmental betrifft, so umfasst die ganze Agglomeration rund 27 000 Einwohner, aber auch hier sind wir deutlich unter dem zu berücksichtigenden Schwellenwert. Deshalb hat man hier eine kleinstädtische Agglomeration, wie in meiner Region Freiamt übrigens auch. Wohlen und Bremgarten entsprechen etwa diesen Grössenverhältnissen. Wir haben keine Chance, obwohl das auch eine Wachstumsregion ist, dass unsere Hauptstrassen als Nationalstrassen qualifiziert werden. Es ist also nicht die einzige Region, die einer kleinstädtischen Agglomeration angehört, die die Kriterien für den Sprung zu einer mittelstädtischen Agglomeration nicht erfüllt.

Auch die Redundanz wurde geprüft. Hier ist das Problem vor allem dasjenige, dass grossräumige Ausweichrouten auf Hochleistungsstrassen für den Ost-West-Verkehr vorhanden sind und dass kleinräumige Umfahrungen über das untergeordnete Netz nicht gemeint sind. Auch hier sind deshalb die Kriterien ganz klar nicht erfüllt. Auch wenn mir das Emmental sehr sympathisch ist, müssen wir für die ganze Schweiz dieselben Kriterien anwenden; diese sind leider im Falle dieser beiden Projekte nicht erfüllt.

Wir sind völlig einverstanden: Das Verkehrsvolumen ist gross, gerade weil dort relativ viele Gewerbe- und Industriebetriebe bestehen. Es ist ein Problem, das der Kanton Bern lösen muss. Man muss für diese vielbefahrenen Strassen wahrscheinlich Umfahrungslösungen finden; das ist aber nicht in der Kompetenz des Bundes. Wie dargelegt, kann der Bund einzig, falls der Kanton Bern diese Projekte im Rahmen der Agglomerationsprojekte eingibt – konkret als Projekte, nicht als Planungsabsicht –, eine Mitfinanzierung im Rahmen der vorhandenen Mittel prüfen.

Ich muss Sie daher bitten, bei den mit den Kantonen erarbeiteten Kriterien und deshalb bei der Ihnen vorliegenden Zuteilung, was eine Nationalstrasse ist, zu bleiben und den Einzelantrag Luginbühl abzulehnen.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Lors de son examen de l'arrêté sur le réseau des routes nationales, le Conseil national a décidé d'intégrer, comme complément au projet du Conseil fédéral, les voies de ferroutage du Lötschberg et de la Vereina, dans les tronçons routiers de la N6 et de la N28 respectivement. Comme le texte adopté par le Conseil national n'est pas très précis, nous pouvons en déduire que le transport des voitures serait désormais payé par la vignette.

Considérant que cette double décision soulève des questions fondamentales et est susceptible d'impliquer des coûts importants pour la Confédération, notre commission a invité l'Office fédéral des routes à lui fournir des informations com-

plémentaires. Il ressort très clairement de ce rapport qu'il est difficilement concevable d'intégrer uniquement au niveau local des infrastructures ferroviaires dans le réseau des routes nationales. Tout d'abord, parce que la décision du Conseil national créerait une multitude d'interfaces entre le réseau des routes nationales et l'infrastructure ferroviaire, dont l'importance dépendrait de la solution retenue. C'est ainsi que des fonds devraient être transférés de la route au rail, le transport des voitures deviendrait gratuit ou presque. Cela signifierait non seulement le versement de subventions afin de financer une prestation dont les coûts sont actuellement entièrement couverts, mais aussi un encouragement à y avoir encore recours. Par ailleurs, l'accroissement de la demande qui en résulterait ne pourrait être contrôlé qu'à la faveur de gros investissements pour améliorer ou entretenir les voies d'accès, les terminaux, le matériel roulant et, dans le cas de la Vereina, le tunnel.

Le BLS estime les coûts d'exploitation supplémentaires au Lötschberg à 30 millions de francs par an au cas où le transport des voitures serait proposé gratuitement. Quant aux Chemins de fer rhétiques, ils tablent sur un probable triplement de la demande à la Vereina au cas où la liaison ferroviaire serait gratuite. Cela impliquerait des investissements de l'ordre de 300 millions de francs et des coûts d'exploitation d'environ 25 millions de francs par année.

Permettez-moi de rappeler que l'infrastructure du tunnel de faite du Lötschberg est exploitée par le BLS mais entièrement financée par la Confédération. Le BLS gère ainsi le transport des voitures de manière autonome au plan financier. Quant au tunnel de la Vereina, il appartient aux Chemins de fer rhétiques et à la Confédération qui en est actionnaire à hauteur de 43 pour cent. Elle finance de surcroît les coûts non couverts dans les secteurs de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de la Vereina, à raison de 85 pour cent. Les Chemins de fer rhétiques parviennent toutefois juste à équilibrer les comptes du transport des voitures.

Concrètement, en cas de mise à disposition, par exemple gratuite, des voies de ferroutage par le simple paiement de la vignette autoroutière, il faut s'attendre à des pertes de revenus non négligeables pour les transports publics de voyageurs, avec les coûts que cela peut impliquer pour les pouvoirs publics. A noter que si la Confédération doit gérer le ferroutage automobile, les dépenses fédérales annuelles augmenteront d'environ 50 millions de francs.

Une minorité de la commission, qui sera défendue tout à l'heure par Monsieur Imoberdorf, juge qu'il serait judicieux, pour des questions de continuité et de cohérence de parcours, d'intégrer ces voies ferroviaires au réseau des routes nationales. Tout en étant consciente des projections d'augmentation de la demande faites par les sociétés BLS et Chemins de fer rhétiques, ainsi que de la charge financière que cela représenterait pour la Confédération, la minorité estime que ces tunnels ont un rôle de liaison routière important à jouer aux niveaux national et international. Ils ne relient pas seulement deux régions importantes, mais représentent un axe de transit essentiel entre l'Allemagne et l'Italie.

A l'inverse, sans remettre en question l'importance de ces deux axes de transport, la quasi-totalité des membres de la commission estime cependant qu'il faut renoncer à mettre à disposition les voies de ferroutage gratuitement. Cette mesure aurait pour conséquence d'accroître davantage la demande. Elle pèserait lourdement sur le financement spécial pour la circulation routière, favoriserait à coup sûr des transferts modaux du rail vers la route, allant à l'encontre de la politique des transports actuelle et, enfin, engorgerait de manière importante les traversées de localités sur les voies d'accès à ces tunnels.

Pour toutes ces raisons, la commission vous recommande, par 11 voix contre 1, de soutenir la proposition de la majorité, c'est-à-dire la version du Conseil fédéral.

Imoberdorf René (CE, VS): Wenn wir den vorliegenden Netzbeschluss, so, wie er vom Bundesrat beantragt wird, annehmen, gibt es auf beiden Seiten der Autoverladestrecken

durch den Vereina- und den Lötschbergtunnel bis zu den verschiedenen Verladepunkten Nationalstrassen. Diese Strassen erfüllen die Kriterien für die Aufnahme ins Nationalstrassennetz. Da drängt es sich mit dieser Vorlage geradezu auf, die Lücken, welche durch den Autoverlad entstehen, zu schliessen und auch die Autoverladestrecken in den Netzbeschluss zu integrieren.

Ich möchte zuerst drei aus verkehrspolitischer Sicht wichtige Argumente anbringen, die für die Aufnahme beider Autoverlade, Vereina und Lötschberg, ins Nationalstrassennetz sprechen:

1. Mit der Aufnahme der Autoverlade am Lötschberg und an der Vereina ins Nationalstrassennetz können wir die vernetzte, kombinierte Verkehrspolitik in konkrete Projekte umsetzen. Damit würde nicht alles graue Theorie bleiben, was in den verschiedenen Gutachten und Berichten steht.

2. Es wird immer wieder gefordert, dass wir in Verbindungsachsen und nicht in Verkehrsträgern denken. Wir müssen uns also von der auf die einzelnen Verkehrsträger ausgerichteten Denkweise verabschieden und uns einer strategischen, gesamthaften Betrachtungsweise zuwenden. Oder etwas profaner ausgedrückt: Wenn jemand mit dem Auto von Bern ins Wallis oder von Landquart ins Engadin fährt, sollte der Autoverlad in der Vignette inbegriffen sein. Ganzheitliche Lösungsansätze sind hier gefragt.

3. Im Sachplan Verkehr hat der Bundesrat explizit festgehalten, dass Strecken ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, wenn es sich um Verkehrsanlagen – um Verkehrsanlagen! – von gesamtschweizerischer Bedeutung handelt. Das ist bei beiden Verladestrecken ohne Zweifel eindeutig der Fall.

Nun noch drei Ergänzungen zum Autoverlad am Lötschberg: Dieser hat eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für den Transitverkehr in der Schweiz. Es gibt keine Möglichkeit, diese Strecke auf der Strasse zurückzulegen, es sei denn, man fährt über Vevey und nimmt dabei eine viel längere Fahrt in Kauf. Das ist schon rein aus zeitlichen Gründen wohl kaum im Sinne der Automobilistinnen und Automobilisten und ist sicher auch nicht von Vorteil für den Energieverbrauch und die Umwelt. Der Autoverlad am Lötschberg ist auch die wichtigste Anbindung des Ober- und des Mittelwallis an die Wirtschaftsräume im Mittelland. Insbesondere im Winter haben wir – ich habe es schon gesagt – ausser über Vevey keine Möglichkeit, ins Mittelland zu kommen und umgekehrt.

Einheimische und Touristen sind auf diese Verbindung angewiesen. Schon aus rein touristischer Sicht ist der Autoverlad am Lötschberg von nationaler Bedeutung, gibt es doch im Wallis viele national und international bekannte Tourismusdestinationen. Darum erfüllt der Lötschberg-Bahntunnel auch eine wichtige Funktion als Autotunnel. Diese Verbindung spielt aber nicht nur national eine grosse Rolle, sondern auch interregional. Sie ist wichtig für den wirtschaftlichen Austausch zwischen zwei benachbarten und sehr ähnlichen Regionen, dem Ober- und Mittelwallis auf der einen Seite und dem Berner Oberland auf der anderen Seite.

Die Argumente, die ich für den Autoverlad am Lötschberg genannt habe, gelten sinngemäss auch für den Verlad an der Vereina. Der Autoverlad schliesst auch hier eine Lücke im Strassenverkehrsnetz von nationaler Bedeutung. Es geht um die Anbindung einer der wichtigsten touristischen Regionen der Schweiz ans Nationalstrassennetz.

Wie ich eingangs schon erwähnt habe – und damit komme ich zum Schluss –, müssen wir uns von der auf die einzelnen Verkehrsträger ausgerichteten Denkweise verabschieden. Schiene und Strasse gehören zusammen. Bei den Autoverladestrecken an der Vereina und am Lötschberg bringen Strasse und Schiene nur gemeinsam einen Nutzen. Mit ihrer Aufnahme ins Nationalstrassennetz werden zwei Lücken in diesem Netz geschlossen. Der Nationalrat hat das erkannt und diesem Vorhaben deutlich zugestimmt.

Ich möchte Sie bitten, die beiden Autoverladestrecken in den Netzbeschluss aufzunehmen.

Engler Stefan (CE, GR): Ich möchte zuerst meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn. Ich möchte Kollege Imoberdorf dafür danken, dass er diesen Minderheitsantrag aufrechterhalten hat, damit die Diskussion darüber überhaupt stattfinden kann.

Ich möchte einräumen, dass es auch aus Sicht der Rhätischen Bahn eine schwierige Frage ist, ob das jetzt der Eisenbahnunternehmung und dem Betrieb der Eisenbahn zugutekäme oder nicht, wenn der Autoverlad an der Vereina und am Lötschberg ins Nationalstrassennetz aufgenommen würde. Es gibt Gründe dafür – in beiden Fällen geht es um die Verlängerung einer bestehenden Nationalstrasse. Beim Vereinaverlad geht es um die A28, die bis zum Verladeterminale reicht. Es würde damit die Verbindung bis ins Unterengadin geschaffen, und Nord- und Südbünden würden miteinander verbunden. Immerhin ist es ein prüfenswerter Vorschlag mit potenziell interessanten Perspektiven für die Bahnunternehmung, unter gewissen Voraussetzungen und Bedingungen.

Ich möchte jetzt weniger den verkehrspolitischen Aspekt beleuchten und auch nicht die Frage beantworten, ob alle Kriterien, wie sie im Sachplan zugrunde gelegt worden sind, erfüllbar sind oder nicht. Ich möchte vielmehr etwas zu den beiden Verkehrssystemen und zur Abhängigkeit voneinander bzw. zu den Schnittstellen ausführen.

Über die Fabi-Vorlage werden wir wahrscheinlich im Dezember hier sprechen. Mit dieser Vorlage werden bekanntlich die Privatbahnen bezüglich der Infrastrukturfinanzierung mit den SBB gleichgestellt. Insofern könnte man sich als Bahnunternehmung oder auch als Kanton sagen: Ob das nun aus der Strassenkasse oder aus Mitteln des öffentlichen Verkehrs finanziert wird, kann uns gleichgültig sein. Im Unterschied zur Fabi-Vorlage besteht ja der Reiz der Nationalstrassenfinanzierung für das Unternehmen darin, dass auch der Betrieb des Autoverlads und damit das Angebot und das Rollmaterial mit eingeschlossen wären. Dabei ist allerdings in die Waagschale zu werfen, dass in diesen gemeinsam benutzten Infrastrukturen – ich nehme an, das ist beim Lötschberg gleich wie bei der Vereina – immer der Schienenpersonenverkehr erste Priorität haben muss und haben soll. Der Netzgedanke sowie die Abhängigkeiten und Anschlüsse für einen attraktiven öffentlichen Personenverkehr dürfen in keinem Fall tangiert werden.

Ungeachtet der Diskussion zur Aufnahme des Vereinatunnels ins Nationalstrassennetz steht jedenfalls die Rhätische Bahn vor diversen Herausforderungen zur langfristigen und nachhaltigen Finanzierung genau dieser Verladeinfrastruktur, des Rollmaterials und auch des Betriebs des Autotransports.

Unter der Rahmenbedingung – sage ich jetzt –, dass der Personenverkehr immer den wichtigeren Teil dieser Bahninfrastruktur darstellen muss, ist es für die Unternehmungen entscheidend, dass folgende Randbedingungen erfüllt sind, sollte man die Aufnahme dieser Anlagen in das Nationalstrassennetz beschliessen: Die Eigentumsverhältnisse an diesen Anlagen dürften nicht ändern, weil – ich habe es gesagt – nicht der Autoverlad im Vordergrund steht, sondern der Personenverkehr. Die Betriebshoheit und damit auch die Angebotsgestaltung müssten klar bei den Bahnunternehmungen liegen; das Betriebsrisiko für den Autoverlad müsste dann wenn schon durch die Nationalstrassenkasse getragen werden. Ich würde auch die Voraussetzung an die Übernahme ins Nationalstrassennetz knüpfen, dass künftige Investitionen in die Infrastruktur und damit auch ins Rollmaterial abgegolten werden.

Sie erkennen also aus meinen Ausführungen: Es ist für uns als Bahnunternehmung eine schwierige Frage, ob das für uns letztlich positiv oder negativ ist. Es gibt auch verschiedene negative Aspekte, aber es ist immerhin prüfenswert und diskutabel.

Presidente (Lombardi Filippo, primo vicepresidente): Grazie al miglior «Baudirektor» della Svizzera. (*Ilarità*)

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Engler hat es eigentlich auf den Punkt gebracht: Prüfwertig ist es, aber selbstverständlich ist es nicht gerechtfertigt. Es ist artfremd, hier einen Bahnverlad, auch wenn es um zu verladende Autos geht, neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, zumal ja gerade der Lötschbergtunnel schon Bestandteil der nationalen Bahninfrastruktur ist. Heute haben beide Autoverlade, die von der BLS und der RhB betrieben werden, kostendeckende Gebühren. Es gibt überhaupt kein Problem, es funktioniert. Wenn das jetzt neu Bestandteil des Nationalstrassennetzes sein soll, dann stehen Sie vor der Tatsache, dass Sie ein Bahnangebot in den Strassennetzbeschluss aufnehmen; das ist artfremd.

Sie hätten dann auch das Problem, dass die Strassenkasse natürlich neu belastet würde; wir würden den Verlad ja gratis zur Verfügung stellen. Dann müsste der Bund bzw. diese Strassenkasse die heutigen Erlöse von etwa 45 Millionen Franken, die von den beiden Betreibern erzielt werden, ausgleichen, und – es wurde schon gesagt – der Bund würde selbstverständlich auch die künftigen Defizite und auch die Investitionen in die Infrastruktur zu übernehmen haben. Dafür ist das Nationalstrassennetz einfach nicht zuständig. Wir haben kein Problem bei den beiden Bahnverladen.

Der Antrag im Nationalrat, was den Lötschberg betrifft, wurde von einem Mitglied der grünen Fraktion eingereicht. Das habe ich erst recht nicht begriffen, denn wenn Sie das jetzt gratis zur Verfügung stellen – man kann das Auto gratis verladen –, dann weiss ich nicht mehr, was wir mit der Verlagerungspolitik machen. Selbstverständlich würden, wenn das gratis ist, mehr Leute das Auto nehmen, um ins Wallis oder ins Engadin zu fahren. Sie sprechen aber alle davon, dass wir uns anstrengen sollten, noch mehr Verkehr zu verlagern. Das wäre dann kontraproduktiv, es hätte selbstverständlich eine Erhöhung der Attraktivität des Autos für diese beiden Strecken zur Folge. Das kann keine kohärente Politik sein.

Es kommt hinzu, Herr Ständerat Imoberdorf, dass der Bund bei der BLS Mehrheitsaktionär ist. Der Bund bezahlt schon heute 100 Prozent der ungedeckten Kosten des Betriebs. Hier sehe ich das Problem erst recht nicht. Auch der Verlad durch den Vereina-Tunnel ist zu 43 Prozent im Eigentum des Bundes. 85 Prozent der ungedeckten Kosten des Betriebs werden vom Bund übernommen; mit Fabi werden es – wenn Sie zustimmen – auch 100 Prozent sein. Bahnseitig ist also alles so vorgesehen, dass die Betreiber kein Problem mit den ungedeckten Kosten hätten, falls die Gebühren nicht ausreichend wären.

Deshalb bitte ich Sie: Lassen Sie die Nationalstrassen Nationalstrassen sein, und lassen Sie die Bahnverlade und die Bahnverbindungen Bahninfrastruktur sein.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Lors du débat d'entrée en matière, j'ai déjà eu l'occasion d'exposer les raisons pour lesquelles la commission avait rejeté les propositions de modification de l'arrêté sur le réseau des routes nationales.

Je me permets cette fois-ci de vous présenter les motifs qui ont poussé la commission à accepter une proposition qui lui était soumise et dans laquelle on demandait d'intégrer dans le réseau des routes nationales le tronçon Bellinzona–Locarno, comprenant également le tunnel Mappo Morettina. Il faut tout d'abord rappeler qu'en 2006, le Conseil fédéral a approuvé le plan sectoriel des transports. Ce document répertoriait toutes les routes qui auraient dû être transférées des cantons à la Confédération, devenant ainsi routes nationales. Parmi celles-ci, la Confédération avait prévu la liaison Bellinzona–Locarno. Après 2006, l'Office fédéral des routes a soumis aux cantons la proposition d'adaptation du réseau des routes nationales, qui a servi de base pour le présent projet que nous discutons aujourd'hui.

Depuis lors, plusieurs documents ont confirmé le principe de la liaison entre Bellinzona et Locarno, mais curieusement, jusqu'à Tenero, c'est-à-dire à 7 kilomètres à l'est de Locarno, en excluant ainsi le tunnel Mappo Morettina. Le canton du Tessin s'est fermement opposé à cette solution, la jugeant

«peu compréhensible et peu cohérente». Il a donc demandé de corriger cette erreur.

La commission fait sienne cette requête, car elle partage l'avis que la liaison avec Locarno n'a de sens que si l'on inclut le tunnel Mappo Morettina, au bout duquel se trouve la sortie pour accéder au centre de l'agglomération. Dans le cas contraire, nous nous retrouverions dans une situation où une route répondant aux critères de route nationale verrait son dernier tronçon de 10 kilomètres environ classé différemment.

Du point de vue financier, cette proposition est supportable. Selon les chiffres avancés par l'administration fédérale, les incidences financières de l'intégration du tronçon Tenero–tunnel Mappo Morettina–Ascona devraient se monter à 11,6 millions de francs par année pour la Confédération. Toutefois, les contributions fédérales versées au canton du Tessin seraient diminuées de 1,3 million de francs, ce qui ferait augmenter le montant des compensations aux autres cantons de 31,1 à 32,4 millions de francs par année.

Pour toutes ces raisons, la commission, à l'unanimité, vous invite à accepter cette proposition d'amendement concernant la N13.

Lombardi Filippo (CE, TI): Ich habe es bereits beim Eintreten gesagt: Ich bin der Kommission sehr dankbar für diese sehr logische, verständliche und nachvollziehbare Massnahme. Alles andere hätte den Bürgern nur schwerlich erklärt werden können. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Auch hier bei der N13 muss ich auf die Kriterien hinweisen. Die werden nach Ansicht des Bundesrates von der Existenz dieses Tunnels nicht erfüllt, der zugegebenermassen in einer touristischen Region liegt. Die Verbindung Bellinzona–Locarno wird ja Bestandteil des Nationalstrassennetzes, die weiter gehende Verbindung ist Bestandteil des Ergänzungsnetzes. Auch hier hat die Überprüfung gemäss den Kriterien halt ergeben, dass die Integration des Tunnels den Ihnen bekannten Prinzipien entgegenstehen würde. Es ist grundsätzlich ein Projekt der Agglomeration, und wie beim Emmental sind die etablierten Kriterien nicht erfüllt. Es handelt sich um sieben Kilometer, das ist keine lange Sache. Es ist selbstverständlich schwierig, bei der heutigen Situation des Tunnels auf das hinten liegende Strassennetz der Stadt Minusio ausweichen zu müssen; das ist die Konsequenz, wenn man den Tunnel nicht aufnimmt.

Aber ich muss einfach nochmals betonen: Der Entscheid des Astra, diesen Tunnel nicht aufzunehmen, ist richtig. Wenn man die Kriterien ganz streng anwendet, ist es bestenfalls ein Grenzfall. Deshalb hat den Tunnel der Bundesrat nicht aufgenommen. Aber ich sehe natürlich, dass in der vorberatenden Kommission die Einschätzung anders war.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Comme cette reprise de projets forme un tout, je souhaite donner des informations sur la façon dont la décision a été prise par la commission sur l'ensemble des projets. Je vous remercie, Monsieur Gutzwiller, d'accepter que le rapporteur intervienne avant l'auteur de la proposition en ce qui concerne la région de Zurich.

Dans le cadre de la présente adaptation, le Conseil fédéral a proposé de compléter la loi fédérale sur les routes nationales par un article 8a, que nous avons donc accepté tout à l'heure, qui conditionne la reprise de certains projets par la Confédération. L'alinéa 3 mentionne notamment que, lorsqu'il existe un projet cantonal bénéficiant d'une autorisation exécutoire pour une route ajoutée au réseau des routes nationales, c'est l'Assemblée fédérale qui décide si la Confédération reprend ce projet. Ce dernier doit toutefois être d'intérêt national et conforme aux normes et aux standards des routes nationales.

Au printemps 2011, les cantons ont présenté des projets importants qui, de leur point de vue, remplissaient les conditions pour être repris par la Confédération et pourraient ob-

tenir une autorisation exécutoire d'ici à la mise en vigueur du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Dans son message, le Conseil fédéral recommande aux Chambres fédérales la reprise de trois projets d'envergure, satisfaisant aux conditions. Il s'agit:

1. du projet de contournement du Locle, qui prévoit de désengorger la traversée de la ville et d'améliorer la capacité de la liaison d'importance nationale Neuchâtel–Le Locle–Col des Roches;
2. du projet de contournement de La Chaux-de-Fonds, qui prévoit un délestage de la ville sur une longueur d'environ 5 kilomètres, afin de rejoindre le portail nord du tunnel de la Vue-des-Alpes, et guidera le trafic au sud de La Chaux-de-Fonds; la zone habitée sera ainsi contournée par le tunnel; en complément au contournement du Locle, le contournement de La Chaux-de-Fonds garantira une liaison routière de qualité entre la frontière française et la route nationale N5 existante.

Vu l'enjeu pour les régions concernées et considérant que les projets de contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds sont maintenant exécutoires, la commission, à l'unanimité, vous propose d'accepter la reprise par la Confédération du tronçon N20 Le Locle–La Chaux-de-Fonds–tunnel de la Vue-des-Alpes–Neuchâtel. Nous souhaitons, pour des questions de sécurité du droit, préciser la formulation de la disposition concernée en ajoutant un lien avec l'article 8a de la loi fédérale sur les routes nationales qui, comme déjà indiqué, conditionne la reprise de ces projets par la Confédération.

3. Concernant le troisième projet à reprendre, c'est-à-dire le projet de l'autoroute N15 de l'Oberland zurichois, qui vise à combler la lacune autoroutière Brüttsellen–Rapperswil et à éliminer le goulet d'étranglement de la traversée de Wetzikon, la situation a évolué depuis l'année passée.

Suite à une décision du Tribunal fédéral du 21 juin dernier et à l'acceptation par celui-ci d'un recours contre le projet actuel, il est certain que ce dernier ne parviendra pas à maturité dans le délai imparti. La Confédération ne peut dès lors reprendre un projet qui n'existe plus, ou plutôt, je devrais dire, qui doit être revu dans son ensemble, afin de satisfaire aux conditions fixées dans l'arrêt du Tribunal fédéral.

Pour cette raison, la commission vous propose, à l'unanimité, de retirer le tronçon N15 Brüttsellen–Wetzikon–Rütli–Rapperswil–Schmerikon–Reichenburg de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Permettez-moi également, tout en comprenant le dépôt d'une proposition Gutzwiller et l'intervention de l'auteur, de relever quelques éléments qui ressortent de la décision du Tribunal fédéral:

1. «Le Tribunal fédéral parvient à la conclusion que le projet aurait nécessairement dû être soumis à une expertise de la CFNP ... et la cause renvoyée au canton pour l'accomplissement de l'expertise.»
2. «D'un point de vue matériel également, le projet est, sur plusieurs points, incompatible avec la protection du site marécageux de Wetzikon/Hinwil – objet d'une beauté particulière et d'importance nationale.»
3. «Les tunnels prévus ... nécessitaient d'importants mouvements de terrain, incompatibles avec la protection du site marécageux.»
4. «Le Tribunal fédéral parvient à la conclusion que la délimitation de la zone marécageuse à Hellberg, telle qu'arrêtée par le Conseil fédéral, ne correspond pas aux critères du droit fédéral et doit être étendue.»

Enfin, dans le cadre de la discussion en commission, la question s'est posée de savoir si, entre-temps, c'est-à-dire depuis 2011, d'autres projets étaient arrivés à maturité et pouvaient être repris. La réponse de l'Office fédéral des routes a été claire: il s'avère que le projet de contournement de Näfels, dans le canton Glaris, satisfait aujourd'hui aux conditions.

Considérant ce nouvel élément, la commission vous recommande donc, à l'unanimité, la reprise de ce troisième projet tout en précisant une nouvelle fois sa relation avec l'article 8a de la loi fédérale sur les routes nationales.

Gutzwiller Felix (RL, ZH): Ich bin Ihnen sehr dankbar, dass Sie hier einem Nichtmitglied der Kommission gestatten, noch ein Anliegen einzubringen, das allerdings etwas anders liegt, als die Anliegen, die wir schon diskutiert haben. Ich möchte als Erstes der Kommission sehr herzlich danken, dass sie die Verbindung der N15 grundsätzlich nicht infrage stellt. Es handelt sich hier um die Verbindung Brüttsellen–Wetzikon–Rapperswil–Reichenburg, mit anderen Worten: um die Verbindung A1 zu A3. Ich muss Ihnen hier als Mitglied dieses Rates nicht näher erläutern, warum diese Verbindung eine ganz strategische ist, vom Brüttseller Kreuz über den südlichen Kantonsteil von St. Gallen bis zur March im Kanton Schwyz und dann der Anschluss an die A3 bei Reichenburg. Wir sind also froh, dass diese Verbindung hier drin aufgeführt ist.

Allerdings sind wir unglücklich, dass das Projekt dieser Lückenschliessung selber hier zur Streichung beantragt wird. Ich möchte doch ganz kurz sagen, dass diese Verbindung in weiten Teilen bereits heute vierspurig ausgebaut ist. Sie weist aber in der Tat auf Zürcher Gebiet, nämlich zwischen Uster und dem Kreisel Betzholz bei Hinwil, eine Lücke auf, die mit dem in der Botschaft ebenfalls zur Übernahme vorgesehenen Projekt «Lückenschliessung» hätte geschlossen werden sollen.

Der Kommissionsreferent hat zu Recht ausgeführt, dass dieser Entwicklung eine Schwierigkeit erwachsen ist, indem das Bundesgericht im Juni dieses Jahres, also erst kürzlich, entsprechende Beschwerden gutgeheissen hat, die vor allem mit dem Schutz der Moorlandschaft zu tun haben. Diese Beschwerden werden natürlich vollumfänglich respektiert; das heisst in der Tat, dass hier das Projekt geändert und neu aufgelegt werden soll. Ich muss allerdings mit einer Nuance zum Kommissionssprecher sagen, dass das nicht das ganze Projekt betrifft, sondern dass es Teile dieses Projektes gibt, die auch vor Bundesgericht unbestritten geblieben sind. Im Wesentlichen ist das der Abschnitt zwischen Uster-Ost und dem Bereich des Tunnels Grüt–Morgen. Da kann auf das vorliegende, vom Bundesgericht nicht bemängelte Projekt zurückgegriffen werden. Die anderen Projektteile müssen neu bearbeitet werden.

Das Anliegen, das ich mit meinem Antrag hier verfolge, ist folgendes: Die Zürcher Regierung hat in einer Klausur und dann in einem Regierungsratsbeschluss vom 19. August 2012, also erst kürzlich, sehr deutlich festgehalten, dass sie versuchen möchte, bis Ende 2013 ein ausführungsfähiges Projekt vorzulegen. Sie hat auch das Gefühl, dass daran aufgrund von schon früher gemachten Alternativplanungen relativ zügig gearbeitet werden könnte.

Ich bin mit dem Kommissionssprecher durchaus einverstanden: Man kann unterschiedlicher Meinung sein, ob es denn möglich sein wird, innert nützlicher Frist eine machbare Alternative zu präsentieren, die Artikel 8a NSG, der schon zitiert wurde, entspricht. Wenn Sie sich die Projekte N17 und N20, die vorher besprochen wurden, ansehen, dann bemerken Sie, dass die Anträge der Mehrheit die Formulierung «sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind» enthalten, die ich ebenfalls mit meinem Einzelantrag vorschlage. Es ist deshalb nicht ganz einsichtig, weshalb dieses Zürcher Projekt anders behandelt werden sollte.

Es geht mir mit meinem Antrag um nichts anderes als um eine gewisse Gleichbehandlung. Ich möchte der Kommission in keiner Art und Weise dreinreden. Sie hat eine Beurteilung vorgenommen; sie hält es für unwahrscheinlich, dass hier innert nützlicher Frist etwas entstehen kann. Ich bitte Sie darum, einfach abzuwarten – auch etwas unter dem Gesichtspunkt der Psychologie im Umgang mit unseren föderalistischen Partnern. Geben Sie der Zürcher Regierung die Chance, dieses Projekt zu machen. Wenn es denn gelingt, dies innerhalb der Bedingungen von Artikel 8a NSG zu tun, wie bei den anderen Projekten; wenn es denn gelingt, dies innerhalb der Termine zu tun, dann haben wir eine klare Situation. Wenn es denn nicht gelingt, dann gelingt es nicht, und die Kommission würde Recht behalten. Ich glaube aber nicht, dass es unbedingt nötig ist, bereits jetzt entsprechend

dem Beschluss der Kommission festzulegen, das Projekt sei zu streichen.

Meine Absicht mit diesem Einzelantrag und meine Bitte an Sie ist es also, hier eine gewisse Gleichbehandlung zu erreichen und abzuwarten, ob es gelingt, ein verbessertes Projekt aufzulegen oder nicht. Dann haben wir eine klare Situation, die auch dem grossen Anliegen der Zürcher Regierung Rechnung trägt.

Ich bitte Sie also, meinem Antrag zuzustimmen.

Jenny This (V, GL): Ich möchte unserem sehr geschätzten Kommissionspräsidenten nicht widersprechen, aber als Kommissionsmitglied habe ich keine Bedenken, dem Einzelantrag Gutzwiller zuzustimmen. Wir haben auf der einen Seite einen Bundesgerichtsentscheid. Wir haben auf der anderen Seite die Regierung, die glaubt, dass sie gewisse Retuschen in der zur Verfügung stehenden Zeit vornehmen kann – das glaube ich zwar nicht, aber das müssen letztlich nicht wir beurteilen. Weil dann die Bedingungen gemäss Artikel 8a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen erfüllt sein müssen, gibt es doch wirklich keinen Grund, dieses Projekt hier nicht aufzunehmen. Es entspricht grundsätzlich auch dem, was wir in der Kommission besprochen haben. Diese Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn ist unbestritten, sie ist eine zentrale Achse in der Schweiz und hat ein Verkehrsaufkommen, das unglaublich ist. Das Bundesgericht hat wider Erwarten anders entschieden. Den Einwänden muss Rechnung getragen werden. Wir gehen kein Risiko ein, wenn wir das Projekt in der Fassung lassen. Ich bitte Sie deshalb, dem Einzelantrag Gutzwiller zuzustimmen. Wir provozieren sonst nur den ganzen Kanton Zürich und den Nationalrat sowieso. Das will ich vermeiden, weil es nicht sehr viel nützt und nicht sehr viel bringt.

Theiler Georges (RL, LU): Mir geht es etwas ähnlich wie Herrn Jenny: Ich war in der Kommission auch der Meinung, man könne das streichen und es passiere einfach nichts. Jetzt muss ich doch erklären, weshalb ich meine Meinung geändert habe.

Ich habe sehr viele Telefonanrufe, natürlich aus dem Raum Zürich, erhalten. Die ersten Anrufer haben gefragt, weshalb wir ihnen die ganze Strecke streichen. Ich habe dann gesagt: Jetzt müssten sie aber präzise bleiben; es gehe hier nur um die Übernahme des Projekts und um nichts anderes. Eigentlich war ja der Bundesrat der Meinung, man solle es übernehmen. Wäre es fertiggestellt gewesen oder wäre dieser Bundesgerichtsentscheid nicht gekommen, hätte man darüber gar nicht diskutiert. Und jetzt, nur weil dieser Bundesgerichtsentscheid gekommen ist, ändern wir quasi die Meinung.

Ich möchte Sie einfach noch auf etwas aufmerksam machen, was auf der Fahne erwähnt ist: Bei Niederurnen-Glarus und bei der Umfahrung von Le Locle haben wir die Bedingung eingebaut, dass Artikel 8a NSG erfüllt sein muss. Herr Kommissionspräsident, ich will Sie wirklich nicht desavouieren, aber da besteht ein gewisser Widerspruch zu dem, was wir bei Zürich beschlossen haben. Sie vergeben sich nach meiner Meinung gar nichts, wenn Sie dem Antrag Gutzwiller zustimmen und damit helfen, die Wogen der Zürcher, die da aufgebraust sind, ein bisschen zu glätten – kosten tut es deswegen nicht mehr und nicht weniger.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je ne suis que rapporteur de la commission! Je me réfère donc aux discussions qui ont été menées en commission. Puis je me permets d'insister sur le fait que vous avez reçu le dépliant depuis un certain laps de temps, qu'aucun membre de la commission n'a fait de remarque sur le contenu. Donc je suis fidèle aux décisions qui ont été prises, mais je peux comprendre que vos sensibilités locales et régionales, au sujet du dépôt de la proposition Gutzwiller, vous poussent à changer d'avis. Pour ce qui me concerne, je reste cohérent, à l'exemple de la commission qui a souhaité l'être sur l'ensemble des tronçons que nous avons discutés.

C'est la raison pour laquelle je vous invite, tout en comprenant les raisons du dépôt de la proposition Gutzwiller, à suivre la commission, qui a pris sa décision à l'unanimité.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Als der Bundesrat entschied, welche Teile kantonalen Rechts ins nationale Netz übernommen werden – es ist ja unbestritten, dass das Teile sind –, ging es in einer zweiten Phase auch darum, dass gewisse Kantone Ausbauprojekte in einem Stadium haben, in dem es einfach unsinnig wäre, wenn man sie nicht aufnehmen würde und wenn stattdessen die ganze Überprüfung eines Ausbauprojektes nochmals nach Bundesrecht neu zu erstellen wäre.

Das waren diese drei Projekte: die Zürcher-Oberland-Autobahn und die beiden Abschnitte Le Locle und La Chaux-de-Fonds, wie es gesagt wurde. Im Zeitpunkt der Erstellung der Botschaft wusste man, dass im Fall der Oberland-Autobahn noch der Bundesgerichtsentscheid fehlte. Aber das Kriterium, das galt, nämlich dass zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung des angepassten Netzbeschlusses eine rechtskräftige Bewilligung nach kantonalem Recht vorliegen müsse, wäre in diesem Fall erfüllt gewesen. Deshalb wurde die Oberland-Autobahn aufgenommen.

Jetzt – und da muss ich wirklich den Kommissionsprecher in Schutz nehmen – ist das im Fall der Zürcher-Oberland-Autobahn einfach nicht mehr der Fall. Es ist unmöglich, man beginnt hier wirklich praktisch von vorne. Das Bundesgericht hat vor allem den Moorlandschaftsschutz betont; das heisst, die Streckenführung muss der Kanton Zürich komplett anders legen als bis anhin. Das ist eine Megaübung, die hier nochmals beginnt. Es ist nicht eine kleine Adaptation eines kleinen Elementes irgendwo, sondern der Moorschutz ist dort relativ ausführlich behandelt. Das Astra ist ja bereits mit den Behörden des Kantons Zürich im Kontakt, aber es wird ein ganz neues Projekt mit neuer Linienführung geben.

Herr Gutzwiller, Sie haben es selber schon betont, Sie schreiben ja: «sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind». Artikel 8a NSG verlangt eben die Baureife. Jetzt kann man einfach sagen wie Herr Jenny: Niemand glaubt daran, dass das in einem Jahr plötzlich zur Baureife geführt werden kann, nachdem es jetzt zwanzig Jahre gedauert hat. Also ist man ehrlich und sagt: Das ist ein wichtiges Projekt, man muss die Probleme lösen. Aber jeder in diesem Saal weiss: In einem Jahr ist es unmöglich, dass das Projekt baureif respektive rechtskräftig nach kantonalem Recht bewilligt ist. Das war das Anwendungskriterium.

Der Kanton Zürich und die dortige Bevölkerung haben Anspruch darauf, dass dieses Verkehrsproblem endlich gelöst wird. Auch für die Stadt Wetzikon und für die betroffenen Personen ist das wirklich seit zwanzig Jahren ein unhaltbarer Zustand. Wir arbeiten schon jetzt am neuen Projekt, an der neuen Linienführung, weil wir keine Zeit verlieren wollen. Wenn man Ihren Antrag, Herr Gutzwiller, annehmen würde, würde sich faktisch nichts ändern, es wäre bestenfalls etwas Psychologie. Der Kanton Zürich ist jetzt für die Projektarbeiten zuständig, diese werden vorangetrieben. Weil das dann sowieso Netzbestandteil wird und somit in die Kompetenz des Bundes übergeht, begleitet das Astra alle Arbeiten schon jetzt so eng, dass das ab 2014 reibungslos in die Planungshoheit des Bundes übergeht. Für die Bevölkerung ändert sich also nichts, für das Projekt ändert sich nichts. Es wäre aber nicht ehrlich, jetzt zu sagen, dass wir es übernehmen, obwohl alle wissen, dass es in einem Jahr nicht baureif ist. Darüber wurde in der Kommission ja lange diskutiert. Dann gab es diejenigen, die gesagt haben, dass man auch glaubwürdig sein soll; Politiker sind glaubwürdig, wenn sie das, was sie sagen, einhalten. Hier nun wissen Sie alle, dass es einfach nicht möglich sein wird.

Es ist vielleicht für die Kritiker, die meinen, man wolle es nicht weiterverfolgen, ein Zückerchen, aber ich erkläre hier auch zuhänden Ihrer Bevölkerung Folgendes: Wir werden das so schnell wie möglich weiter vorantreiben. Es ist für den Bund ein wichtiges Projekt. Wir wollen es so schnell wie

möglich zur Baureife führen, aber das wird nicht in einem Jahr der Fall sein.

N1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 25 Stimmen
Für den Antrag Luginbühl ... 10 Stimmen

N6, N28

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 30 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 7 Stimmen

N15 (*Übernahme durch den Bund*)

N15 (*reprise par la Confédération*)

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 23 Stimmen
Für den Antrag Gutzwiller ... 13 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 1a

Antrag der Minderheit

(Zanetti, Janiak, Rechsteiner Paul)

Titel

Übergangsbestimmung der Änderung vom ...

Text

Die Verbindung Aubonne/Morges(Ouest)–Villars-Sainte-Croix ersetzt nach ihrer Realisierung die heutige Autobahn durch Morges.

Art. 1a

Proposition de la minorité

(Zanetti, Janiak, Rechsteiner Paul)

Titre

Dispositions transitoires de la modification du ...

Texte

Après sa réalisation, la liaison Aubonne/Morges(Ouest)–Villars-Sainte-Croix remplace l'autoroute actuelle à travers Morges.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Afin d'éliminer les goulets d'étranglement de la N1 dans la région vaudoise, la construction d'un nouveau tronçon autoroutier est prévue entre Aubonne, Morges-Ouest et Villars-Sainte-Croix. Ce projet aurait un effet positif en vue de diminuer le grand volume de trafic routier dans la ville de Morges et d'éliminer le goulet d'étranglement Lausanne-Crissier. Toutefois, la variante actuellement retenue par l'Office fédéral des routes pour le contournement prévoit de maintenir, en plus de la nouvelle autoroute, la liaison par Morges. Aussi le présent arrêté fédéral prévoit en fait deux autoroutes en parallèle, l'une traversant la ville, l'autre la contournant.

Pour la minorité de la commission – Madame Savary s'exprimera tout à l'heure –, cette situation est inacceptable car cette option aurait pour conséquence de générer la défiance des partenaires régionaux et d'affaiblir le sentiment favorable qui prévaut à l'égard de ce projet. La minorité propose donc d'inscrire dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales le déclassement de la traversée de Morges une fois la route de contournement réalisée. Selon elle, cela améliorerait tant le trafic que la qualité de vie de la population concernée et permettrait ainsi de favoriser l'acceptation et donc la faisabilité du projet de contournement, considérant que l'amélioration de la situation pour la ville de Morges est un élément central de l'adhésion des acteurs locaux.

Faut-il par conséquent prévoir une disposition transitoire? La majorité de la commission a jugé que non. Si elle est sensible aux préoccupations relatives à la nécessaire amélioration de la situation dans la ville de Morges, elle est d'avis que la question d'un éventuel déclassement ou d'un déclasse-

ment de tout ou partie de l'autoroute actuelle ne peut pas être tranchée à ce stade. En effet, selon les informations de l'Office fédéral des routes:

1. la réalisation d'une liaison de contournement tout en conservant la route nationale existante pourrait assurer une redondance du réseau routier et donc une grande stabilité de celui-ci. Cette variante – j'insiste sur le mot variante – semblerait être également la moins onéreuse, mais d'autres variantes sont à l'étude;

2. cette première variante soulagerait de manière non négligeable la zone d'habitation située directement le long de ce tronçon, mais ne permettrait cependant pas de réduire de manière conséquente la coupure de la ville; je dois dire ici également que selon les informations complémentaires qui nous ont été données par le directeur de l'Office fédéral des routes, une autre variante est à l'examen pour répondre à cette situation spécifique;

3. la question du financement des surcoûts liés à un éventuel déclassement et à une démolition partielle de l'autoroute actuelle est encore à l'examen et doit faire l'objet de discussions – j'insiste sur ce point –, on pourrait même dire de négociations, avec les autorités vaudoises.

Par conséquent, compte tenu des éléments encore en suspens et aussi des enjeux financiers – un peu plus de 3 milliards de francs –, la majorité considère que la décision d'un déclassement ne peut pas être prise à l'heure actuelle. Cela ne veut pas dire qu'elle exclut cette possibilité, mais signifie que cette question devra être réexaminée dès que les études de variantes seront suffisamment avancées et que les questions financières auront été clarifiées de concert avec les autorités vaudoises.

C'est dans cet esprit que la commission vous invite à soutenir, par 7 voix contre 2 et 2 abstentions, la proposition défendue par la majorité.

Savary Géraldine (S, VD): Permettez-moi de commencer mon intervention en remerciant le président de la commission ainsi que la majorité de celle-ci pour l'écoute accordée et l'attention qu'ils ont portée au problème que la minorité soulève.

La proposition de la minorité Zanetti touche spécifiquement, vous l'aurez compris, la question du contournement de Morges. Morges, vous la connaissez-peut-être, c'est une ville splendide, magnifique, dans le canton de Vaud; c'est aussi la première ville de Suisse à avoir été traversée par une autoroute, en 1964, peu avant l'Exposition nationale. Vous vous en doutez, Morges se serait bien passée d'un tel privilège parce que, depuis bientôt cinquante ans, elle est véritablement engorgée par le trafic: en 2010, 100 000 véhicules par jour – 130 000 en 2030 selon les estimations de l'Office fédéral des routes! – passaient sur cet axe Lausanne–Genève. C'est donc un véritable problème, d'où la nécessité d'agir, une nécessité que l'Office fédéral des routes ne conteste pas puisque la réalisation d'un nouveau tronçon est incluse dans le projet d'arrêté 2012 qu'on discute maintenant. Des variantes sont en discussion – vous avez entendu le président de la commission, Monsieur Hêche –, et ce que mon canton craint, c'est qu'on privilégie une variante où l'autoroute qui traverse Morges ne serait pas déclassée. Cela voudrait dire, avec une telle variante, qu'on aurait à la fois l'autoroute actuelle qui continuerait de traverser la ville de Morges, plus un contournement supplémentaire. Cela pose un certain nombre de problèmes que j'aimerais rapidement évoquer avec vous ici.

1. Cela contredit les objectifs de réduction du trafic.

2. Cela ne diminue absolument pas les nuisances héritées du passé et que la population morgienne subit depuis cinquante ans, comme je l'ai dit.

3. Cela nuit à l'adhésion de la population à un nouveau contournement autoroutier, voire même cela l'empêche. Et c'est sans doute cela la question la plus importante. Si on croit tous à la nécessité d'un contournement de Morges, il faut qu'on puisse dire à la population: «Pour vous, ce sera du 'win-win', ce sera une situation préférable à celle qui prévaut actuellement.» Si on garde les deux tronçons autoroutiers, à

travers Morges plus celui à l'ouest de la ville, le risque existe que la population ne soit pas d'accord et dise: «Notre campagne va être défigurée par un nouveau tronçon autoroutier, et cela sans qu'il y ait une amélioration de la qualité de vie.» C'est pour ces raisons que cette proposition de minorité est aujourd'hui discutée. Certes, j'ai bien entendu le président de la commission; je le répète, je crois que les choses sont claires, que les discussions sont en cours. La question financière est évidemment importante tant pour l'Office fédéral des routes que pour le canton de Vaud. Je me réjouis dès lors d'entendre Madame la conseillère fédérale Leuthard s'exprimer sur cette question.

Leuthard Doris, conseillère fédérale: En ce qui concerne le projet de contournement de Morges, il faut agir. C'est un des deux projets dont le Conseil fédéral propose vraiment la réalisation à une vitesse plus grande que dans les autres parties du réseau des routes nationales. C'est pour cela que le contournement de Morges se retrouve dans vos décisions comme étant un des deux projets prioritaires en vue d'éliminer les goulets d'étranglement.

Dans le cadre des études d'opportunité, on a fait une analyse détaillée afin de déterminer quelle est la meilleure variante pour le contournement de Morges. On a examiné quatre variantes, et l'analyse a démontré que trois sur les quatre étaient faisables. Puis on a continué les travaux en étroite collaboration avec les autorités du canton de Vaud et celles de Morges. Pour le moment, du point de vue de l'Office fédéral des routes, deux variantes sont encore envisageables. Alors je confirme que deux variantes sont encore en discussion: le grand et le petit contournement de Morges. Naturellement, les coûts de l'une ou de l'autre variante sont différents pour la Confédération et le canton de Vaud; les effets aussi sont différents pour la population.

Par conséquent, il est encore trop tôt pour se concentrer sur une seule variante, pour dire si on envisage de réaliser une variante plutôt qu'une autre, parce que naturellement on déclasserait ainsi l'autre. Il faut vraiment examiner quelle est la proposition qui a les meilleurs effets sur le plan du trafic et pour la ville de Morges. Ce n'est qu'ensuite qu'on pourra décider de déclasser, selon la variante décidée. Alors je n'ai aucun problème à accepter la décision, mais il faut se dire qu'une variante sera finalement déclassée et qu'il est encore trop tôt pour favoriser une des variantes en discussion.

C'est pour cela que nous pensons que la proposition de la minorité ne laisse pas le débat ouvert. Si le Parlement décidait de suivre la minorité, le débat se concentrerait sur une variante qui, pour le moment, n'est peut-être pas la meilleure.

Savary Géraldine (S, VD): Je remercie Madame la conseillère fédérale Leuthard de sa réponse ainsi que le président de la commission de ses explications. Je crois que c'est assez juste. J'ai aussi eu une discussion avec Monsieur Rudolf Dieterle, directeur de l'Office fédéral des routes, qui m'a dit: «Faites-nous confiance.» Je trouve que ce sont sans doute des propos qu'on doit prendre au sérieux.

De ce point de vue, si on considère que des discussions ont eu lieu avec les autorités du canton de Vaud et que les variantes doivent encore être analysées dans le détail, en tenant évidemment compte des contraintes financières, surtout qu'il est nécessaire de penser aux populations concernées de sorte que le projet soit en adéquation avec les besoins, je vous propose de retirer cette proposition de minorité et je me réjouis de participer aux discussions sur les futurs projets analysés.

Präsident (Altherr Hans, Präsident): Der Antrag der Minderheit ist zurückgezogen worden.

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

Für Annahme des Entwurfes ... 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(2 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Antrag Engler

Das Postulat 09.4203 nicht abschreiben

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Proposition Engler

Ne pas classer le postulat 09.4203

Engler Stefan (CE, GR): Nur ganz kurz: Ich verstehe ja, dass man mit dieser Vorlage möglichst alle Vorstösse abschreiben und vom Tisch haben will, die in einem direkten oder indirekten Zusammenhang mit diesem Geschäft stehen. Ich bestehe auch nicht darauf, das Postulat Brändli 09.4203 auf dem Tisch zu behalten.

Ich habe Frau Bundesrätin Leuthard so verstanden, dass sie – ich möchte ihr jetzt nichts in den Mund legen – gesagt hat: Vor einem Entscheid über das Ergänzungsnetz – ich spreche jetzt über das Kantonsstrassennetz, über die Hauptstrassen – sei sie bereit, den Kantonen aufzuzeigen, was die Auswirkungen davon wären. Man kann das erst dann machen, wenn klar ist, wie gross das Nationalstrassennetz ist. Hier besteht eine direkte Abhängigkeit.

Das ist mein Anliegen: Man soll jetzt nicht einen zweiten Schritt tun, ohne nochmals mit den Kantonen die neue Situation und auch die Tragweite der Veränderungen zu beurteilen. Es gibt Kantone, die eher profitieren, und andere werden schlechtergestellt. Da spreche ich gar nicht nur für meinen Kanton, sondern vor allem für diejenigen Kantone, die keine Strecken ins Nationalstrassennetz abgeben können und die dann mit der Situation konfrontiert sind, dass neue, zusätzliche Hauptstrassen entstehen, also der Kuchen gleich gross bleibt, aber die Anzahl Kilometer an Hauptstrassen zunimmt. Das muss man mit den Kantonen erörtern.

Wenn ich Sie so richtig verstanden habe, dann ziehe ich meinen Antrag zurück, und wir können das auch bereinigen.

Präsident (Altherr Hans, Präsident): Ich halte zuhanden des Amtlichen Bulletins fest, dass Frau Bundesrätin Leuthard genickt hat. Damit ist die Bedingung von Herrn Engler erfüllt. Er hat seinen Antrag zurückgezogen.

Angenommen gemäss Antrag des Bundesrates

Adopté selon la proposition du Conseil fédéral

12.018

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz.
Anpassung
Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales.
Adaptation**

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 745)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 20.09.12 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 13.12.12 (Differenzen – Divergences)

**2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von
Nationalstrassen
2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation
des routes nationales**

Art. 6 Abs. 1 Bst. a

Antrag der Mehrheit
Festhalten (70 Franken)

Antrag der Minderheit

(Candinas, Amherd, Barthassat, Binder, Fluri, Français, Huber, Killer, Landolt, Regazzi)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates (100 Franken)

Art. 6 al. 1 let. a

Proposition de la majorité
Maintenir (70 francs)

Proposition de la minorité

(Candinas, Amherd, Barthassat, Binder, Fluri, Français, Huber, Killer, Landolt, Regazzi)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats (100 francs)

Candinas Martin (CE, GR): Die Kommissionsminderheit bittet Sie, der Erhöhung des Autobahnvignettenpreises auf 100 Franken zuzustimmen. Nur mit dieser Massnahme können wir sicherstellen, dass ausreichend Mittel für die Strassen vorhanden sind und die mit der Aufnahme neuer Nationalstrassen entstehenden Mehrkosten kompensiert werden können. Wir verfügen über ein dichtes Netz an Autobahnen und Strassen. Der Unterhalt dieses Strassennetzes kostet; kommt hinzu, dass der Bedarf an Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur weiter wächst. Mit der Erhöhung des Autobahnvignettenpreises auf 100 Franken gibt der Bundesrat die richtige Antwort darauf. Die zusätzlichen Einnahmen von rund

275 Millionen Franken werden für den Betrieb, für den Unterhalt und vor allem für die erforderliche Anpassung der zu übernehmenden Strassen an die Standards der Nationalstrassen sowie für Ausbauprojekte auf diesen Strassen bereitgestellt.

Die Erhöhung der Abgabe erfolgt nicht auf Vorrat, sondern erst, wenn die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter den Betrag von 1 Milliarde Franken fällt. Dies wird voraussichtlich im Jahr 2015 der Fall sein. Legen wir den Preis der Autobahnvignette auf 70 Franken fest, nehmen wir rund 139 Millionen Franken zu wenig ein. Die unverzichtbaren Aufwendungen für den Betrieb und den Unterhalt der zu übernehmenden Strassen müssen weiterhin gesichert werden. So kann nur bei der Anpassung der Strassen an die Standards der Nationalstrassen und dem Bau von Umfahrungsstrassen gespart werden. Dafür würden nur noch rund 70 anstelle der erforderlichen rund 207 Millionen Franken im Jahr verbleiben. Da werden neue Projekte und Umfahrungen auf der Strecke bleiben. Der Bund würde somit Projekte von den Kantonen übernehmen, allerdings könnte er sie wegen der fehlenden finanziellen Mittel nicht realisieren. Das kann nicht unser Ziel sein.

Allenfalls könnte es eine Alternative zu einer teureren Autobahnvignette geben: Dies wäre wohl die Erhöhung der Mineralölsteuer. Ob dies gerade für das Gewerbe der Weisheit letzter Schluss ist, wage ich stark zu bezweifeln.

Kommt hinzu, dass der Preis der Autobahnvignette im Vergleich mit ausländischen Strassenabgaben immer noch sehr tief ist. Lassen wir doch die Transitfahrer auch für unsere Strassen schön mitzahlen. Es ist nämlich die einzige Möglichkeit, die wir haben, um auch Ausländer, welche die Schweiz regelmässig nur durchqueren, zur Kasse zu bitten. Auch dies sollte doch Grund genug sein, dieser Erhöhung zuzustimmen.

Mit einer unheiligen Allianz zwischen ganz rechts und ganz links, wie wir sie in der Sommersession im Nationalrat erlebt haben, kommen wir nicht weiter. Linksgrüne Kreise versuchten mit der Ablehnung der Erhöhung, die Investitionen in die Strasseninfrastruktur auf einem zu tiefen Niveau zu halten, und sie wollen mit der VCS-Initiative gleichzeitig noch mehr Geld von der Strasse auf die Bahn verlagern. Auf der rechten Seite schreit man bei jeder Gelegenheit nach Investitionen in die Strasseninfrastruktur. Wenn es um die Finanzierung geht, macht man Opposition, anstatt konstruktiv die benötigten Mittel zu organisieren. In der Kommission bildeten die Herren Binder und Killer eine lobenswerte Ausnahme: Sie unterstützen intelligenterweise in der Zwischenzeit den Antrag der Kommissionsminderheit.

Wie sah es im Ständerat aus? Der Ständerat hat sich mit 38 zu 0 Stimmen für die Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken ausgesprochen. Von links bis rechts und von rechts bis links erfolgte keine Opposition und keine einzige Gegenstimme. Auch die kantonalen Baudirektoren unterstützen diese Lösung, nach eigenen Worten einhellig. Das Geschäft ist für die Kantone sehr wichtig.

Die meisten Differenzen wurden bereinigt. Dies ist noch die letzte grosse Differenz, bevor die Vorlage in Kraft treten kann. Nach der einstimmigen Zustimmung des Ständerates zur Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken bitte ich Sie, dem ständerätlichen Beschluss zuzustimmen. Die Ablehnung einer Erhöhung aus völlig unterschiedlichen und teilweise populistischen Gründen ist gefährlich und bringt uns nicht weiter. So kann man in diesem Land keine vernünftige Politik betreiben. Ich appelliere da wirklich an die Vernunft. Auch die Finanzkommission erachtet den Netzabschluss und die damit verknüpfte Verteuerung der Autobahnvignette aus finanzpolitischer Sicht als vertretbar. Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsminderheit und des Bundesrates bzw. dem einstimmigen Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzter Kollege Candinas:

1. Wissen Sie, wie viel Geld auf Vorrat in der Mineralölkasse zweckgebunden ist?

2. Wie hoch wird es verzinst?

3. Ich weiss nicht, ob ich drei Fragen stellen darf, deshalb müssen Sie mir die letzte nicht beantworten: Sind Sie sicher, dass beim einstimmigen Resultat im Ständerat richtig gezählt wurde? (*Heiterkeit*)

Candinas Martin (CE, GR): Ich beantworte die letzte Frage: Ich habe Vertrauen in die Stimmzähler, und ich habe auch Vertrauen in den Ständerat und appelliere darum nochmals, der Minderheit zuzustimmen.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen erachtet es die SP als ausreichend, die Autobahnvignette von 40 auf 70 Franken zu erhöhen. Damit sind alle Mehraufwendungen infolge der Übernahme von bestehenden Strassen gedeckt, inklusive Unterhalt und Lärmschutz. Mit einer Vignettenerhöhung auf 70 Franken können sämtliche vom Parlament beschlossenen, rechtmässigen Neubauten im vom Bundesrat geplanten Zeitraum von 20 Jahren vollständig finanziert werden. Die SP ist klar dagegen, dass die Mittel aus der Vignette für Projekte verwendet werden dürfen, die nicht von jeweils zuständigen Instanzen verabschiedet worden sind. Die Ausbauprojekte zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes Transjurane, Oberwallis, Umfahrung Biel und die Massnahmen zur Engpassbeseitigung sind bereits finanziert und nicht von der Preiserhöhung der Vignette abhängig. Die Mittel der Vignette fliesen bekanntlich zu 100 Prozent in die Strasse. Bereits heute ist das Schweizer Autobahnnetz sehr dicht. Dieses muss auch unterhalten werden. Für Unterhalt, Lärmschutz und die baureifen Projekte, welche den Rechtsweg erfolgreich abgeschlossen haben, reicht eine Erhöhung auf 70 Franken.

Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen warnt die SP davor, die Bundeskasse präventiv mit Geld zu füllen, welches zu 100 Prozent in die Strasse investiert werden muss. Investieren sollten wir nach Ansicht der SP, um das Verlagerungsziel zu erreichen; das Volk hat uns damit einen klaren Auftrag erteilt. Ich beantrage Ihnen deshalb im Namen der SP-Fraktion, an Ihrem Beschluss, die Vignette auf 70 Franken zu erhöhen, festzuhalten.

Huber Gabi (RL, UR): Ein Teil des Mehraufwandes von insgesamt 305 Millionen Franken für die Übernahme von fast 400 Kilometern Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz soll bekanntlich durch eine Erhöhung des Preises der Autobahnvignette finanziert werden. Die Erhöhung des Preises der Vignette von 40 auf 100 Franken ist grundsätzlich eine total unerfreuliche Übungsanlage. Das einzig Gute daran ist die Tatsache, dass es sich um eine Abgabe der Strasse zugunsten der Strasse handelt.

Zusätzlich ist vorgesehen, die Gebührenerhöhung erst dann in Kraft zu setzen, wenn die Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr den Wert von 1 Milliarde Franken unterschreiten. Unter diesen Vorzeichen und ausschliesslich aufgrund der Überlegung, dass die Erhöhung des Vignettenpreises der Strasse zugutekommt, hat die FDP-Liberale Fraktion der Änderung von Artikel 6 des Nationalstrassenabgabegesetzes in der Fassung des Bundesrates bereits in der Sommersession zugestimmt.

Ich möchte auch darauf aufmerksam machen, dass die Sonderwünsche beziehungsweise die zusätzliche Aufnahme von Strassenstücken ins Nationalstrassennetz in Vorlage 4 die Erhöhung des Vignettenpreises beschleunigen wird; denn die Vorlagen sind bekanntlich so aufgegleist, dass der Bundesrat die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette erst auf den 1. Dezember desjenigen Jahres in Kraft setzt, in dem absehbar ist, dass die Rückstellungen zugunsten der Spezialfinanzierung Strassenverkehr per 1. Januar des Folgejahres unter den Betrag von 1 Milliarde Franken sinken.

Ich möchte der Frau Bundesrätin danken für ihre Klarstellung im Ständerat bezüglich der Mittelverwendung. Die Mittel aus der Vignette fliesen nämlich schon heute zu 100 Prozent in die Strasse, und daran wird sich nichts ändern. Auch die 10 Prozent an die Kantone sind strassengebunden. So

mit besteht nicht die Gefahr, dass man für Bahnprojekte plötzlich Vignetten- und damit Strassengelder heranzieht. Meine Vorrednerin will bei der Vignette natürlich keine Erhöhung, weil die linke Seite grundsätzlich nichts in die Strasse investieren will. Die VCS-Initiative verlangt bekanntlich eine neue Verteilung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Sie fliessen heute zu 50 Prozent in die allgemeine Bundeskasse und zu 50 Prozent in die Strasse.

Die Gelder aus der Vignette aber kommen der Nationalstrasse und den kantonalen Strassen zugute. Dabei bleibt es auch bei der Erhöhung des Vignettenpreises. Die Anhänger der VCS-Initiative könnten also heute getrost auch die Minderheit Candinas unterstützen. Aber eben, sie wollen grundsätzlich nichts in die Strasse investieren.

Im Namen der FDP-Liberalen Fraktion ersuche ich Sie, dies zu tun und deshalb der Minderheit Candinas zuzustimmen.

Teuscher Franziska (G, BE): In der ersten Debatte hier im Juni habe ich Ihnen ausgeführt, warum wir Grünen den Vignettenpreis nur auf 70 Franken und nicht auf 100 Franken erhöhen wollen, wie dies der Bundesrat beantragt. Die Finanzierung der Strasse über die Vignette ist nicht verursachergerecht, und Verursachergerechtigkeit wird heute von allen Parteien von links bis rechts gefordert. Doch wir sind nun hier in der Differenzbereinigung, und ich möchte nicht noch einmal diese Argumentation vorbringen.

Aber gegenüber unserer Debatte im Juni hat sich die Situation bei den Strassenbauprojekten eben wesentlich verändert. Es ist nicht so, Frau Huber, dass wir uns grundsätzlich gegen die Erhöhung des Vignettenpreises wenden. Wir sind ja dafür, dass wir ihn auf 70 Franken erhöhen. Wir wollen nicht beim heute bestehenden Preis bleiben. Wir sind auch dafür, dass wir das Nationalstrassennetz unterhalten und dass wir einen Teil der neuen Projekte, wie sie vorgeschlagen werden, auch finanzieren.

Aber das Bauprogramm, das uns der Bundesrat eben im Juni vorgelegt hat, mit der entsprechenden Finanzierung über die 100 Franken, das umfasste auch ein Teilstück, das heute nicht mehr in dieser Art und Weise zur Diskussion steht. Es geht um das aktuelle Bauprojekt der Zürcher-Oberland-Autobahn, welches das Bundesgericht als nicht verfassungskonform angeschaut hat. Dieses Bauprojekt hätte etwa die Hälfte des Kredites, rund 1,2 Milliarden Franken, ausgelöst. Selbst der Standortkanton, der Kanton Zürich, geht nicht mehr davon aus, dass er vor 2030 ein baureifes Projekt hat. Denn der Kanton Zürich hat sehr lange an dieser jetzt vom Bundesgericht abgelehnten Variante festgehalten und keine anderen Linienführungen gesucht. Da dieses Bauprojekt nicht in den nächsten Jahren zur Ausführung kommt, macht es eben auch keinen Sinn, dass wir jetzt zusätzlich diese 100 Franken bei der Vignette eintreiben, weil wir einen Teil des Geldes eben gar nicht brauchen. Die anderen drei Projekte, die im Beschluss vorgesehen sind – La Chaux-de-Fonds, Le Locle und die Umfahrung Näfels –, machen zusammen rund 1,2 Milliarden Franken aus. Von daher besteht im Moment keine Notwendigkeit, dass wir auf Vorrat Geld für den Ausbau der Nationalstrassen erheben und den Vignettenpreis auf 100 Franken erhöhen. Die 70 Franken genügen, um den nötigen Betrieb und Unterhalt der neu aufgenommenen Strecken zu gewährleisten. Auch sämtliche vom Parlament beschlossenen rechtmässigen Neubauten können durch eine Vignettenpreiserhöhung auf 70 Franken umgesetzt werden.

Es besteht also kein einziger Grund, warum wir den Vignettenpreis jetzt auf 100 Franken erhöhen sollten. Deshalb bitte ich Sie im Namen der grünen Fraktion, bei der Kommissionsmehrheit zu bleiben und den Vignettenpreis auf 70 Franken zu erhöhen.

Grossen Jürg (GL, BE): Ich nehme es vorweg: Wir Grünliberalen halten am Vignettenpreis von 70 Franken fest. Damit können die aus unserer Sicht unbestrittenen Massnahmen im Bereich des Betriebs und des Unterhalts der bestehenden Strasseninfrastruktur getätigt werden. Auch die geplanten Lärmschutzbauten, Wildtierquerungen und die Anpassungen an die Sicherheitsnormen sind mit diesen Mehreinnahmen für den Bund gesichert. Als nachhaltig orientierte politische Kraft unterstützen wir Grünliberalen es, dass bestehende Nationalstrassen angemessen unterhalten und die Emissionen reduziert werden und dass die Sicherheit laufend verbessert wird. Dafür soll der Autofahrer auch die entsprechenden Mittel via Vignette aufbringen.

Wir sind aber nach wie vor klar dagegen, dass der Bund neue Nationalstrassen baut, solange beim motorisierten Individualverkehr im Besonderen und bei der Mobilität im Allgemeinen keine Kostenwahrheit herrscht. Solange wir Automobilisten – ich zähle mich bewusst dazu – sozusagen Bedürftige sind, die sich ihre Mobilität auf Kosten der Allgemeinheit subventionieren lassen, sind wir Grünliberalen nicht für neue Strassenausbauten zu haben.

Die Allgemeinheit, also auch diejenigen, die wenig oder gar nicht Autofahren, tragen heute wesentliche Teile der Kosten des Strassenverkehrs, nämlich die externen Kosten für Schadstoffemissionen, Lärm, Sicherheit, Gesundheit usw. Dass durch diese ungenügende Kostenwahrheit die Mobilität im Übermass nachgefragt wird, ist nicht weiter verwunderlich. Diese Subventionierung des Strassenverkehrs durch die Allgemeinheit ist einerseits ungerecht, und sie führt andererseits dazu, dass wir das echte und unbeflügelte Verkehrsaufkommen, also auch den echten Bedarf an Strassen, überhaupt nicht kennen. Für uns Grünliberale soll deshalb möglichst rasch Kostenwahrheit angestrebt werden.

Es sollen vor allem aber auch Massnahmen ergriffen werden, welche die unnötige und oft nutzlose Mobilität reduzieren, und zwar auf Strasse und Schiene. Wenn wir stattdessen wegen des gesteigerten Verkehrsaufkommens aber laufend neue Strassen bauen, hat das fatale Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt und damit auf die Lebensqualität von uns und vor allem von unseren Nachkommen.

Es ist höchste Zeit, dass wir vernünftiger mit der Mobilität umgehen und uns von der Verbrennungs- zur Intelligenzgesellschaft weiterentwickeln. Es kann doch nicht sein, dass wir uns täglich in Blechkisten quetschen, uns im Stau ärgern, viel Zeit verlieren und schlussendlich in einem Büro mit Dutzenden anderen sitzen und zur Hauptsache Mails beantworten und telefonieren. Zu allem Übel kommen wir spät nach Hause, sehen unsere Kinder kaum und haben schon gar keine Zeit, z. B. die Fussballjunioren zu trainieren, die Blasmusik zu dirigieren oder andere gemeinnützige Tätigkeiten auszuüben.

Um mitzuhelfen, das Übel an der Wurzel zu packen, habe ich diese Woche eine Motion zur Verminderung des Pendlerverkehrs eingereicht. Konkret beauftrage ich dabei den Bundesrat, den Anteil Home Offices in der Bundesverwaltung inner fünf Jahren um mindestens 20 Prozent zu erhöhen. Neben dem Einsatz für Kostenwahrheit und für eine bessere Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ist für uns Grünliberale eine intelligente Raumplanung absolut zentral. Im Rahmen von Fabi werden wir zudem die komplette Streichung des Pendlerabzuges beantragen, damit wir nicht weiterhin all jene Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bestrafen, welche Wohn- und Arbeitsort zusammenlegen.

Zusammengefasst unterstützen wir also nur eine Erhöhung des Vignettenpreises auf die von der Kommission beantragten 70 Franken und nicht auf 100 Franken, wie es der Bundesrat und eine Minderheit der Kommission möchte. Damit wollen wir verhindern, dass Strassenneubauprojekten Tür und Tor geöffnet werden.

Rime Jean-François (V, FR): Monsieur Grossen, pour justifier votre position, vous avez parlé des gens qui contribuent à payer les routes et qui n'utilisent jamais de voiture. Pouvez-vous nous dire combien coûtent les transports publics aux gens qui ne circulent jamais en train et en bus?

Grossen Jürg (GL, BE): Selbstverständlich ist es so, dass nicht nur beim Strassenverkehr keine Kostenwahrheit herrscht, sondern auch beim Schienenverkehr. Nur ist es einfach so, dass die Emissionen beim Schienenverkehr deutlich geringer sind.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Herr Kollege Grossen, ich bin etwas erstaunt, dass die Grünliberale Partei solch massive staatliche Eingriffe in Aussicht stellt, was die Bewegungsfreiheit anbelangt. Meine konkrete Frage an Sie: Sie haben gesagt, sie wollten die Kostenwahrheit. Wären Sie beispielsweise bereit, die Quersubventionierung des Schienenverkehrs durch den Strassenverkehr als erste Massnahme abzuschaffen und das Geld dem Strassenverkehr zu belassen, was klar zur Folge hätte, dass die Zugbillete etwas teurer würden?

Grossen Jürg (GL, BE): Besten Dank für die Frage. Um es vorwegzunehmen: Nein, ich bin nicht bereit, diese Quersubventionierung momentan aufzuheben. Es ist aber auch klar – ich habe es vorhin begründet –, dass eben beispielsweise die Emissionen des Schienenverkehrs deutlich geringer sind als die des motorisierten Individualverkehrs.

Amherd Viola (CE, VS): Das Thema Erhöhung des Vignettenpreises wurde in diesem Saal bereits diskutiert. Nachdem der Nationalrat in der ersten Runde den Vignettenpreis auf 70 Franken erhöhte, stimmte der Ständerat dem bundesrätlichen Vorschlag, die Erhöhung auf 100 Franken festzulegen, zu.

Die CVP/EVP-Fraktion bittet Sie, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen und diese Differenz auszuräumen, und zwar nicht, weil es uns einfach nur darum geht, die Differenz auszuräumen, oder weil wir eine Preiserhöhung auf Vorrat wollen. Es geht uns darum, die Mittel bereitzustellen, damit bestehende Lücken im Nationalstrassennetz geschlossen und Engpässe beseitigt werden können. Dies ist nötig, wenn wir auch in Zukunft eine qualitativ gute Strasseninfrastruktur wollen. Die CVP/EVP-Fraktion will dies im Interesse einer leistungsfähigen Wirtschaft und im Interesse der Bevölkerung. Dass es dazu zusätzliche Mittel braucht, steht fest. Ein Teil wird durch Kompensation gegenüber den Kantonen sichergestellt. Mineralölsteuer und Vignette sind weitere Finanzierungsquellen. Damit die Rechnung schliesslich aufgeht, ist die Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken unumgänglich.

Diese Erhöhung können wir mit gutem Gewissen vertreten. Wenn wir ehrlich sind und einen Vergleich mit unseren Nachbarländern machen, stellen wir fest, dass 100 Franken günstig sind. Preiserhöhungen sind nie attraktiv. Im Falle der Vignette ist die Anpassung auf 100 Franken jedoch notwendig, gerechtfertigt und vertretbar, insbesondere auch, weil wir seit 20 Jahren keine Preiserhöhung hatten, nicht einmal eine Anpassung an die Teuerung. Es wird nicht Geld auf Vorrat eingezogen. Die Erhöhung wird erst umgesetzt, wenn die Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter den Betrag von einer Milliarde Franken fallen, was in rund drei Jahren der Fall sein dürfte. Aus sachlichen Gründen ist es deshalb unverzichtbar, den Vignettenpreis auf 100 Franken zu erhöhen. Wenn Kollege Grossen nach Feierabend gerne eine Blaskapelle dirigieren oder ein Juniorenfussballtraining leiten möchte, ist er gut beraten, den 100 Franken zuzustimmen. Damit können nämlich Engpässe beseitigt und Staus aufgelöst werden.

Ich bitte Sie namens der CVP/EVP-Fraktion, bei Artikel 6 Absatz 1 Litera a dem Minderheitsantrag zuzustimmen und damit Bundesrat und Ständerat zu folgen.

Grunder Hans (BD, BE): Die BDP-Fraktion bittet Sie ganz eindringlich, dem Antrag der Kommissionsminderheit, also dem Beschluss des Ständerates, zuzustimmen, womit der Preis für die Vignette auf 100 Franken erhöht wird.

Wir hören immer wieder, wir würden in der Schweiz verschiedene Transport- und Mobilitätsformen brauchen, weil die Schweiz nicht nur aus grösseren und kleineren Städten besteht, sondern auch aus ländlichen Regionen. Deshalb stimmt es mich schon bedenklich, und ich bin schon sehr erstaunt darüber, was der Kollege Grossen von sich gegeben hat. Er hat ja hier auch definiert, was intelligent sei. Ich kann dieser Intelligenztheorie natürlich nicht zustimmen. Ich staune schon etwas, dass dies ein Berner Oberländer ge-

sagt hat, der genau weiss, dass der motorisierte Individualverkehr im Berner Oberland – aber auch im Emmental, um beim Kanton Bern zu bleiben, es gibt aber für die gesamte Schweiz weitere solche Beispiele – das geeignete und auch effiziente Verkehrsmittel ist.

Wir haben es von der SP-Sprecherin gehört – sie war wenigstens ehrlich –: Sie hat gesagt, sie wollten nicht mehr Geld für Strassenbauten geben. Im Ständerat konnte man kürzlich hören, dass 6,5 Milliarden Franken für die Finanzierung der Bahninfrastruktur (Fabi) gesprochen werden sollen. Ich finde das gut, das unterstütze ich, aber ich finde es nach wie vor sehr schade, dass hier wieder der öffentliche Verkehr gegen den motorisierten Individualverkehr ausgespielt wird. Das ist die falsche Taktik. Wir brauchen nämlich beides; und zwar ist einerseits der öffentliche Verkehr das beste Verkehrsmittel vor allem im Agglomerationsgebiet, während wir andererseits im ländlichen Raum nach wie vor den motorisierten Individualverkehr brauchen.

Deshalb appelliere ich jetzt vor allem an die SVP-Fraktion. Sie haben jetzt die Sprecherinnen und Sprecher gehört, die eben für 70 Franken plädiert haben. Sie haben auch gehört, warum: Diese wollen eben nicht mehr Strassen, und das ist der wahre Grund, dass sie hier gegen eine weiter gehende Erhöhung sind – und nicht etwa, weil sie dem Autofahrer oder der Bevölkerung nicht effektiv 100 Franken zumuten wollen. Deshalb hoffe ich doch, dass einige Mitglieder der SVP-Fraktion dieses durchsichtige Spiel durchschauen und der Erhöhung auf 100 Franken zustimmen. Es ist ja mittlerweile erwiesen und klar, dass diese 100 Franken wirklich direkt dem Strassenverkehr zukommen und dass nicht irgendwie ein Teil davon abgezweigt wird. Deshalb hoffe ich, dass wir mit einem Teil der SVP-Fraktion hier eine Mehrheit hinführen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Eigentlich denke ich jede Session: Jetzt haben wir es geschafft, jetzt diskutieren wir über den Gesamtverkehr und nicht mehr über Strasse gegen Schiene und Schiene gegen Strasse. Aber jede Session beginnt in diesem Saal wieder genau dieselbe ideologische Diskussion.

In Ihren Interviews sehe ich selbstverständlich, dass Sie auch von Gesamtverkehrsplanung sprechen. In Ihren Interviews sagen Sie: Jawohl, Mobilität ist eine Tatsache, wir investieren in die Infrastrukturen, sie sind wichtig für unser Land. Was Sie dann heute wieder diskutieren und tun, entspricht nicht dem, was Sie sonst sagen. Die beiden Herren Grossen und Gasser, die derselben Partei angehören, sitzen noch nebeneinander. Der eine feiert selbstverständlich den Ausbau der ganzen Prättigau-Linie, die das ganze Tal neu und gut erschliesst und die der Bund bezahlt. Der andere plädiert heute dafür, dass keine Ausbauten mehr gemacht werden, sonst könne er am Abend nicht in die Blasmusik, und es müsse mehr Kostenwahrheit her. Sie sind in derselben Partei! Ich weiss jetzt auch nicht, was dahintersteckt.

Der Bundesrat hat Ihnen 2010 mit dem Infrastrukturbericht für Schiene, Strasse und Stromnetze – für alle Infrastrukturen – die Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ausbau dargelegt. Es braucht überall mehr Geld, weil unsere Bevölkerung wächst, weil wir alle mobiler sind, weil wir auch in der Freizeit mobiler sind. Wir haben im letzten Jahr auf unseren Nationalstrassen einmal mehr 2,8 Prozent mehr Kilometerleistungen gezählt: 26 Milliarden Kilometer wurden im vergangenen Jahr auf dem Nationalstrassennetz zurückgelegt. Sie wissen ganz genau: Wir haben nicht die Aussicht, dass das sinkt, sondern die Zunahme von Personen- und Güterverkehr wird eine Tatsache sein.

Wir haben den Vignettenpreis seit zwanzig Jahren nicht mehr angepasst. Können Sie mir ein Produkt, eine Dienstleistung, einen Lohn sagen, der seit zwanzig Jahren nicht mehr an die Teuerung angepasst wurde? Das gibt es nicht. Das heisst, der Vignettenpreis ist sogar billiger geworden im Laufe der Jahre. Frau Teuscher, schon allein mit der Teuerungsanpassung kommen wir auf 63 Franken.

Wenn Sie dann behaupten, mit 70 Franken könnten wir nicht nur die bestehenden Autobahnstrecken finanzieren, sondern

jetzt noch die zusätzlichen 387 Kilometer, so weiss ich nicht, was für Zahlen Ihnen vorliegen. Ich glaube, nur schon eine Milchbüchleinrechnung sagt, dass Sie mit zusätzlichen 8 Franken diese Zusatzleistungen nicht finanzieren können. Es würde bedeuten, dass Betrieb, Unterhalt und vor allem der Ausbau mit zusätzlichen Autobahnkilometern weiter verzögert werden und diverse Regionen somit weiterhin auf ihre Projekte warten müssen.

Wir haben heute Morgen den Lungerntunnel im Kanton Obwalden eröffnet, eines dieser vielen Unterhalts- und Ausbauprojekte. Gehen Sie dann bitte in solchen Fällen hin, vor die Regionen, und sagen Sie: «Ja, ihr müsst jetzt halt nochmals zehn Jahre warten, uns fehlen die Einnahmen. Ich bin eben nicht für eine Preisanpassung.» Ich sehe Sie dann aber alle wieder in meinem Büro, mit Ihren Kantonsvertretern, wo Sie sich selbstverständlich für Ihre regionalen Projekte starkmachen, wo Sie weibeln und das UVEK, das Astra, das BAV bitten: Macht jetzt voran, realisiert jetzt endlich unsere regionalen Anliegen. Da wollen Sie dann natürlich wieder vor Ihren Wählerinnen und Wählern gut dastehen. Das geht so einfach nicht ganz auf, das ist auch nicht ehrlich!

Wenn wir Ausbauprojekte haben, wenn wir diese Kantonskilometer jetzt ins Netz aufnehmen, verdienen all diese Strecken sicher, ordentlich betrieben, unterhalten und auch ausgebaut zu werden. Wir haben auch keinen Ausbau auf Vorrat; jetzt muss ich leider wieder zu Frau Teuscher hinschauen. Der Bundesrat, der Ständerat, die Kantone, die Minderheit Ihrer Kommission haben erneut betont: Wir werden die Vignettenpreiserhöhung erst dann beschliessen, wenn die Milliardenreserveschwelle unterschritten ist.

Noch an Herrn Giezendanner, der auch dort sitzt, ich beantworte Ihnen jetzt die Frage: Es hatte Ende 2011 in der Strassenkasse rund 2 Milliarden Franken Reserven. Wir hatten 2011 bereits einen Ausgabenüberschuss von 755 Millionen Franken. Also Einnahmen und Ausgaben lagen um 755 Millionen auseinander. In diesem Jahr wird es genau dasselbe sein. Nach provisorischen Berechnungen des Astra werden die Reserven Ende dieses Jahres bei 1,68 Milliarden Franken liegen. Also können Sie sich ausrechnen, was es bei sinkenden Einnahmen und erhöhten Kosten für diese Kasse dann auch 2013 und 2014 etwa ausmachen wird.

Darum geht es nicht um Einnahmen auf Vorrat. Vielmehr muss das, was nötig ist, jetzt beschliessen werden. Sie haben zwanzig Jahre nicht einmal die Teuerung auf der Vignette angepasst. Jetzt ist es halt ein grosser Brocken. Mir tut das auch leid, aber das hat die Politik so beschliessen. Diese Vignettengelder sind nötig, wenn man all diese Ausbauprojekte, die auch von den Kantonen befürwortet werden, beschliessen möchte.

Intelligente Mobilität, Herr Nationalrat Grossen, das möchten auch wir. Wir leben aber in einer Gesellschaft, in der jeder Mensch selber bestimmt, was für ihn intelligent ist. Wenn ich in einer Stadt und in einer Agglomeration wohne, steht mir ein dichtes System des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung; im ländlichen Raum ist das Angebot weit schlechter, dort findet der öffentliche Verkehr sehr oft auf der Strasse statt. Das sind Realitäten, die Sie nicht verschweigen können. Deshalb ist Ihr Argument mit der Kostenwahrheit nicht stichhaltig. Sie wissen genau, dass der öffentliche Verkehr einen weit schlechteren Kostendeckungsgrad hat als die Strasse. Man kann nicht damit argumentieren; gerade in diesem Fall ist das ein schlechtes Beispiel. Der Bundesrat ist aber auch dafür, dass wir weiterhin Mittel der Strasse für den öffentlichen Verkehr verwenden, weil dort hohe Beteiligungen an den Bahnkosten nicht realistisch sind.

In der Verkehrspolitik braucht es Vernunft und Pragmatismus; es braucht Koalitionen von Stadt und Land; es braucht die Verbindung der Einnahmen auf der Strassenseite mit den Einnahmen auf der Bahnseite und nicht das gegenseitige Ausspielen.

Beschliessen Sie dies, wie Ihnen das Bundesrat, Ständerat und sämtliche Kantone vorschlagen; und das tun diese nicht mit irgendwelchen Minderheitsanträgen, sondern einstimmig – der Ständerat, die Kantone und der Bundesrat haben einstimmig beschliessen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Bundesrätin, es ist nicht der grosse Brocken von 40 auf 100 Franken, der uns wehtut. Ich würde dem zustimmen, wenn ... Ich spiele auch die Strasse nie gegen die Schiene aus, da fühle ich mich nicht betroffen, im Gegenteil, ich bin nämlich hier im Saal der grösste Schienenbenutzer, den es gibt. Aber eines muss ich Ihnen sagen: In der Schweiz bezahlt die Strasse die Schiene. Wir wissen beide, dass die Schiene einen Eigendeckungsgrad von 55 Prozent hat.

Jetzt zu meiner Frage bzw. meiner Bitte: Wenn Sie heute zu Protokoll geben, dass über Fabi, also die Bahninfrastrukturfinanzierung, und Fasi, also die Strasseninfrastrukturfinanzierung, in diesem Saal gleichzeitig abgestimmt wird, dann stimmt Ihnen garantiert die ganze SVP bei 100 Franken zu. Wenn das aber nicht der Fall ist, dann ist es wie eh und je mit Pendlerabzügen: Wenn nur die Strasse bezahlt, dann stimmen wir nicht zu.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Bundesrat hat klar beschliessen, für die Strasse ein analoges Instrument zum Bahninfrastrukturfonds zu suchen. Wir sind damit in den letzten Zügen. Der Bundesrat wird in den nächsten Wochen darüber befinden. Wie der parlamentarische Prozess aussieht, hängt natürlich von Ihnen ab. Von uns her kann ich Folgendes sagen: Wir werden diese Strassenfinanzierungslösung im nächsten Sommer oder Herbst in die Vernehmlassung geben, das ist so. Wir halten unser Wort. Jetzt erwarte ich auch von Ihnen, dass Sie Ihr Wort halten.

Teuscher Franziska (G, BE): Frau Bundesrätin, Sie haben mir vorgeworfen, ich könne nicht einmal eine Milchbüchleinrechnung machen. Das stimmt natürlich überhaupt nicht! Ich habe mich bei meinen Berechnungen auf Ihre Zahlen gestützt. Ich führe das für Sie hier gerne noch einmal aus. Sie haben in Ihrer Vorlage ein Bauprogramm vorgelegt, das rund 2,4 Milliarden Franken kostet. Dafür brauchen Sie die Vignettenerhöhung um 60 Franken. Jetzt ist ein Bauprojekt wegfallen, das die Hälfte dieses Kredits beanspruchen würde. Also benötigen Sie für die Projekte nur noch die Hälfte der Bausumme. Wie rechtfertigen Sie dann die Erhöhung um 30 Franken für die Zürcher-Oberland-Autobahn? Was wollen Sie mit diesem Geld machen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Frau Nationalrätin, Sie wissen doch ganz genau: Dieses Projekt ist nicht gestorben. Es gibt eine Neuprojektierung, das Projekt wird sich um ein paar Jahre verzögern, aber es kommt. Es ist unbestritten, dass dieser Engpass beseitigt werden muss. Durch den Bundesgerichtsentscheid verzögert sich lediglich der Baubeginn. Für die Finanzierung, die sowieso auf zehn, fünfzehn, zwanzig Jahre ausgerechnet und eingerechnet ist, spielt das keine grosse Rolle. Das sind alles Infrastrukturprojekte mit Bauzeiten zwischen fünfzehn und zwanzig Jahren. Sie wissen doch ganz genau: Diese Verzögerung von zwei, drei Jahren hat nichts zu tun mit dem Bedarf und mit den Kosten, die mit einem Vignettenpreis von 70 Franken nicht gedeckt sind.

Rusconi Pierre (V, TI): In Ticino abbiamo già adesso, con 40 franchi, il problema che le strade del Basso Mendrisiotto sono intasate da frontalieri che non prendono l'autostrada. Se andiamo a 70 franchi, il problema aumenterà e con 100 franchi il cantone del Ticino rischia la paralisi sulle strade non nazionali. Quali altre soluzioni si possono avere per far fronte a queste problematiche? Il costo di 100 franchi non è l'ideale per far sì che ci sia traffico sulle autostrade e non sulle strade cantonali.

Leuthard Doris, consigliera federale: Se oggi ci sono dei frontalieri che non prendono le autostrade nazionali ma le strade cantonali sarà lo stesso se il costo del contrassegno autostradale in futuro ammonterà a 40 o a 100 franchi. E un problema che conosco, è un abuso. Se si è a conoscenza di un abuso si deve reagire. Spero che il governo del cantone Ticino, che conosce queste difficoltà sulle strade cantonali,

trovi delle misure. Con i nostri servizi noi siamo a disposizione per dare un consiglio.

Büchel Roland Rino (V, SG): Geschätzte Frau Bundesrätin, Sie wollen den Preis der Vignette um das Zweieinhalbfache erhöhen. Und Sie haben den Rat aufgefordert, ein Produkt zu nennen, das in den letzten zwanzig Jahren nicht teurer geworden ist. Ich nenne Ihnen einmal die Milch: Wie viel kostete die Milch vor zwanzig Jahren, und wie viel kostet sie heute?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, wissen Sie, bei der Milch haben Sie natürlich einen Konsumentenpreis, einen Marktpreis. Den haben Sie bei der Vignette nicht. Bei der Milch sind natürlich die Produktionskosten auch durch die Technologisierung tiefer geworden.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 13 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung, beim ursprünglichen Beschluss zu bleiben und bloss eine Erhöhung auf 70 Franken vorzusehen. Der Ständerat hingegen, dies zur Beruhigung von Herrn Kollege Giezendanner, hat die 100 Franken ohne Abstimmung beschlossen, weil kein Antrag vorlag. Damit brauchen Sie sich nicht um das Zahlvermögen in dieser Kammer zu sorgen. Ohne Abstimmung 100 Franken, das ist die Situation.

Ebenso klar ist, dass die Inkraftsetzung des so oder so erhöhten Vignettenpreises erst dann erfolgt, wenn die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter die Schwelle von 1 Milliarde Franken fällt. Dies ist unbestritten und in der Differenzbereinigung kein Thema mehr. Weiter ist unbestritten, dass die Vignettenerlöse zu 100 Prozent in die Strasse fließen, im Unterschied zur Mineralölsteuer, von der bekanntlich die Hälfte in die allgemeine Bundeskasse und dort zum Teil in die Schiene fliesst. Das ist der Unterschied, aber das ist nicht Thema dieser Abstimmung.

Wir müssen davon ausgehen, dass bei einer Vignettenpreiserhöhung auf 100 Franken ein Mehrertrag von 305 Millionen Franken erzielt werden kann. Davon werden 35 Millionen für den Betrieb gebraucht, 70 Millionen für den Unterhalt und 200 Millionen für den Ausbau. Wenn Sie bei 70 Franken bleiben würden und dies allenfalls auch so aus der Differenzbereinigung hervorginge, kämen natürlich für den Ausbau nicht mehr 200 Millionen infrage, sondern noch 75 Millionen. Mit anderen Worten: Für die zahlreichen Ausbauprojekte würde dieser Betrag nicht reichen. Ich darf erwähnen, dass unbestritten geblieben ist: die Umfahrung von La Chaux-de-Fonds, die Umfahrung von Le Locle, im Grundsatz auch die Umfahrungen von Netstal und Näfels, die Umfahrung Laufen–Zwingen, die Umfahrung Delémont usw. Sie finden das in der Vorlage 4. Davon könnte jeweils nur ein kleiner Teil finanziert werden.

Nun geht es der Mehrheit natürlich nicht um ein kohärentes Projekt. Die Mehrheit ist gespalten, Sie haben das vorhin aus den verschiedenen Begründungen gehört. Es kann ja auch nicht im Ernst um den Preis an sich gehen. Für diese 60 Franken Mehrpreis für die Vignette, die der Bundesrat vorschlägt, können Sie heute einmal rund 35 Liter Benzin kaufen.

Folglich wird es kaum um den absoluten Betrag gehen, sondern es geht um zwei unterschiedliche Konzeptionen. Die eine Seite der Mehrheit, die linke und grüne Seite, will grundsätzlich keinen Ausbau des Nationalstrassennetzes, sie will eine Verbesserung des Netzes punkto Sicherheit und Lärmschutz, um das kurz mit diesen Stichworten zusammenzufassen. Der anderen Hälfte der Mehrheit, die sich vor allem in den Reihen der SVP findet, geht es darum, die Quersubventionierung bei der Mineralölsteuer rückgängig zu machen und einen Ausbau des Nationalstrassennetzes an diese Bedingung zu knüpfen, wenn ich das so formulieren darf. Die Gefahr besteht natürlich, dass wegen diesem Konflikt, weil die Mehrheit eben nicht in sich kohärent ist, die Ausbauprojekte auf der Strecke bleiben. Das zusammen hat

aber eine Mehrheit in der Kommission ergeben, wie gesagt mit 13 zu 10 Stimmen.

Die Minderheit ist der Meinung, der Preis solle in Kauf genommen werden, weil wir den Ausbau wollen. Die Minderheit will nicht die Quersubventionierung der Mineralölsteuer bei dieser Vorlage thematisieren. Hier geht es nicht um diese Frage, sondern um die Vignette, um den Vignettenpreis.

Wie gesagt, die Mehrheit, die sich zusammensetzt aus diesen doch relativ konträren Positionen, will Ihnen bloss eine Erhöhung auf 70 Franken unterbreiten und empfehlen.

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: Le projet 2 concerne la question sensible du financement par le biais de la loi concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales.

La question de la vignette autoroutière a polarisé le débat sur ce projet aussi bien lors du premier passage au Conseil national, qui avait décidé de limiter l'augmentation à 70 francs, que lors de la discussion au Conseil des Etats qui, à l'unanimité – et je souligne le fait –, a suivi le Conseil fédéral en votant une augmentation à 100 francs, ou lors du retour du projet devant notre commission. La majorité de celle-ci est toujours favorable à une augmentation du prix de la vignette à 70 francs, tandis qu'une minorité plaide pour un prix à 100 francs, en rejoignant ainsi le Conseil fédéral et le Conseil des Etats.

Les différentes motivations des commissaires peuvent être résumées de la manière suivante: la majorité de la commission maintient sa position. Une partie des membres de la majorité reste de l'avis que le coût de 70 francs de la vignette est raisonnable et suffisant pour entretenir le réseau existant. Une autre partie est de l'opinion qu'avant de décider une augmentation des redevances sur le dos des automobilistes, il faudrait définir une stratégie pour le financement des infrastructures routières, comme on l'a fait pour les transports publics. C'est pourquoi elle soutient également une augmentation du prix à 70 francs.

La minorité de la commission adhère en revanche au projet du Conseil fédéral d'augmenter à 100 francs le prix de la vignette, en argumentant notamment que l'extension du réseau des routes nationales doit être financée à long terme et qu'il s'agit d'une somme supportable, si l'on considère l'importance du réseau routier de notre pays. En outre, il faut s'assurer que la Confédération puisse faire face à la problématique financière qui se dessine entre 2016 et 2030, évaluée à quelque 1,5 milliard de francs par année en moyenne. En cas d'acceptation d'une augmentation du prix de la vignette à 70 francs, le découvert moyen du financement spécial pour la circulation routière augmenterait de 1,5 à environ 1,64 milliard de francs par an entre 2016 et 2030. Je rappelle encore que la hausse du prix de la vignette n'est prévue que si la réserve du financement spécial pour la circulation routière passe sous la barre du milliard de francs. Cela devrait être le cas en 2015.

En conclusion, la majorité de la commission vous propose de soutenir l'augmentation à 70 francs du prix de la vignette – la décision a été prise par 13 voix contre 10 et 1 abstention.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8336)

Für den Antrag der Mehrheit ... 98 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 72 Stimmen

4. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz 4. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Anhang – Annexe

Liste der schweizerischen Nationalstrassen

Antrag der Kommission

N6, N13, N28

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Liste des routes nationales suisses

Proposition de la commission

N6, N13, N28

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen

Antrag der Mehrheit

N15

Das Projekt «Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn» wird vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind.

N17, N20

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Français, Allemann, Chopard-Acklin, Fluri, Gasser, Graf-Litscher, Grosse Jürg, Hardegger, Hodggers, Huber, Nordmann, Teuscher)

N15

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grosse Jürg, Hardegger, Hodggers, Nordmann)

N17

Streichen

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'article 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales

Proposition de la majorité

N15

Le projet «Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn» visant à combler les lacunes de l'autoroute de l'Oberland zurichois est repris par la Confédération, pour autant que les conditions fixées à l'article 8a LRN soient remplies.

N17, N20

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Français, Allemann, Chopard-Acklin, Fluri, Gasser, Graf-Litscher, Grosse Jürg, Hardegger, Hodggers, Huber, Nordmann, Teuscher)

N15

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Teuscher, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grosse Jürg, Hardegger, Hodggers, Nordmann)

N17

Biffer

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir führen eine einzige Debatte über alle im Anhang verbliebenen Differenzen.

Français Olivier (RL, VD): Ce dossier a bien évolué depuis notre session d'été, et, pour ma part, je me réjouis que notre commission ait partagé bien des avis raisonnables du Conseil des Etats. Toutefois, notre commission maintient une divergence qui concerne le prolongement autoroutier de la N15 dans l'Oberland zurichois, qui était certes proposé dans le message du Conseil fédéral, mais sous certaines conditions. Or une décision du Tribunal fédéral, suite à un recours, remet en cause le tracé proposé, et le Conseil des Etats, tout comme la minorité, estime que les conditions énumérées dans le message du Conseil fédéral ne peuvent être respectées, et, par voie de conséquence, nous ne pouvons reprendre ce projet développé sur la N15, car il est considéré comme caduc.

Mais qu'en est-il de ce projet? Il y a lieu de rappeler que depuis notre décision du 31 mai 2012, un arrêt du Tribunal fédéral

déral du 12 juin 2012 remet en cause le tracé, et que ce projet doit être complètement revu. En effet, aujourd'hui, il y a lieu de reprendre totalement le concept de ces ouvrages, et de nombreuses phases de développement du projet seront nécessaires pour qu'il puisse être proposé à notre assemblée pour approbation.

La loi que nous avons votée en mai dernier – et qui a été avalisée par le Conseil des Etats – spécifie clairement, en particulier à son article 8a, que le réseau des routes nationales pourra être étendu dans le futur. Toutefois, il faut une décision exécutoire pour que le projet soit repris au niveau fédéral. Exécutoire veut dire que le permis de construire soit obtenu, et c'est là que le bât blesse pour notre minorité.

Revenons en arrière et reprenons notre débat du 31 mai 2012. Ce jour-là, nous n'avons pas contesté la proposition du Conseil fédéral sur ce projet et avons pris acte du fait que le projet, pour être admis dans le réseau des routes nationales, devait être prêt à être réalisé au moment de la mise en vigueur de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau, soit en décembre 2013. Or, depuis nos débats, le Tribunal fédéral a donné raison aux opposants et le projet doit être revu de nouveau et repris depuis son début. Reprendre un projet depuis son début, cela nécessite de revoir le tracé, le dimensionnement du gabarit, etc. Cela prendra énormément de temps avant que ce projet réponde aux critères d'une route nationale. En effet, il devra être conforme aux exigences qui sont imposées à toutes les régions, à tous les cantons, bref à tout le monde, d'autant plus qu'en son temps, ce dossier était déjà à la limite de l'acceptable et qu'il ne respectait pas sur certains points les standards relatifs aux routes nationales, comme cela est expliqué dans le message. La vitesse prévue et le gabarit étaient déjà des paramètres non conformes aux standards, car la situation locale au niveau environnemental nécessitait une emprise minimale.

De plus, la décision que le conseil vient de prendre de réduire la manne financière pour les projets futurs ne permettra pas de financer le projet dans un délai relativement court, en tout cas pas dans les dix à quinze prochaines années.

Aussi, en vertu de l'égalité de traitement, je vous demande de suivre la minorité de la commission et de reprendre l'examen de ce dossier en temps opportun. Pour mémoire, c'est un débat nourri qui a eu lieu en commission et c'est seulement une seule voix qui a départagé les camps en présence.

Teuscher Franziska (G, BE): Ich beantrage mit meiner Minderheit, dass wir die Umfahrung Näfels nicht in die Liste der schweizerischen Nationalstrassen aufnehmen. Mit der Streichung dieses Projektes aus der Liste wendet sich die Minderheit nicht dagegen, dass Näfels vom Durchgangsverkehr entlastet wird, aber für sie ist das vorliegende Projekt nicht zielführend. Zum einen wird durch die ausgewählte Linienführung wertvolles Kulturland zerschnitten, und das Projekt tangiert schützenswerte Landschaften und Lebensräume. Zum anderen wird mit dieser Umfahrungsstrasse genau das passieren, was immer passiert: Die bisherige Hauptstrasse bleibt bestehen, und mit der Umfahrungsstrasse entstehen zusätzliche Strassenkapazitäten, was zu zusätzlichem Strassenverkehr führen wird, mit allen negativen Folgen für Umwelt, Klima und Gesundheit.

Gegen das ausgearbeitete Projekt liegen heute rund sechzig Einsprachen vor. Das Projekt ist also nicht baureif und entspricht damit nicht den Kriterien, die an Projekte für diesen Netzbeschluss gestellt werden. Die Minderheit will daher die Umfahrung Näfels nicht in den Nationalstrassenbeschluss aufnehmen.

Ich bitte Sie, ihr zu folgen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Namens der SP-Fraktion beantrage ich Ihnen, dass die Oberlandautobahn als kantonales Projekt nicht zu einem Bundesprojekt gemacht und in den Netzbeschluss aufgenommen wird. 30 000 Autos fahren durch Wetzikon hindurch. Das ist ein unhaltbarer Zustand – da sind wir uns einig. Das ist vor allem unhaltbar für die Bevölkerung. Trotzdem bzw. gerade deshalb bitte ich Sie aber,

unserem Antrag zuzustimmen und damit auch den Beschluss des Ständerates zu bestätigen.

Die Voraussetzungen für Aufnahme dieses kantonalen Projektes fehlen, da es einfach nicht baureif ist. Was heisst denn «baureif»? Bei Projekten müssen alle Verfahrensschritte inklusive der Einspracheverfahren bis am 31. Dezember 2013 abgeschlossen sein. Sind noch nicht alle Verfahren abgeschlossen bzw. ist der letztinstanzliche Entscheid nicht gefällt, ist das Projekt auch nicht baureif. Nach dem Entscheid des Bundesgerichtes, welches das Projekt im Widerspruch zur Verfassung gesehen hat, fehlt hier diese Voraussetzung. Es ist ausgeschlossen, dass vom Kanton in den verbleibenden zwölf Monaten noch schnell eine umweltverträgliche Lösung gefunden werden kann. Es ist so sicher wie das Amen in der Kirche, dass hier auch wieder Einsprachen kommen werden. Und diese müssen zuerst auch wieder beurteilt werden. Wenn nicht ein baureifes Projekt übergeben werden kann, dann ist es kein kantonales Projekt mehr, und der Bund muss die Projektierung übernehmen; alle Schritte müssen wiederholt werden, allenfalls sogar inklusive der Zweckmässigkeitsüberprüfung.

Die Aufnahme in den Netzbeschluss durch den Nationalrat sendet an die Bevölkerung und auch an die Gemeindebehörden ein falsches Signal, und zwar in zweierlei Hinsicht: Erstens suggeriert es, dass ein schnelle Lösung in Sicht sein könnte. Das ist aber nicht der Fall; es wird kurzfristig keine Lösung mit einem Autobahnprojekt geben.

Und zweitens wird hier suggeriert, dass eine Lückenschliessung das Mittel wäre, um die Probleme zu lösen. Das ist aber fatal, weil die Lückenschliessung ja keine Lösung darstellt für das Problem des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr. Mit der Aufnahme der Zürcher-Oberland-Autobahn ins Nationalstrassennetz streuen Sie der Bevölkerung und auch den Gemeindebehörden Sand in die Augen. Sie verhindern damit vielmehr, dass die Probleme, die vorhanden sind, richtig und echt angegangen werden.

Damit bietet die Nichtaufnahme eigentlich auch eine Chance. Wenn am 31. Dezember 2013 das Projekt nicht bereit ist, dann geht es zurück auf Feld 1 auf Stufe Netzbeschluss. Der Bund wird Lösungsansätze der Zwischenresultate des kantonalen Projektes evaluieren und wird vor allem untersuchen, wer die tatsächlichen Stauverursacher sind; es wird dann auch zu entscheiden sein, ob es aus regionaler Sicht sinnvoll ist, eine weitere europäische Transitachse durchs Zürcher Oberland zu eröffnen.

Nützen wir die Zeit. Nützen wir sie, um richtige Lösungen zu finden, auch in Bezug auf die raumplanerischen Herausforderungen, die hier vor allem in der Zersiedelung im Oberland zu suchen sind. Diese Zersiedelung generiert nämlich den motorisierten Individualverkehr, der diese Staus verursacht. Es ist sinnvoll, sich hier dem Ständerat anzuschliessen. Wenn die Voraussetzungen für die Aufnahme ins Nationalstrassennetz fehlen, dann sollten wir die Augen nicht vor der Realität verschliessen.

Sie haben eine Verantwortung. Täuschen Sie die Bevölkerung und die Gemeindebehörden nicht. Sie werden sie mit der Aufnahme auf jeden Fall enttäuschen!

Grossen Jürg (GL, BE): Wir Grünliberalen sind, wie bereits vorhin erwähnt, dagegen, dass der Bund neue Nationalstrassen baut, solange beim motorisierten Individualverkehr keine echte Kostenwahrheit herrscht. Deshalb lehnen wir die Aufnahme von Neubauprojekten in den Netzbeschluss konsequent ab. Dies betrifft die Projekte Lückenschliessung bei der Zürcher-Oberland-Autobahn und Umfahrung Näfels.

Im Falle der Zürcher-Oberland-Autobahn habe ich keinerlei Verständnis für die Kommissionsmehrheit, wurde doch das bisherige Projekt vom Bundesgericht aufgrund des Moor-schutzes beerdigt. Bis in einem Jahr ein neues, baureifes Projekt zu haben, wird von sämtlichen Experten als unmöglich beurteilt. Die Baureife müsste aber erreicht sein, da Projekte nur aufgenommen werden, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen erfüllt sind. Man sollte mit der Bevölkerung ehrlich sein und zugeben, dass das nicht möglich ist. Solche Zwän-

gereien sind einfach nur schädlich und verringern die Glaubwürdigkeit der Politik.

Aus diesen Gründen folgt die grünliberale Fraktion der Minderheit der Kommission.

Landolt Martin (BD, GL): Die BDP-Fraktion empfiehlt Ihnen hier in beiden Fällen, der Mehrheit zu folgen und die Anträge der Minderheiten Teuscher und Français abzulehnen.

Es geht einerseits um das Projekt «Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn», ein Projekt, dessen Name nicht besser sein könnte, nämlich «Lückenschliessung». Wir haben dort seit Jahren oder Jahrzehnten die Situation, dass zwei Autobahnstücke nicht miteinander verbunden sind – in einem Gebiet mit einem extrem hohen Verkehrsaufkommen, in einem Gebiet, das unbestrittenermassen eine mehr als überregionale Bedeutung hat.

Es ist nicht die Aufgabe der heutigen Parlamentssitzung, die Baureife dieses Projekts zu bestimmen. Diese wird der Bundesrat spätestens am 1. Januar 2014 bestimmen müssen. Das könnte zugegebenermassen schwierig werden, aber die Frage der Baureife ist eine Bedingung, damit das Projekt vom Bund übernommen werden kann. Sie wird von anderen Leuten beurteilt werden müssen, nicht vom Nationalrat. Was wir heute tun können, ist, die Bedeutung dieses Projekts zu manifestieren, indem wir es hier im Netzbeschluss drinlassen, und aufzuzeigen, dass es aus unserer politischen Sicht hier um ein wirklich bedeutendes und überregional wichtiges Projekt geht.

Beim zweiten Projekt, der N17 Niederurnen–Glarus, konkret bei der Umfahrung Näfels, lege ich gerne meine Interessenbindung offen. Es geht hier um die Umfahrung meines Wohn- und Heimatorts. Dieses Projekt kann nicht, wie es die Minderheit Teuscher beantragt, einfach von der Liste gestrichen werden. Das Projekt ist sowieso im Netzplan drin. Es stellt sich jetzt einfach die Frage: Soll der Bund das Projekt jetzt schon übernehmen oder nicht? Soll er dies später im Rahmen der Umsetzung des Netzplans irgendwann tun? Bei dieser Umsetzung des Netzplans wird sich der Bund sinnvollerweise die Frage stellen müssen, ob er beim Umsetzungsbeginn, am 1. Januar 2014, genügend baureife Projekte haben wird. Es ist vernünftig, dieses Jahrzehntprojekt über die Jahre einigermassen gleichmässig, auch mit gleichmässigen Beträgen, zu realisieren. Deshalb hat sich der Bund sinnvollerweise auf die Suche nach Projekten gemacht, die am 1. Januar 2014 baureif sein werden oder mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit Baureife haben werden.

Das Projekt «Umfahrung Näfels» hat sehr gute Chancen, zu diesem Zeitpunkt die Baureife zu erreichen. Es war von Anfang die Strategie des Kantons Glarus, das Projekt am 1. Januar 2014 möglichst bereitzuhaben, um ein solches Zeitfenster allenfalls auch optimal nutzen zu können. Die von Frau Teuscher erwähnten Einsprachen sind alle in erster Instanz unisono abgelehnt worden. Der Zeitplan des Projekts ermöglicht auch eine Weiterbehandlung der Einsprachen, die allenfalls weitergezogen werden, sodass das Erreichen der Baureife am 1. Januar 2014 nach wie vor ein realistisches Ziel sein kann. Ich habe gestaunt, wie gut Frau Teuscher das Projekt zu kennen scheint. Aber der von ihr erwähnte Kulturlandverlust kann bei einem Projekt, das zu 80 Prozent durch den Berg führt, bei einer Bergvariante, bei Weitem nicht so schlimm sein.

Ich bitte Sie also, diese beiden Projekte zu unterstützen und jeweils der Mehrheit zu folgen.

Binder Max (V, ZH): Ich bitte Sie doch, die Fahne auf Seite 11 zu beachten. Es geht hier im Moment noch um zwei Projekte, aber grundsätzlich geht es eigentlich um drei Projekte, um die N15 Brütisellen–Reichenburg, die N17 Niederurnen–Glarus und die N20 Le Locle–La Chaux-de-Fonds in der Westschweiz; letztere haben wir bereits ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Alle drei Projekte sind mit einer Einschränkung respektive mit einer Anforderung versehen, nämlich, dass sie bis Ende 2013 die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllen müssen. Aus unserer Sicht sollen alle Projekte gleich behandelt werden. Die Verkehrspro-

bleme sind an diesen Orten gravierend. Ich kann Ihnen sagen, im Bereich der Zürcher-Oberland-Strasse sind sie sehr gravierend.

Herr Hardegger hat zu Recht gesagt, das attestiere ich ihm, dass 30 000 Fahrzeuge mitten durch die Stadt Wetzikon ein Problem seien. Man wartet im Zürcher Oberland schon lange auf diese Lückenschliessung. Wo Herr Hardegger nicht Recht hat: Es geht nicht um die Zürcher-Oberland-Autobahn, sondern es geht um eine Lückenschliessung, im Wesentlichen zwischen Uster und Hinwil, zwischen zwei vierspurigen Teilen, die in der Mitte einen Flaschenhals haben. Nehmen Sie das Beispiel der Sanduhr. Oben in Uster kommen viele Sandkörner hinein, die müssen dann durch eine Verengung, Aathal und Wetzikon, und unten in Hinwil geht es wieder offen weiter. Das ist ein unhaltbarer Zustand. Im Fall der Zürcher-Oberland-Strasse dauert die Diskussion bezüglich dieser Lückenschliessung schon zwanzig Jahre.

Am 20. November dieses Jahres haben wir in Bern eine Petition mit 15 000 Unterschriften aus dem Zürcher Oberland übergeben, gesammelt innert knapp vier Monaten. Das ist eine massive Willensbezeugung, eine Kundgebung dieser Region, dass diese Lückenschliessung eben wichtig ist, dass diese Lückenschliessung erwartet wird, gefordert wird, letztlich auch zum Wohle dieser Region. Natürlich, das gebe ich gerne zu, und das weiss ich auch, gibt es mit dem Bundesgerichtsentscheid eine Differenz in Bezug auf diese N15. Aber auch hier, meine Herren Français und Hardegger und Frau Teuscher, muss ich Ihnen sagen: Der Entscheid des Bundesgerichtes ging nicht gegen das ganze Projekt, sondern nur gegen einen Teil des Projekts.

Insofern ist es falsch, wenn Sie heute sagen, wir müssten mit dem ganzen Projekt bei null beginnen. Das trifft nicht zu. Ein Teil der Linienführung wurde tatsächlich beanstandet; wichtig ist aber, dass das Projekt analog zu den andern beiden, mit der entsprechenden Einschränkung, Anforderung oder Aufforderung – nennen Sie es, wie Sie wollen –, hier aufgenommen wird. Das ist eine Willensbezeugung des Parlamentes, ein Anerkennen dieses Problems und eine Anerkennung der Problemlösung.

Frau Bundesrätin Leuthard, Sie haben gesagt, wir sprächen immer vom Gesamtverkehr. Das tun wir sehr wohl, gerade deshalb soll dieses Projekt auch aufgenommen werden. Sie haben mir in der letzten Debatte gesagt, wenn jemand für die Oberlandautobahn sei, müsse er auch für einen Vignettenpreis von 100 Franken sein. Vielleicht haben Sie aufmerksam beobachtet und festgestellt, dass ich mir das sehr gut überlegt habe. Ich habe schon das letzte Mal für 100 Franken gestimmt und heute auch wieder. Wenn Sie sich ebenso treu sind wie ich mir, müssten Sie jetzt sagen: Jawohl, er hat für 100 Franken gestimmt, jetzt muss diese Strasse aufgenommen werden. Sonst ist dann wirklich zu viel Geld in der Kasse, und der Flaschenhals bleibt.

Die SVP-Fraktion wird der Mehrheit folgen und der Aufnahme dieser Projekte geschlossen zustimmen. All jene, die für die dringende Schliessung dieser Lücke, aber auch für die Erschliessung im Glarnerland sind, sollten hier ein politisches Zeichen setzen und ebenfalls mit der Mehrheit stimmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir sind jetzt bei denjenigen Projekten, die bis Ende 2013 baureif sein müssen, damit sie der Bund von den Kantonen übernimmt. Bei all diesen Projekten und der Planung konnte das Astra sehr eng mit den kantonalen Behörden zusammenarbeiten. Sie erfüllen somit alle Kriterien, sie entsprechen den Bundesrichtlinien. Insofern ist nichts dagegen einzuwenden.

Herr Nationalrat Binder, ich konnte Sie beobachten und mit Freude feststellen, dass Sie bei den 100 Franken sehr konsequent waren – Ihre Fraktion war dies leider noch nicht, aber es muss ja immer Vorbilder geben, die dann den Rest nachziehen.

Bei der Zürcher-Oberland-Autobahn haben wir keine Differenz bei der Tatsache, dass dies eine wichtige Lückenschliessung darstellt, da die Bevölkerung seit Jahren leidet, weil täglich Tausende von Fahrzeugen erhebliche Staukosten,

Stauemissionen und Lärm verursachen. Mit dem Bundesgerichtsentscheid vom 12. Juni 2012 gibt es beim Projekt nun das Problem, dass die gemäss Artikel 8 geforderte Baureife kaum in einem Jahr gegeben sein dürfte. Die Zürcher Regierung hat sich zusammen mit dem Astra zwar sofort an die Überarbeitung des Projektes gemacht, aber bei allem Wunschdenken ist es kaum realistisch, die Baureife in einem Jahr zu erreichen. Das ändert nichts daran, dass dieses Projekt übernommen wird und der Bund, sobald die Situation vom Prozedere her geklärt ist, mit Bauten unterstützen will. Deshalb ändert sich aus Sicht des Bundesrates nicht viel, ganz gleich, ob Sie dies gemäss Minderheit oder gemäss Mehrheit verabschieden. Denn entweder werden die Bedingungen erfüllt sein, und dann übernehmen wir das Projekt, oder aber die Bedingungen sind – mit allergrösster Wahrscheinlichkeit – nicht erfüllt, und dann passiert nichts; dann werden wir weiterfahren wie bis anhin. Für die Zürcher und für deren Region ist es wichtig, dass das drinsteht. Leider wird das am Fahrplan und an der Baureife nichts ändern.

Eine Bemerkung zu Näfels. Sie haben gesehen, dass der Ständerat dieses Projekt aufgenommen hat. Auch hiergegen hat der Bundesrat grundsätzlich keine Einwendungen. Näfels ist eine Region, in der 17 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren.

50 Prozent des Verkehrs könnte mit dieser Umfahrungsstrasse übernommen werden. Somit wäre das natürlich auch für die dortige Bevölkerung eine erhebliche Entlastung, auch für das Ortsbild von nationaler Bedeutung würde sich eine Aufwertung ergeben.

Natürlich – und das war auch immer Diskussionspunkt mit dem Kanton Glarus – muss man noch sagen, dass es ja auch noch die Eisenbahn mit dem Glarner Sprinter gibt, sodass man dann dort bahn- und strassenseitig gut erschlossen ist. Insofern ist das auch abzuwägen und beim Timing des Ausbaus zur berücksichtigen. Aber rein verkehrstechnisch hat Näfels ein Problem. Es braucht aber wahrscheinlich noch zusätzliche Massnahmen, um eine effektive Entlastung der gesamten Region hinzukriegen.

Binder Max (V, ZH): Frau Bundesrätin, Sie haben gesagt, das Projekt im Zürcher Oberland sei sehr wichtig. Es ist generell sehr wichtig! Sie haben auch gesagt, eigentlich komme es fast aufs Gleiche heraus. Würden Sie dann nicht sagen, man solle dem Kanton Zürich und dem Bund mit der Aufnahme dieses Projektes Motivation geben, Schub geben, um zu sehen, ob das möglich ist oder nicht? Letztlich muss der Kanton die Bedingungen erfüllen. Wenn er sie nicht erfüllt, haben wir, was wir auch heute hätten, wenn wir aus dieser Vorlage streichen würden. Sind Sie nicht der Meinung, man müsse dem Kanton Zürich und dem Bund die Chance geben, dass es allenfalls möglich ist?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Dem Kanton Zürich traue ich das sowieso zu, aber das Projekt wird halt einmal mehr wahrscheinlich von Beschwerden begleitet sein. Die Regierungen und die kantonalen Behörden sind ja nie diejenigen, die Projekte nicht genehmigen und auf die lange Bank schieben, sondern die Ihnen bekannten Beschwerdeverfahren. Motivation können Sie also von mir jederzeit haben, das Astra ist eng verknüpft mit den Zürcher Behörden, diese Zusammenarbeit läuft gut. Die Baureife hängt einfach von den prozessualen Verfahren ab, und das wird sehr schwierig sein. Es geht deshalb um Psychologie, und wenn die Psychologie den Zürchern hier hilft, so habe ich dagegen nichts einzuwenden.

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: Je commence par la N15 Brütisellen–Wetzikon–Rapperswil–Reichenburg. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a maintenu une autre divergence avec le Conseil des Etats: par 13 voix contre 12, elle propose en effet à son conseil de ne pas biffer le projet visant à combler les lacunes de l'autoroute de l'Oberland zurichois de la liste des projets à reprendre dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. En d'autres

termes, elle vous demande d'intégrer ce tronçon dans le réseau des routes nationales, de sorte à compléter l'autoroute de l'Oberland zurichois et à éviter une interruption qui créerait des problèmes de trafic pour une région très fortement sollicitée.

Selon l'avis de la commission, ce projet revêt une grande importance pour la région, car il élimine le goulet d'étranglement de la traversée de Wetzikon, et cela n'aurait pas de sens de compromettre son ensemble à cause d'une partie qui est encore contestée. C'est pourquoi la commission a décidé de ne pas suivre la décision du Conseil des Etats et de tout de même réintégrer ce projet, en attendant que les autorités du canton de Zurich soumettent à la Confédération un nouveau projet d'ici le début de l'année 2014, un nouveau projet susceptible d'être approuvé au niveau de la planification et du respect de l'environnement et surtout soutenu par les communes concernées. La commission propose donc d'attendre cette date pour voir s'il sera alors prêt à être réalisé. C'est pourquoi elle a complété la loi de manière à ce que le tronçon soit repris par la Confédération s'il remplit les conditions indiquées à l'article 8a de la loi sur les routes nationales.

La minorité de la commission suit la décision du Conseil des Etats, c'est-à-dire ne pas intégrer le projet de l'autoroute N15 de l'Oberland zurichois, car suite à une décision du Tribunal fédéral du 21 juin dernier et à l'acceptation par celui-ci d'un recours contre le projet actuel, il est certain que ce dernier ne parviendra pas à maturité dans le délai imparti. La Confédération ne peut dès lors reprendre un projet qui devra être probablement revu dans son ensemble, afin de satisfaire aux conditions fixées dans l'arrêt du Tribunal fédéral. Pour cette raison, la minorité demande de retirer le tronçon N15 Brüttsellen–Wetzikon–Rapperswil–Reichenburg de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Deux mots sur le tronçon de la N17 Niederurnen–Glarus pour dire que la majorité de la commission s'est ralliée à la décision du Conseil des Etats et a accepté, par 13 voix contre 9 et 1 abstention, que la Confédération reprenne le projet N17 Niederurnen–Glarus. La commission a donc approuvé l'intégration du projet de contournement de Näfels, dans le canton de Glaris, qui satisfait aux conditions posées par l'article 8a de la loi sur les routes nationales.

La minorité, par contre, s'y oppose pour une raison de principe, car elle est opposée à toute reprise de nouveaux projets routiers.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Es geht hier tatsächlich um drei Projekte mit demselben Vorbehalt. Den einen Vorbehalt haben wir bereits in der ersten Diskussionsrunde genehmigt, nämlich für die Projekte «Umfahrung Le Locle» und «Umfahrung La Chaux-de-Fonds». Dort haben wir akzeptiert, dass die Bedingungen gemäss Artikel 8a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) erfüllt sein müssen. Jetzt geht es um die beiden Strecken, die bereits genannt worden sind, um die N15 und die N17.

Die Mehrheit Ihrer Kommission – sie kam mit 13 zu 12 Stimmen zustande – ist der Meinung, dass unter diesem Vorbehalt auch die N15 in diesen Netzbeschluss aufgenommen werden soll. Mit 13 zu 9 Stimmen kam eine Mehrheit zustande, wonach dasselbe auch im Falle der N17 passieren sollte, gemäss Ständerat.

Nun, worum geht es bei diesem Vorbehalt? In Artikel 8a Absatz 3 NSG – diese Bestimmung war Teil der Vorlage 1, über die wir bereits entschieden haben; die Differenz dort wurde bereinigt – steht, dass dann, wenn für eine neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strasse ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vorliege, die Bundesversammlung entscheide, ob das Projekt vom Bund übernommen werden solle oder nicht. Die kantonale Bewilligung gälte als Plangenehmigung im Sinne von Artikel 26 NSG. In diesem bereits bestehenden NSG-Artikel steht in Absatz 2, dass das Departement mit der Plangenehmigung sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteile.

Bei diesen drei Projekten geht es nun um die Einschätzung, ob Ende des nächsten Jahres – weil das Gesetz ja auf den 1. Januar 2014 in Kraft gesetzt werden soll – eben tatsäch-

lich ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vorliegen wird. Bei den Umfahrungen von La Chaux-de-Fonds und Le Locle haben wir diese Annahme bestätigt, beim Projekt N17 Niederurnen–Glarus sind der Ständerat und die Mehrheit Ihrer Kommission der Auffassung, es sei ebenfalls realistisch, dass die Bedingungen von Artikel 8a erfüllt würden, und beim Projekt N15 Brüttsellen–Reichenburg ist die Mehrheit ebenfalls dieser Überzeugung.

Entscheidend wird dann aber sein, ob tatsächlich ein baureifes Projekt im Sinne des Gesetzes vorliegt oder nicht. Liegt eines vor, dann wird es aufgenommen. Liegt keines vor, dann nützt auch ein gegenteiliger Entscheid von heute nichts, weil wir ja diesen Vorbehalt anbringen.

Wie gesagt, die Mehrheit ist in beiden Fällen der Auffassung, man solle diese Projekte mit dem erwähnten Vorbehalt aufnehmen.

N6, N13, N28

Angenommen – Adopté

N15

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag der Mehrheit wird von der CVP/EVP-Fraktion unterstützt.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8337)

Für den Antrag der Minderheit ... 90 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 85 Stimmen

N17

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Die CVP/EVP-Fraktion unterstützt den Antrag der Mehrheit.

Abstimmung – Vote

Siehe Seite / voir Page 80

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8338)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 67 Stimmen

N20

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Mit der Diskussion über das Geschäft 12.073, «Ja zur Aufhebung der Wehrpflicht. Volksinitiative», beginnen wir erst morgen früh.

Dreizehnte Sitzung – Treizième séance

12.018

Donnerstag, 13. Dezember 2012

Jeudi, 13 décembre 2012

08.15 h

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz.
Anpassung
Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales.
Adaptation**

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 745)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)
Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)
Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)
Ständerat/Conseil des Etats 20.09.12 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Differenzen – Divergences)
Ständerat/Conseil des Etats 13.12.12 (Differenzen – Divergences)

**2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von
Nationalstrassen**

**2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation
des routes nationales**

Art. 6 Abs. 1 Bst. a

Antrag der Kommission
Festhalten (100 Franken)

Art. 6 al. 1 let. a

Proposition de la commission
Maintenir (100 francs)

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Nous en sommes au deuxième tour d'élimination des divergences. Il en reste une seule, à l'article 6, qui concerne le prix de la vignette autoroutière.

Lundi, le Conseil national a décidé, par 98 voix contre 72, de maintenir sa décision de porter le prix de la vignette à 70 francs. Lors de la première lecture, en date du 31 mai dernier, le Conseil national s'était prononcé, par 112 voix contre 62. Je me permets également de vous rappeler que notre conseil, lors de sa session d'automne, avait soutenu la version du Conseil fédéral, par 38 voix sans opposition et 2 abstentions, qui prévoit de porter à 100 francs le prix de la vignette.

Je relèverai encore que, par courrier du 6 décembre adressé aux membres du Conseil national, la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement écrivait: «Tous ces projets sont très importants, au niveau national comme au niveau régional. Il faut s'y atteler dès maintenant. Mais cela passe obligatoirement par une garantie de financement de ces aménagements, ce qui rend absolument nécessaire l'instauration de la vignette autoroutière à 100 francs.»

Notre commission s'est réunie hier et elle vous propose, par 10 voix contre 0 et 1 abstention, de maintenir notre décision de porter à 100 francs le prix de la vignette.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich kann es kurz machen: Ich bin froh, wenn Sie sich weiterhin dagegenstellen.

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Ich beabsichtige, eine Abstimmung durchzuführen, obwohl kein anderer Antrag als derjenige der Kommission gestellt worden ist. Ich möchte dem Nationalrat, der eine Abgabe von 70 Franken beschlossen hat, ein Zeichen geben, wie wir zu dieser Frage stehen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 38 Stimmen
Dagegen ... 3 Stimmen

12.018

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz.
Anpassung
Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales.
Adaptation**

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 745)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 20.09.12 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 13.12.12 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 04.03.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 04.03.13 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 22.03.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 22.03.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen

2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Art. 6 Abs. 1 Bst. a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Pieren, de Courten, Hurter Thomas, Müri, Quadri)

Festhalten (70 Franken)

Antrag der Minderheit II

(Grossen Jürg, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Rytz Regula, Teuscher)

a. ein Jahr 80 Franken;

Art. 6 al. 1 let. a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Pieren, de Courten, Hurter Thomas, Müri, Quadri)

Maintenir (70 francs)

Proposition de la minorité II

(Grossen Jürg, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Rytz Regula, Teuscher)

a. 80 francs pour une année;

Pieren Nadja (V, BE): Ich bin gegen die Erhöhung des Vignettenpreises. Ich hätte eigentlich 40 Franken bevorzugt, was heute aber leider nicht mehr zur Diskussion steht. Heute können wir nur noch zwischen 70, 80 oder 100 Franken entscheiden.

Es ist so, dass von den jährlich 9,5 Milliarden Franken nur ein Drittel effektiv für Strassenausgaben verwendet wird, zwei Drittel fließen in den öffentlichen Verkehr oder in die allgemeine Bundeskasse. Das zeigt deutlich, dass keine Erhöhung des Preises dieser Vignette nötig wäre. Ich bin generell dagegen, dass einzelne Ausgaben und Gebühren erhöht werden, noch bevor das Gesamtfinanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastruktur vorliegt. Entsprechende Vorstösse sind noch hängig.

Ich bitte Sie deshalb, bei 70 Franken zu bleiben, den Antrag meiner Minderheit I zu unterstützen und an Ihrem Beschluss festzuhalten.

Grossen Jürg (GL, BE): Gerne begründe ich den Antrag meiner Minderheit II und nehme bei dieser Gelegenheit auch Stellung aus Sicht der grünliberalen Fraktion.

Viel ist in den vergangenen Monaten bei diesem Geschäft passiert. Wir haben nur noch eine einzige Differenz zu bereinigen. Zuletzt hat Präsident Lombardi in der vergangenen Debatte im Ständerat über den Vignettenpreis ohne entsprechenden Antrag abstimmen lassen, um dem Nationalrat ein deutliches Zeichen zu senden. Dieses Zeichen sollten wir aufnehmen, aber aus unserer Sicht auch nur so weit, wie dies mit nachvollziehbaren Argumenten vertretbar ist. Es geht also nun darum, einen Schritt auf den Ständerat zu machen. Ich beantrage deshalb mit meiner Minderheit II einen Vignettenpreis von 80 Franken pro Jahr mit folgenden Begründungen:

1. Wenn wir an 70 Franken, wie es die Minderheit I (Pieren) will, festhalten, werden wir in der Einigungskonferenz dem Ständerat mit Sicherheit unterliegen.

2. Wir kennen nun den geplanten Umfang des Netzbeschlusses. Dieser ist im Total bedeutend kleiner ausgefallen, als dies vom Bundesrat in der Botschaft veranschlagt war. Ich erinnere daran, dass im Verlauf der Debatte beide Räte die Zürcher-Oberland-Autobahn, welche mit ganzen 1,2 Milliarden Franken budgetiert war, aus dem Netzbeschluss gestrichen haben, währenddem nur wenige, sehr kleine und finanziell unbedeutende Projekte zusätzlich aufgenommen wurden. In der Botschaft ist für Neubauprojekte ein Umfang von 4 Milliarden Franken in den nächsten zwanzig Jahren vorgesehen. 1,2 von 4 Milliarden – das ist doch eine sehr substantielle Reduktion.

Es ist aus unserer Sicht deshalb selbstverständlich, dass die Erhöhung des Vignettenpreises entsprechend zu reduzieren ist, wenn die anfänglichen Berechnungen des Bundesrates seriös waren, und davon gehen wir aus. Sollte jedoch der Bundesrat in der Zwischenzeit neue, teure und bei der Ausarbeitung der Vorlage noch nicht bekannte Projekte im Nationalstrassennetz gefunden haben, müssten diese transparent dargelegt und begründet werden.

3. Wir sind uns bewusst, dass die Strassenkasse in absehbarer Zeit zusätzliche Mittel benötigen wird. Der Vignettenpreis ist jedoch kein geeignetes Instrument, um die Autofahrer finanziell in die Pflicht zu nehmen, da damit Wenig- und Vielfahrer gleich stark belastet werden und dadurch die Strasseninfrastruktur nicht verursachergerecht finanziert wird. Eine ehrliche, verursachergerechte und langfristig sinnvolle Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur muss aus unserer Sicht künftig über die Mineralölsteuer oder noch besser über ein Mobility Pricing erfolgen. Im Weiteren haben wir unsere Argumente in den vergangenen Debatten ausführlich dargelegt.

Ich bitte Sie, die Minderheit II und damit einen Vignettenpreis von 80 Franken zu unterstützen, um den gewünschten Schritt auf den Ständerat zu machen und damit einen gutschweizerischen Kompromiss zu ermöglichen.

Demzufolge bitte ich Sie, die Anträge der Mehrheit und der Minderheit I abzulehnen.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Die SP-Fraktion hat klar für die Übernahme von rund 400 Kilometern Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz gestimmt. Für die SP-Fraktion ist auch klar, dass für den Unterhalt und zur Verbesserung der Sicherheit der Nationalstrassen genügend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt sein müssen. Für die SP-Fraktion ist aber auch klar, dass keine Mittel im Voraus generiert werden dürfen, um vom Volk nicht bewilligte Strassenprojekte irgendwann mal zu finanzieren.

Wie hoch der Preis für die Autobahnvignette in Zukunft sein muss, da scheiden sich die Geister in unserer Fraktion: Zwei Drittel werden der 100-Franken-Vignette zustimmen; ein Drittel ist der Ansicht, dass eine moderatere Preiserhöhung ausreichend sei.

Trede Aline (G, BE): Im Bahnbereich sind die Weichen momentan richtig gestellt: Wir haben gute Lösungen auf dem Tisch, wie die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»

oder auch Fabi zeigen. Aber im Strassenverkehr geht es unserer Meinung nach nicht in die richtige Richtung, da müssen wir die Weichen noch ein bisschen enteisen. Strassen müssen zwar unterhalten werden, aber es braucht kein neues Strassenbauprogramm. Die grüne Fraktion ist klar der Meinung, dass das Nationalstrassennetz nicht weiter ausgebaut werden soll.

Selbstverständlich wollen wir einen guten Unterhalt, aber mit der Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken würden wir Geld auf Vorrat erheben und es in den Ausbau des Nationalstrassennetzes stecken, nicht nur in den Unterhalt. Ein Beispiel ist die Zürcher-Oberland-Autobahn: Wir alle wissen, dass diese momentan nicht gebaut wird, also braucht es da keine weiteren Mittel. Für Unterhalt und Fertigstellung reicht ein Vignettenpreis von 70 Franken; das kann man heute aufgrund der verfügbaren Zahlen sehr genau abschätzen.

Solange das Geld zweckgebunden in den Strassenbau fliesst, muss der Vignettenpreis unter 100 Franken liegen. Um aber einer Einigung einen Schritt näher zu kommen, wird die grüne Fraktion den Kompromissantrag der Kommissionsminderheit II auf 80 Franken unterstützen. Sollte der Antrag auf 70 Franken obsiegen, werden wir diesen dem Antrag der Kommissionsmehrheit vorziehen.

Français Olivier (RL, VD): Depuis le début du débat, le groupe libéral-radical se félicite de la garantie que la hausse du prix de la vignette soit affectée uniquement au trafic routier, que le produit de la redevance profite aux usagers de la route, que le financement de l'extension du réseau des routes nationales soit garanti, et ce en étroite collaboration avec les cantons, et que cette hausse profite également aux réseaux routiers des cantons.

La modification de l'article 6 de la loi concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales a enfin trouvé une majorité au sein de la commission.

Pourquoi accepter une hausse du prix de la vignette à 100 francs, comme le propose le Conseil fédéral, et non pas se satisfaire de moins, comme le suggère les deux propositions de minorité? Pourquoi certains indécis devraient-ils se rallier au projet du Conseil fédéral, comme certains des membres de notre commission? La raison sans doute, mais aussi à cause du résultat des discussions avancées au sein de la commission sur le projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire». Le groupe libéral-radical soutient les projets structurés qui garantissent le financement des infrastructures de la route et du rail. Le principe de causalité est l'une de nos valeurs et la méthode de financement affecté, telle qu'elle est proposée par le Conseil fédéral pour l'extension du réseau, offre une garantie en vue de la réalisation des projets prévus.

La nouvelle conception du réseau routier, telle qu'elle a été acceptée par le Parlement en 2012, est importante. Elle représente une extension de l'ordre de 20 pour cent du réseau des routes nationales, 275 millions de francs de charges nouvelles pour la Confédération et 30 millions pour les cantons. C'est aussi, je le rappelle, une amélioration de la sécurité du réseau routier, selon ce que prévoit le projet Via sicura, que nous avons adopté en 2012.

Demain, les charges d'entretien et d'exploitation ne seront pas meilleur marché! Nous avons, en politique, la responsabilité d'assurer à terme les recettes pour couvrir les charges. L'article 86 alinéa 3 de la Constitution prévoit en substance que la Confédération finance les tâches liées à la sécurité routière au moyen du produit des redevances à affectation obligatoire versé au fonds servant au financement spécial pour la sécurité routière.

En raison de l'extension du réseau des routes nationales de près de 400 kilomètres, le financement de notre réseau ne sera plus assuré. Afin de garantir une saine gestion du financement entre autres du réseau des routes nationales et constatant que les réserves du financement spécial pour la circulation routière devraient passer sous le seuil du milliard de francs à fin 2014 et être épuisées en 2016, nous ne pouvons que vous recommander de suivre le projet du Conseil fédéral.

La majorité de la commission a accepté, tout comme le Conseil des Etats, le projet du Conseil fédéral. Les membres du groupe libéral-radical l'adopteront aussi; ils se réjouissent de l'évolution de la prise de position du groupe socialiste sur ce point qui, espérons-le, sera confirmée dans quelques instants.

Aussi, je vous invite à soutenir la majorité de votre commission afin de garantir durablement l'extension de notre réseau des routes nationales, son entretien et sa sécurité.

Candinas Martin (CE, GR): Zum dritten Mal darf ich hier vorne die klare Meinung der CVP/EVP-Fraktion zum künftigen Vignettenpreis vertreten. Mittlerweile teilt die Kommissionsmehrheit erfreulicherweise diese Meinung.

Nur mit einer Erhöhung des Autobahnvignettenpreises auf 100 Franken können wir sicherstellen, dass in Zukunft ausreichende Mittel für die Strassen vorhanden sind, um die mit neuen Nationalstrassen entstehenden Mehrkosten kompensieren zu können. Der Unterhalt unseres Strassennetzes kostet. Die zusätzlichen Einnahmen von rund 25 Millionen Franken werden für den Betrieb bereitgestellt, für den Unterhalt und vor allem für die erforderliche Anpassung der zu übernehmenden Strassen an die Standards der Nationalstrassen sowie für Ausbauprojekte auf diesen Strassen. Die Erhöhung der Abgabe erfolgt nicht auf Vorrat, sondern erst, wenn die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter den Betrag von einer Milliarde Franken fällt. Legen wir den Preis der Autobahnvignette bei 70 oder 80 Franken fest, muss bei der Anpassung der zu übernehmenden Strassen an die Standards der Nationalstrassen und beim Bau von Umfahrungsstrassen gespart werden. Neue Projekte und Umfahrungsprojekte würden auf der Strecke bleiben. Der Bund würde somit Projekte von den Kantonen übernehmen; er könnte sie allerdings wegen der fehlenden finanziellen Mittel nicht realisieren. Das kann nicht unser Ziel sein.

Der Preis der Autobahnvignette ist im Vergleich zu ausländischen Strassenabgaben immer noch sehr tief. Lassen wir doch die Transitfahrer für unsere Strassen mitzahlen! Es ist nämlich die einzige Möglichkeit, die wir haben, um auch Ausländer, welche die Schweiz regelmässig nur durchqueren, zur Kasse zu bitten. Dies sollte Grund genug sein, dieser Erhöhung beizustimmen. Die Ablehnung einer Erhöhung auf 100 Franken aus völlig unterschiedlichen und eher populistischen Gründen, wie sie bis jetzt in diesem Rat erfolgte, ist gefährlich und bringt uns nicht weiter. Ich appelliere da wirklich an die Vernunft.

In der KVF unseres Rates hat sich nun eine Mehrheit für die Festlegung des Vignettenpreises auf 100 Franken ausgesprochen. Der Ständerat hat in der Wintersession mit 38 zu 3 Stimmen erneut ein klares Zeichen für einen Vignettenpreis von 100 Franken gesetzt.

Es ist an der Zeit, dass nun auch unser Rat für diese Lösung Hand bietet und die letzte Differenz zwischen den beiden Räten ausräumt, damit die Vorlage anschliessend in Kraft treten kann. Auch die kantonalen Baudirektoren unterstützen diese Lösung nach eigenen Worten einhellig.

Ich bitte Sie, die beiden Minderheitsanträge abzulehnen und dem Antrag der Kommissionsmehrheit, dem Beschluss des Ständerates bzw. dem Entwurf des Bundesrates zu folgen.

Guhl Bernhard (BD, AG): Die BDP möchte eine sehr gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur, und das kostet nun einmal etwas, das ist nicht gratis zu haben. Wer alle Strassen ausbauen möchte, hier jedoch für den Minderheitsantrag I mit 70 Franken plädiert, macht sich unglaubwürdig, weil das mit diesen 70 Franken so nicht bezahlbar ist.

Die BDP-Fraktion macht beim angekündigten «Basarhandel» mit verschiedenen Minderheitsanträgen nicht mit und wird mit der Mehrheit stimmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie sind jetzt in der dritten Runde mit diesem Gesetz befasst. Die Sprecher einiger Fraktionen haben bereits gesagt, dass der Ständerat immer praktisch einstimmig an der Lösung mit den 100 Franken festge-

halten hat. Die Kantone empfehlen Ihnen aus guten Gründen, auf diese Linie einzuschwenken.

Es bestreitet niemand, dass wir das Nationalstrassennetz jetzt durch die 376 Kilometer, die wir von den Kantonen übernehmen, ergänzen sollen. Es bestreitet niemand, dass das nicht gratis ist. Es ist klar, dass wir für den Unterhalt und den Ausbau dieser Strassen zu wenig Gelder hätten, wenn Sie die 100 Franken nicht genehmigen würden: Anstelle von 305 Millionen hätten wir bei einem Vignettenpreis von 70 Franken nur 165 Millionen, und bei einem Vignettenpreis von 80 Franken hätten wir nur 215 Millionen. Sie haben noch immer nicht gesagt, wie man diese Lücke dann füllen sollte. Zweifelsfrei müsste ich als Departementsvorsteherin das Astra anweisen, bei denjenigen kantonalen Projekten, die wir jetzt übernehmen – auch bei den beiden Projekten Le Locle und La Chaux-de-Fonds, bei denen ja der Bund sogar das Ausbauprojekt übernimmt –, die Ausbauten schlichtweg nicht zu machen; das ist einfach so. Das heisst auch, dass all diese Ausbauprojekte fünf bis zehn Jahre Verzögerung hätten, die Bevölkerung dort weiter leiden würde – Sie haben keine adäquate Antwort darauf.

Sie wissen auch, dass diese Anpassung des Vignettenpreises nach zwanzig Jahren nur die erste von mehreren Etappen ist, die bei der Strassenfinanzierung nötig sind. Wir haben sinkende Einnahmen, weil der Verbrauch an Mineralöl zurückgeht – Gott sei Dank, das ist klimapolitisch gewollt. Die Probleme in der Strassenkasse akzentuieren sich jedes Jahr, weil Einnahmen und Ausgaben nicht mehr übereinstimmen und die Reserven aufgebraucht sind.

Ich bitte Sie daher, diese Differenz in der dritten Runde auszuräumen, nachdem Sie sich einig waren und gesagt haben: Ja, der Bund soll diese Kantonsstrassen übernehmen; ja, er soll die beiden Ausbauprojekte übernehmen; und ja, er soll weiter in den Substanzerhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes investieren.

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: Le projet 2 concerne la question du financement par le biais de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales, également appelée loi sur la vignette autoroutière. Après deux passages devant ce conseil, la question de la vignette est la dernière divergence à éliminer. Je rappelle que, lors de la session d'hiver 2012, notre conseil s'était rallié, par 98 voix contre 72, à la décision de la Commission des transports et des télécommunications fixant le prix de la vignette à 70 francs. Par contre, le Conseil des Etats avait approuvé, par 38 voix contre 3, une augmentation à 100 francs du prix de la vignette.

Lors de sa dernière séance, la commission de notre conseil a revu sa position, grâce au fait qu'une partie des représentants du groupe socialiste a changé d'avis. Elle recommande, par 12 voix contre 8 et 3 abstentions, de renoncer au plafond de 70 francs et de se rallier au Conseil des Etats en approuvant la fixation du prix de la vignette à 100 francs. Une minorité continue de militer en faveur d'un relèvement du prix limité à 70 francs alors qu'une autre minorité préconise un compromis fixant le prix à 80 francs.

Pour la majorité de la commission, seule une vignette à 100 francs permettra de financer le réseau des routes nationales à long terme. C'est le juste prix qui répond au renchérissement et au besoin d'extension du réseau. Il s'agit d'une somme supportable vu la qualité et de l'importance du réseau routier de notre pays. La problématique financière qui s'annonce pour les années 2016 à 2030 et dont les besoins financiers sont évalués à quelque 1,5 milliard de francs par année en moyenne, rend une vignette à 70 ou à 80 francs largement insuffisante pour les couvrir.

Je rappelle enfin que la hausse du prix de la vignette n'est prévue que si les réserves du financement spécial pour la circulation routière passent sous la barre de 1 milliard de francs. Cela devrait être le cas en 2015.

Concernant les deux minorités, la minorité I (Pieren) plaide pour une vignette à 70 francs; elle considère ce montant comme suffisant pour le financement du réseau des routes nationales; elle est également d'avis qu'un financement par

le biais de la vignette est un instrument dépassé par le «mobility pricing». La minorité II (Grossen Jürg) soutient la proposition d'une vignette à 80 francs en argumentant que, comme le projet de l'«Oberland-Autobahn» n'est pas pris en compte dans le réseau, il n'y a pas encore besoin d'une vignette à 100 francs.

En conclusion, la commission vous propose, par 12 voix contre 8 et 3 abstentions, d'éliminer cette dernière divergence et de soutenir l'augmentation à 100 francs du prix de la vignette.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Die beiden Minderheiten haben, zusammengefasst, etwa folgende Argumente eingebracht: Die eine Minderheit will mit einem Preis von 80 Franken für die Vignette einen Schritt auf den Ständerat zu machen; die andere Minderheit will aus der Tatsache, dass die Zürcher-Oberland-Autobahn nicht mehr zur Diskussion steht, ableiten, dass deswegen bloss eine Erhöhung von 40 auf 70 Franken notwendig sei.

Der Ständeratspräsident hat, obschon kein Gegenantrag vorlag, eine Abstimmung in seinem Rat durchführen lassen, wobei der Ständerat sich mit 38 zu 3 Stimmen für 100 Franken ausgesprochen hat. Daraus können wir nicht ableiten, einen Schritt auf den Ständerat zu machen zu müssen, indem wir 80 Franken beschliessen. Dieses Ergebnis von 38 zu 3 Stimmen lässt, glaube ich, nicht auf Kompromissbereitschaft schliessen.

Zudem muss man dem Argument betreffend Zürcher-Oberland-Autobahn entgegenhalten, dass die Vignetten einnahmen nicht einzelne Projekte finanzieren. Vielmehr sind das Mittel, um langfristig ein Projekt nach dem anderen realisieren zu können. Wir müssen einfach einmal mehr festhalten, dass, je tiefer wir unter 100 Franken gehen, desto mehr Projekte nicht umgesetzt werden können.

Die eine Seite, die den Ausbau der Nationalstrassen verhindern will, verhindert mit einem Vignettenpreis von 70 oder 80 Franken nicht nur den Ausbau, sondern auch die Sicherheitsmassnahmen und die Betriebs- und Unterhaltmassnahmen. Die andere Seite, die mit einem bloss reduzierten Betrag die Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene aufheben will, muss zur Kenntnis nehmen, dass mit einem Beschluss einer Erhöhung auf 70 oder 80 Franken noch keineswegs diese Quersubventionierung aufgehoben würde; dazu würde es nämlich eine Verfassungsänderung brauchen. Mit anderen Worten: Die nunmehrige Mehrheit Ihrer Kommission hat zur Kenntnis genommen, dass in Anbetracht dieser Situation das eigentlich beschlossene Ausbauprogramm nur mit einer Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken machbar ist.

Zum Schluss bleibt noch klar festzuhalten, dass die Inkraftsetzung des erhöhten Vignettenpreises erst dann erfolgen wird, wenn die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter die Schwelle von einer Milliarde Franken fällt.

Mit 12 zu 8 Stimmen bei 3 Enthaltungen empfiehlt Ihnen Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, sich dem Ständerat anzuschliessen.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8448)

Für den Antrag der Minderheit II ... 78 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 70 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8449)

Für den Antrag der Minderheit II ... 94 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 91 Stimmen

12.018

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz.
Anpassung
Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales.
Adaptation**

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 745)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 20.09.12 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 13.12.12 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 04.03.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 04.03.13 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 22.03.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 22.03.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Es liegt ein Ordnungsantrag der SP-Fraktion auf Rückkommen auf die Abstimmungen zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a des Nationalstrassenabgabegesetzes vor.

Nordmann Roger (S, VD): Le groupe socialiste vous demande de bien vouloir accepter de refaire le vote concernant le

montant de la vignette. En effet, il y a eu une confusion dans nos propres rangs sur la manière de voter. Nous nous en excusons et nous pensons qu'un nouveau vote changera le résultat du vote. Nous vous prions donc de nous autoriser à revoter.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8457)

Für den Ordnungsantrag der SP-Fraktion ... 116 Stimmen

Dagegen ... 64 Stimmen

2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen

2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Erste Abstimmung – Premier vote Siehe Seite / voir Page 81

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8458)

Für den Antrag der Minderheit II ... 88 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 63 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote Siehe Seite / voir Page 82

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8459)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 89 Stimmen

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Das Geschäft ist somit bereit für die Schlussabstimmung.

12.018

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz.
Anpassung
Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales.
Adaptation**

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 745)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 20.09.12 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 13.12.12 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 04.03.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 04.03.13 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 22.03.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 22.03.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses 1 (BBI 2013 2523)

Texte de l'acte législatif 1 (FF 2013 2257)

Text des Erlasses 2 (BBI 2013 2527)

Texte de l'acte législatif 2 (FF 2013 2261)

**1. Bundesgesetz über die Nationalstrassen
1. Loi fédérale sur les routes nationales**

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes ... 40 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(2 Enthaltungen)

**2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von
Nationalstrassen**

**2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation
des routes nationales**

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(1 Enthaltung)

12.018

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz.
Anpassung
Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales.
Adaptation**

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 745)
 Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 593)
 Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Erstrat – Premier Conseil)
 Nationalrat/Conseil national 31.05.12 (Fortsetzung – Suite)
 Ständerat/Conseil des Etats 20.09.12 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
 Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Differenzen – Divergences)
 Ständerat/Conseil des Etats 13.12.12 (Differenzen – Divergences)
 Nationalrat/Conseil national 04.03.13 (Differenzen – Divergences)
 Nationalrat/Conseil national 04.03.13 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)
 Nationalrat/Conseil national 22.03.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
 Ständerat/Conseil des Etats 22.03.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
 Text des Erlasses 1 (BBl 2013 2523)
 Texte de l'acte législatif 1 (FF 2013 2257)
 Text des Erlasses 2 (BBl 2013 2527)
 Texte de l'acte législatif 2 (FF 2013 2261)

Amherd Viola (CE, VS): Dieses Geschäft liegt nach intensiven Diskussionen zur Schlussabstimmung vor, und ich bitte Sie, dem von beiden Kammern bereinigten Resultat zuzustimmen.

Ein Ja heisst Zustimmung zum Netzbeschluss und zum Nationalstrassenabgabegesetz. Die beiden Erlasse sind miteinander verknüpft. Wenn Sie den Netzbeschluss annehmen, die dafür notwendige Finanzierung aber verweigern, stehen Sie gleichzeitig aufs Gas und auf die Bremse. Die Kantone bitten Sie einstimmig und eindringlich, beide Vorlagen anzunehmen.

Wenn Sie in der Migros Ihren Einkaufswagen füllen, an der Kasse das Portemonnaie jedoch nicht öffnen wollen, müssen Sie mit leeren Händen nach Hause gehen. Dasselbe passiert heute, wenn Sie dem Netzbeschluss zustimmen, dem Nationalstrassenabgabegesetz aber nicht. Es ist ganz einfach: ohne Finanzierung keine Realisierung. Es stehen wichtige Strassenprojekte an, die bei einem Nein zur Erhöhung des Vignettenpreises verhindert werden. Wer Nein dazu sagt, sagt Nein zu einem notwendigen und vernünftigen Ausbau der Strasseninfrastruktur.

Die CVP/EVP-Fraktion fordert Sie auf, konsequent und verantwortungsvoll im Interesse sämtlicher Kantone, der Wirtschaft und der Bevölkerung zu handeln; das heisst Zustimmung zum Netzbeschluss und zu der dazugehörigen Finanzierung. Ich erinnere daran, dass es um die erste Preiserhöhung seit zwanzig Jahren geht und dass diese vollumfänglich der Strasse zugutekommt.

**1. Bundesgesetz über die Nationalstrassen
1. Loi fédérale sur les routes nationales**

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 83
 (namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.018/8762)
 Für Annahme des Entwurfes ... 159 Stimmen
 Dagegen ... 26 Stimmen

2. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen
2. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 84

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.018/8763)

Für Annahme des Entwurfes ... 102 Stimmen

Dagegen ... 87 Stimmen

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Eintreten

Abstimmung vom / Vote du: 31.05.2012 12:58:25

Aebi Andreas	o	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Aeschi Thomas	*	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Killer Hans	o	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amaudruz	=	V	GE	Frehner	=	V	BS	Landolt	*	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	o	V	VS	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Amstutz	=	V	BE	Fridez	+	S	JU	Leuenberger-	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Aubert	+	S	VD	Galladé	+	S	ZH	Leutenegger Filippo	+	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Baader Caspar	=	V	BL	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger	*	S	BL	Roth-Bernasconi	+	S	GE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasser	+	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rusconi	o	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rytz	+	G	BE
Bäumle	+	GL	ZH	Germanier	*	RL	VS	Lustenberger	*	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	o	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-	+	S	NE	Schläfli	+	CE	SO
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Malama	%	RL	BS	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Markwalder	+	RL	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Marra	*	S	VD	Schneider Schüttel	+	S	FR
Borer	=	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schwaab	+	S	VD
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	+	G	BL	Mörgeli	*	V	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Semadeni	+	S	GR
Brunner	=	V	SG	Grin	o	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Büchel Roland	=	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Spuhler	*	V	TG
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	=	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	o	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	*	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steierr	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Streff	+	CE	BE
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Teuscher	+	G	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	*	V	GE	Tschäppät	*	S	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschümperlin	+	S	SZ
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	o	V	TG	Noser	+	RL	ZH	van Singer	+	G	VD
Darbellay	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	Veillon	=	V	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	*	S	SO	Pantani	=	V	TI	Vischer Daniel	+	G	ZH
de Courten	*	V	BL	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	+	S	BE	Vitali	+	RL	LU
Derder	+	RL	VD	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	=	V	VD	Vogler	+	CE	OW
Egloff	=	V	ZH	Hodgers	+	G	GE	Pelli	+	RL	TI	von Graffenried	+	G	BE
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrin	o	V	NE	von Siebenthal	=	V	BE
Estermann	=	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	Voruz	+	S	VD
Fässler Daniel	*	CE	AI	Hurter Thomas	=	V	SH	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Walter	#	V	TG
Fässler Hildegard	+	S	SG	Hutter Markus	=	RL	ZH	Pieren	=	V	BE	Wandfluh	=	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ineichen	*	RL	LU	Piller Carrard	+	S	FR	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Hans	=	V	ZH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Weibel	+	GL	ZH
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Wermuth	+	S	AG
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Joder	o	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wobmann	=	V	SO
Feller	+	RL	VD	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wyss Ursula	+	S	BE
Feri Yvonne	+	S	AG	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH
Fiala	+	RL	ZH	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	o	V	AG	Zuppiger	=	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si		12	28	8	15	25	41		1	130
= Nein / non / no						2		38		40
o Enth. / abst. / ast.								11		11
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4						1	1			2
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto			3	1		2	4	6		16
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes								1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Kommission (Eintreten)

Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag Baader Caspar (Nichteintreten)

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 6, Abs. 1

Abstimmung vom / Vote du: 31.05.2012 16:15:37

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	=	RL	NE
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	+	V	AG	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Allemann	+	S	BE	Fluri	=	RL	SO	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	=	CE	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	=	RL	VD	Knecht	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Amaudruz	*	V	GE	Frehner	+	V	BS	Landolt	=	BD	GL	Ritter	=	CE	SG
Amherd	=	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Lehmann	=	CE	BS	Romano	=	CE	TI
Amstutz	+	V	BE	Fridez	=	S	JU	Leuenberger-	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Aubert	+	S	VD	Galladé	*	S	ZH	Leutenegger Filippo	*	RL	ZH	Rösti	+	V	BE
Baader Caspar	+	V	BL	Gasche	=	BD	BE	Leutenegger	+	S	BL	Roth-Bernasconi	+	S	GE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasser	+	GL	GR	Lohr	=	CE	TG	Rusconi	+	V	TI
Barthassat	=	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	=	RL	GE	Rytz	+	G	BE
Bäumle	+	GL	ZH	Germanier	*	RL	VS	Lustenberger	*	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	+	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	=	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-	=	S	NE	Schläfli	=	CE	SO
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Malama	%	RL	BS	Schmid-Federer	=	CE	ZH
Blocher	+	V	ZH	Glanzmann	=	CE	LU	Markwalder	=	RL	BE	Schneeberger	=	RL	BL
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Marra	+	S	VD	Schneider Schüttel	+	S	FR
Borer	+	V	SO	Gmür	*	CE	SZ	Meier-Schatz	=	CE	SG	Schneider-Schneiter	=	CE	BL
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moret	=	RL	VD	Schwaab	+	S	VD
Bourgeois	=	RL	FR	Graf Maya	+	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schwander	+	V	SZ
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Semadeni	+	S	GR
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Büchel Roland	*	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	=	CE	LU	Spuhler	*	V	TG
Büchler Jakob	=	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	=	RL	AG	Stahl	o	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	=	BD	BE	Müller Thomas	*	V	SG	Stamm	+	V	AG
Bulliard	=	CE	FR	Gschwind	=	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steierr	*	S	FR
Buttet	=	CE	VS	Guhl	=	BD	AG	Müller-Altarmatt	=	CE	SO	Streiff	=	CE	BE
Candinas	=	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	+	V	LU	Teuscher	+	G	BE
Carobbio Guscetti	*	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	=	RL	AR	Haller	=	BD	BE	Neiryneck	=	CE	VD	Tomare	=	S	GE
Cassis	=	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	*	V	GE	Tschäppät	*	S	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	=	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschümperlin	*	S	SZ
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	*	V	TG	Noser	=	RL	ZH	van Singer	+	G	VD
Darbellay	=	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	Veillon	*	V	VD
de Buman	=	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	+	V	TI	Vischer Daniel	+	G	ZH
de Courten	+	V	BL	Hess Lorenz	=	BD	BE	Pardini	+	S	BE	Vitali	=	RL	LU
Derder	=	RL	VD	Hiltbold	=	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vogler	=	CE	OW
Egloff	+	V	ZH	Hodgers	+	G	GE	Pelli	=	RL	TI	von Graffenried	+	G	BE
Eichenberger	*	RL	AG	Huber	=	RL	UR	Perrin	+	V	NE	von Siebenthal	+	V	BE
Estermann	+	V	LU	Humbel	=	CE	AG	Pezzatti	=	RL	ZG	Voruz	=	S	VD
Fässler Daniel	=	CE	AI	Hurter Thomas	*	V	SH	Pfister Gerhard	*	CE	ZG	Walter	#	V	TG
Fässler Hildegard	+	S	SG	Hutter Markus	+	RL	ZH	Pieren	+	V	BE	Wandfluh	+	V	BE
Favre Laurent	=	RL	NE	Ineichen	%	RL	LU	Piller Carrard	+	S	FR	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Hans	+	V	ZH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Weibel	+	GL	ZH
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Jans	+	S	BS	Quadranti	=	BD	ZH	Wermuth	+	S	AG
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Joder	+	V	BE	Quadri	+	V	TI	Wobmann	+	V	SO
Feller	=	RL	VD	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	=	CE	TI	Wyss Ursula	+	S	BE
Feri Yvonne	+	S	AG	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	+	V	SG	Ziörjen	=	BD	ZH
Fiala	=	RL	ZH	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG	Zuppiger	o	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	12	1		15	4	36	43	1	112
=	Nein / non / no		27	9		21	4	1		62
o	Enth. / abst. / ast.							2		2
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					2	1			3
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		3			3	5	9		20
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes							1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit | Amherd

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 6, Abs. 1

Abstimmung vom / Vote du: 31.05.2012 16:16:26

Aebi Andreas	=	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	=	RL	VD	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amaudruz	*	V	GE	Frehner	=	V	BS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	=	V	VS	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Amstutz	=	V	BE	Fridez	+	S	JU	Leuenberger-	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Aubert	+	S	VD	Galladé	*	S	ZH	Leutenegger Filippo	*	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Baader Caspar	=	V	BL	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger	+	S	BL	Roth-Bernasconi	+	S	GE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasser	+	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	=	CE	GE	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rytz	+	G	BE
Bäumle	+	GL	ZH	Germanier	*	RL	VS	Lustenberger	*	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-	+	S	NE	Schläfli	+	CE	SO
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Malama	%	RL	BS	Schmid-Federer	*	CE	ZH
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Markwalder	+	RL	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Marra	+	S	VD	Schneider Schüttel	+	S	FR
Borer	=	V	SO	Gmür	*	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schwaab	+	S	VD
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	+	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Semadeni	+	S	GR
Brunner	=	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Büchel Roland	*	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Spuhler	*	V	TG
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	=	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	*	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steier	*	S	FR
Buttet	=	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Streff	+	CE	BE
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Teuscher	+	G	BE
Carobbio Guscetti	*	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	*	V	GE	Tschäppät	*	S	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschümperlin	*	S	SZ
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	*	V	TG	Noser	+	RL	ZH	van Singer	+	G	VD
Darbellay	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	Veillon	*	V	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	=	V	TI	Vischer Daniel	+	G	ZH
de Courten	=	V	BL	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	+	S	BE	Vitali	+	RL	LU
Derder	+	RL	VD	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	=	V	VD	Vogler	+	CE	OW
Egloff	=	V	ZH	Hodgers	+	G	GE	Pelli	+	RL	TI	von Graffenried	+	G	BE
Eichenberger	*	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrin	+	V	NE	von Siebenthal	=	V	BE
Estermann	=	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	Voruz	+	S	VD
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	*	V	SH	Pfister Gerhard	*	CE	ZG	Walter	#	V	TG
Fässler Hildegard	+	S	SG	Hutter Markus	=	RL	ZH	Pieren	=	V	BE	Wandfluh	=	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ineichen	%	RL	LU	Piller Carrard	+	S	FR	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Hans	=	V	ZH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Weibel	+	GL	ZH
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Wermuth	+	S	AG
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Joder	=	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wobmann	=	V	SO
Feller	+	RL	VD	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wyss Ursula	+	S	BE
Feri Yvonne	+	S	AG	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH
Fiala	+	RL	ZH	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG	Zuppiger	o	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si		11	25	9	15	23	40	5	1	129
= Nein / non / no		1	2			2		40		45
o Enth. / abst. / ast.								1		1
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4						2	1			3
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto			4			3	5	9		21
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes								1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit II Wobmann

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 6, Abs. 1, Bst. c

Abstimmung vom / Vote du: 31.05.2012 16:17:12

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	*	V	AG	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Knecht	+	V	AG	Rime	=	V	FR
Amaudruz	*	V	GE	Frehner	+	V	BS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Lehmann	+	CE	BS	Romano	=	CE	TI
Amstutz	+	V	BE	Fridez	+	S	JU	Leuenberger-	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Aubert	+	S	VD	Galladé	*	S	ZH	Leutenegger Filippo	*	RL	ZH	Rösti	+	V	BE
Baader Caspar	=	V	BL	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger	+	S	BL	Roth-Bernasconi	+	S	GE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasser	+	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rytz	+	G	BE
Bäumle	+	GL	ZH	Germanier	*	RL	VS	Lustenberger	*	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	*	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	*	S	BS
Binder	=	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-	+	S	NE	Schläfli	+	CE	SO
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Malama	%	RL	BS	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Blocher	+	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Markwalder	+	RL	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Marra	+	S	VD	Schneider Schüttel	+	S	FR
Borer	+	V	SO	Gmür	*	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bortoluzzi	*	V	ZH	Gössi	*	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schwaab	+	S	VD
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	+	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Semadeni	+	S	GR
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Büchel Roland	*	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Spuhler	*	V	TG
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	=	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	*	V	SG	Stamm	+	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steierr	*	S	FR
Buttet	=	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Streff	+	CE	BE
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	+	V	LU	Teuscher	+	G	BE
Carobbio Guscetti	*	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	=	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	*	V	GE	Tschäppät	*	S	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschümperlin	*	S	SZ
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	*	V	TG	Noser	+	RL	ZH	van Singer	+	G	VD
Darbellay	+	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	Veillon	*	V	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	*	S	SO	Pantani	=	V	TI	Vischer Daniel	+	G	ZH
de Courten	=	V	BL	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	+	S	BE	Vitali	+	RL	LU
Derder	+	RL	VD	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vogler	+	CE	OW
Egloff	+	V	ZH	Hodgers	+	G	GE	Pelli	+	RL	TI	von Graffenried	+	G	BE
Eichenberger	*	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrin	=	V	NE	von Siebenthal	+	V	BE
Estermann	=	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	Voruz	+	S	VD
Fässler Daniel	=	CE	AI	Hurter Thomas	*	V	SH	Pfister Gerhard	*	CE	ZG	Walter	#	V	TG
Fässler Hildegard	+	S	SG	Hutter Markus	+	RL	ZH	Pieren	=	V	BE	Wandfluh	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ineichen	%	RL	LU	Piller Carrard	+	S	FR	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Hans	=	V	ZH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	=	-	GE	Weibel	+	GL	ZH
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Wermuth	+	S	AG
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Joder	+	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wobmann	+	V	SO
Feller	+	RL	VD	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	=	CE	TI	Wyss Ursula	+	S	BE
Feri Yvonne	+	S	AG	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH
Fiala	+	RL	ZH	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG	Zuppiger	+	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	12	24	9	15	23	38	27		148
=	Nein / non / no		4			1		16	1	22
o	Enth. / abst. / ast.									0
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					2	1			3
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		3			4	7	12		26
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes							1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Quadri

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 6, Abs. 1bis

Abstimmung vom / Vote du: 31.05.2012 16:17:48

Aebi Andreas	=	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Killer Hans	=	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amaudruz	*	V	GE	Frehner	=	V	BS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	=	V	VS	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Amstutz	=	V	BE	Fridez	+	S	JU	Leuenberger-	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Aubert	+	S	VD	Galladé	*	S	ZH	Leutenegger Filippo	*	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Baader Caspar	=	V	BL	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger	+	S	BL	Roth-Bernasconi	+	S	GE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasser	+	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	=	CE	GE	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	=	RL	GE	Rytz	+	G	BE
Bäumle	*	GL	ZH	Germanier	*	RL	VS	Lustenberger	*	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	=	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-	+	S	NE	Schläfli	+	CE	SO
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Malama	%	RL	BS	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Markwalder	+	RL	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Marra	+	S	VD	Schneider Schüttel	+	S	FR
Borer	=	V	SO	Gmür	*	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schwaab	+	S	VD
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	+	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Semadeni	+	S	GR
Brunner	o	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Büchel Roland	*	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Spuhler	*	V	TG
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	=	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	*	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steierr	*	S	FR
Buttet	=	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Streff	+	CE	BE
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Teuscher	+	G	BE
Carobbio Guscetti	*	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	=	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	*	V	GE	Tschäppät	*	S	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschümperlin	*	S	SZ
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	*	V	TG	Noser	+	RL	ZH	van Singer	+	G	VD
Darbellay	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	Veillon	*	V	VD
de Buman	=	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	=	V	TI	Vischer Daniel	+	G	ZH
de Courten	=	V	BL	Hess Lorenz	=	BD	BE	Pardini	+	S	BE	Vitali	+	RL	LU
Derder	+	RL	VD	Hiltbold	=	RL	GE	Parmelin	=	V	VD	Vogler	+	CE	OW
Egloff	=	V	ZH	Hodgers	+	G	GE	Pelli	+	RL	TI	von Graffenried	+	G	BE
Eichenberger	*	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrin	=	V	NE	von Siebenthal	=	V	BE
Estermann	=	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	=	RL	ZG	Voruz	+	S	VD
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	*	V	SH	Pfister Gerhard	*	CE	ZG	Walter	#	V	TG
Fässler Hildegard	+	S	SG	Hutter Markus	=	RL	ZH	Pieren	=	V	BE	Wandfluh	=	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ineichen	%	RL	LU	Piller Carrard	+	S	FR	Wasserfallen	=	RL	BE
Fehr Hans	=	V	ZH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	=	-	GE	Weibel	+	GL	ZH
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Wermuth	+	S	AG
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Joder	=	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wobmann	=	V	SO
Feller	+	RL	VD	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	=	CE	TI	Wyss Ursula	+	S	BE
Feri Yvonne	+	S	AG	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH
Fiala	=	RL	ZH	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	o	V	AG	Zuppiger	=	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si		11	24	8	15	17	40			115
= Nein / non / no			4	1		8		44	1	58
o Enth. / abst. / ast.								2		2
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4						2	1			3
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		1	3			3	5	9		21
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes								1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Wobmann

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 6, Abs. 1ter

Abstimmung vom / Vote du: 31.05.2012 16:18:26

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	=	S	VS
Aebischer Matthias	=	S	BE	Flach	+	GL	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	+	V	AG	Kiener Nellen	=	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Allemann	=	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amarelle	=	S	VD	Français	+	RL	VD	Knecht	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Amaudruz	*	V	GE	Frehner	+	V	BS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Amstutz	+	V	BE	Fridez	=	S	JU	Leuenberger-	=	G	GE	Rossini	=	S	VS
Aubert	=	S	VD	Galladé	*	S	ZH	Leutenegger Filippo	*	RL	ZH	Rösti	+	V	BE
Baader Caspar	+	V	BL	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger	=	S	BL	Roth-Bernasconi	=	S	GE
Badran Jacqueline	=	S	ZH	Gasser	=	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rusconi	+	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rytz	=	G	BE
Bäumle	+	GL	ZH	Germanier	*	RL	VS	Lustenberger	*	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	+	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	=	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	=	G	SG	Maire Jacques-	=	S	NE	Schläfli	+	CE	SO
Birrer-Heimo	=	S	LU	Girod	=	G	ZH	Malama	%	RL	BS	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Blocher	+	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Markwalder	+	RL	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Böhni	+	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Marra	=	S	VD	Schneider Schüttel	=	S	FR
Borer	+	V	SO	Gmür	*	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schwaab	=	S	VD
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	=	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schwander	+	V	SZ
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	=	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Semadeni	=	S	GR
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	=	G	AG	Sommeruga Carlo	=	S	GE
Büchel Roland	*	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Spuhler	*	V	TG
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	+	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	*	V	SG	Stamm	+	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steier	*	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Streff	+	CE	BE
Candinas	+	CE	GR	Gysi	=	S	SG	Müri	+	V	LU	Teuscher	=	G	BE
Carobbio Guscetti	*	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Naef	=	S	ZH	Thorens Goumaz	=	G	VD
Caroni	o	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	=	CE	VD	Tomare	=	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	=	S	ZH	Nidegger	*	V	GE	Tschäppät	*	S	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	=	S	VD	Tschümperlin	*	S	SZ
Chopard-Acklin	=	S	AG	Hausammann	*	V	TG	Noser	+	RL	ZH	van Singer	=	G	VD
Darbellay	+	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Nussbaumer	=	S	BL	Veillon	*	V	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	o	S	SO	Pantani	+	V	TI	Vischer Daniel	=	G	ZH
de Courten	+	V	BL	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	=	S	BE	Vitali	+	RL	LU
Derder	+	RL	VD	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vogler	+	CE	OW
Egloff	+	V	ZH	Hodgers	=	G	GE	Pelli	+	RL	TI	von Graffenried	=	G	BE
Eichenberger	*	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrin	+	V	NE	von Siebenthal	+	V	BE
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	Voruz	=	S	VD
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	*	V	SH	Pfister Gerhard	*	CE	ZG	Walter	#	V	TG
Fässler Hildegard	=	S	SG	Hutter Markus	+	RL	ZH	Pieren	+	V	BE	Wandfluh	+	V	BE
Favre Laurent	o	RL	NE	Ineichen	%	RL	LU	Piller Carrard	=	S	FR	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Hans	+	V	ZH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Weibel	o	GL	ZH
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Jans	=	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Wermuth	=	S	AG
Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Joder	+	V	BE	Quadri	+	V	TI	Wobmann	+	V	SO
Feller	+	RL	VD	John-Calame	=	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wyss Ursula	=	S	BE
Feri Yvonne	=	S	AG	Jositsch	=	S	ZH	Reimann Lukas	+	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH
Fiala	+	RL	ZH	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG	Zuppiger	+	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	8	27	9		23		46	1	114
=	Nein / non / no	3	1		15		39			58
o	Enth. / abst. / ast.	1				2	1			4
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					2	1			3
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		3			3	5	9		20
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes							1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Teuscher

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 19a

Abstimmung vom / Vote du: 31.05.2012 16:26:12

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	*	S	VS
Aebischer Matthias	=	S	BE	Flach	=	GL	AG	Kessler	=	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	+	V	AG	Kiener Nellen	=	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Allemann	=	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Killer Hans	*	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amarelle	=	S	VD	Français	+	RL	VD	Knecht	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Amaudruz	*	V	GE	Frehner	+	V	BS	Landolt	*	BD	GL	Ritter	*	CE	SG
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Amstutz	+	V	BE	Fridez	=	S	JU	Leuenberger-	=	G	GE	Rossini	=	S	VS
Aubert	=	S	VD	Galladé	*	S	ZH	Leutenegger Filippo	*	RL	ZH	Rösti	+	V	BE
Baader Caspar	+	V	BL	Gasche	=	BD	BE	Leutenegger	=	S	BL	Roth-Bernasconi	*	S	GE
Badran Jacqueline	=	S	ZH	Gasser	=	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rusconi	*	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rytz	*	G	BE
Bäumle	=	GL	ZH	Germanier	*	RL	VS	Lustenberger	*	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bertschy	=	GL	BE	Giezendanner	+	V	AG	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	=	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	=	G	SG	Maire Jacques-	=	S	NE	Schläfli	+	CE	SO
Birrer-Heimo	=	S	LU	Girod	=	G	ZH	Malama	%	RL	BS	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Blocher	+	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Markwalder	=	RL	BE	Schneeberger	*	RL	BL
Böhni	=	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Marra	=	S	VD	Schneider Schüttel	=	S	FR
Borer	+	V	SO	Gmür	*	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schwaab	=	S	VD
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	=	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schwander	+	V	SZ
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	=	S	TG	Moser	=	GL	ZH	Semadeni	=	S	GR
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	=	G	AG	Sommeruga Carlo	=	S	GE
Büchel Roland	*	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Spuhler	*	V	TG
Büchler Jakob	*	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	+	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	=	BD	BE	Müller Thomas	*	V	SG	Stamm	+	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	*	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steier	*	S	FR
Buttet	*	CE	VS	Guhl	=	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Streff	+	CE	BE
Candinas	+	CE	GR	Gysi	=	S	SG	Müri	+	V	LU	Teuscher	=	G	BE
Carobbio Guscetti	*	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Naef	*	S	ZH	Thorens Goumaz	=	G	VD
Caroni	o	RL	AR	Haller	=	BD	BE	Neiryneck	*	CE	VD	Tomare	=	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	=	S	ZH	Nidegger	*	V	GE	Tschäppät	*	S	BE
Chevalley	*	GL	VD	Hassler	=	BD	GR	Nordmann	=	S	VD	Tschümperlin	*	S	SZ
Chopard-Acklin	=	S	AG	Hausammann	*	V	TG	Noser	=	RL	ZH	van Singer	=	G	VD
Darbellay	+	CE	VS	Heer	*	V	ZH	Nussbaumer	=	S	BL	Veillon	*	V	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	=	S	SO	Pantani	=	V	TI	Vischer Daniel	*	G	ZH
de Courten	+	V	BL	Hess Lorenz	=	BD	BE	Pardini	=	S	BE	Vitali	+	RL	LU
Derder	+	RL	VD	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vogler	+	CE	OW
Egloff	+	V	ZH	Hodgers	=	G	GE	Pelli	+	RL	TI	von Graffenried	*	G	BE
Eichenberger	*	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrin	+	V	NE	von Siebenthal	+	V	BE
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	Voruz	=	S	VD
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	*	V	SH	Pfister Gerhard	*	CE	ZG	Walter	#	V	TG
Fässler Hildegard	=	S	SG	Hutter Markus	+	RL	ZH	Pieren	+	V	BE	Wandfluh	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ineichen	%	RL	LU	Piller Carrard	=	S	FR	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Hans	+	V	ZH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	=	-	GE	Weibel	=	GL	ZH
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Jans	=	S	BS	Quadranti	=	BD	ZH	Wermuth	*	S	AG
Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Joder	+	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wobmann	+	V	SO
Feller	o	RL	VD	John-Calame	=	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wyss Ursula	=	S	BE
Feri Yvonne	*	S	AG	Jositsch	*	S	ZH	Reimann Lukas	+	V	SG	Ziörjen	=	BD	ZH
Fiala	+	RL	ZH	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG	Zuppiger	+	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si		23			20		41		84
=	Nein / non / no	11		8	12	2	34	2	1	70
o	Enth. / abst. / ast.					2				2
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					2	1			3
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	1	8	1	3	4	11	12		40
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes							1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Graf-Litscher

Geschäft / Objet

12.018-4 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (Arrêté sur le réseau)

Gegenstand / Objet du vote:

N17 Niederurnen-Glarus

Abstimmung vom / Vote du: 10.12.2012 18:41:22

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Kessler	=	GL	SG	Rickli Natalie	%	V	ZH
Aebischer Matthias	=	S	BE	Flach	=	GL	AG	Kiener Nellen	=	S	BE	Riklin Kathy	*	CE	ZH
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	+	V	AG	Killer Hans	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Allemann	=	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Knecht	*	V	AG	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	=	S	VD	Français	+	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Romano	+	CE	TI
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	+	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Rossini	=	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Leuenberger-Genève	=	G	GE	Rösti	+	V	BE
Amstutz	+	V	BE	Fridez	*	S	JU	Leutenegger Filippo	*	RL	ZH	Roth-Bernasconi	=	S	GE
Aubert	=	S	VD	Galladé	=	S	ZH	Leutenegger Oberholzer	=	S	BL	Rusconi	+	V	TI
Baader Caspar	+	V	BL	Gasche	+	BD	BE	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	+	V	ZH
Badran Jacqueline	=	S	ZH	Gasser	=	GL	GR	Lüscher	+	RL	GE	Rytz Regula	=	G	BE
Barthassat	+	CE	GE	Geissbühler	%	V	BE	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bäumle	=	GL	ZH	Germanier	*	RL	VS	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Bertschy	=	GL	BE	Giezendanner	+	V	AG	Maire Jacques-André	*	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Binder	+	V	ZH	Gilli	=	G	SG	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Birrer-Heimo	=	S	LU	Girod	*	G	ZH	Marra	=	S	VD	Schmid-Federer	o	CE	ZH
Blocher	+	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneeberger	+	V	BL
Böhni	=	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Moret	*	RL	VD	Schneider Schüttel	=	S	FR
Borer	*	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Mörgeli	+	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moser	=	GL	ZH	Schwaab	=	S	VD
Bourgeois	%	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Müller Geri	=	G	AG	Schwander	+	V	SZ
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	=	S	TG	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	=	S	GR
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Philipp	+	RL	AG	Sommaruga Carlo	=	S	GE
Büchel Roland	+	V	SG	Gross Andreas	=	S	ZH	Müller Thomas	+	V	SG	Spuhler	*	V	TG
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Walter	+	RL	SG	Stahl	+	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	*	BD	BE	Müller-Altermatt	*	CE	SO	Stamm	*	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müri	+	V	LU	Steiert	=	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Naef	=	S	ZH	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	=	S	SG	Neiryneck	+	CE	VD	Streiff	o	CE	BE
Carobbio Guscetti	=	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Nidegger	+	V	GE	Teuscher	=	G	BE
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Nordmann	=	S	VD	Thorens Goumaz	=	G	VD
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	=	S	ZH	Noser	*	RL	ZH	Tornare	*	S	GE
Chevalley	=	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nussbaumer	=	S	BL	Tschäppät	=	S	BE
Chopard-Acklin	=	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Pantani	+	V	TI	Tschümperlin	=	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Pardini	=	S	BE	van Singer	=	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	=	S	SO	Parmelin	+	V	VD	Veillon	+	V	VD
de Courten	+	V	BL	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pelli	+	RL	TI	Vischer Daniel	=	G	ZH
Derder	*	RL	VD	Hiltbold	+	RL	GE	Perrin	+	V	NE	Vitali	+	RL	LU
Egloff	+	V	ZH	Hodgers	=	G	GE	Pezzatti	+	RL	ZG	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Pfister Gerhard	*	CE	ZG	von Graffenried	=	G	BE
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pieren	+	V	BE	von Siebenthal	+	V	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	+	V	SH	Piller Carrard	*	S	FR	Voruz	=	S	VD
Fässler Hildegard	=	S	SG	Hutter Markus	+	RL	ZH	Poggia	+	-	GE	Walter	+	V	TG
Favre Laurent	=	RL	NE	Ingold	o	CE	ZH	Quadranti	+	BD	ZH	Wandfluh	+	V	BE
Fehr Hans	+	V	ZH	Jans	=	S	BS	Quadri	+	V	TI	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Joder	+	V	BE	Regazzi	+	CE	TI	Weibel	=	GL	ZH
Fehr Jacqueline	=	S	ZH	John-Calame	=	G	NE	Reimann Lukas	+	V	SG	Wermuth	=	S	AG
Feller	+	RL	VD	Jositsch	*	S	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG	Wobmann	+	V	SO
Feri Yvonne	=	S	AG	Kaufmann	+	V	ZH	Reynard	=	S	VS	Wyss Ursula	=	S	BE
Fiala	+	RL	ZH	Keller Peter	+	V	NW	Ribaux	o	RL	NE	Zürjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CE	BD	GL	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	25	8			22		50	1	106
=	Nein / non / no			12	13	1	41			67
o	Enth. / abst. / ast.	3				1				4
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					1		2		3
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	3	1		1	5	5	4		19
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Teuscher

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 6, Abs. 1, Bst. a

Abstimmung vom / Vote du: 04.03.2013 16:04:01

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Kaufmann	+	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG
Aebischer Matthias	=	S	BE	Flach	=	GL	AG	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	=	S	VS
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	+	V	AG	Kessler	=	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Alleman	=	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	=	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Amarelle	=	S	VD	Français	o	RL	VD	Killer Hans	=	V	AG	Riklin Kathy	*	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	+	V	BS	Knecht	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Amherd	%	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Landolt	*	BD	GL	Ritter	=	CE	SG
Amstutz	+	V	BE	Fridez	=	S	JU	Lehmann	o	CE	BS	Romano	o	CE	TI
Aubert	=	S	VD	Friedl	=	S	SG	Leuener-Genève	=	G	GE	Rossini	=	S	VS
Baader Caspar	*	V	BL	Galladé	%	S	ZH	Leutenegger Filippo	+	RL	ZH	Rösti	+	V	BE
Badran Jacqueline	=	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	=	S	BL	Rusconi	+	V	TI
Barthassat	o	CE	GE	Gasser	=	GL	GR	Lohr	o	CE	TG	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	=	GL	ZH	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	o	RL	GE	Rytz Regula	=	G	BE
Bernasconi	=	S	GE	Germanier	=	RL	VS	Lustenberger	=	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bertschy	=	GL	BE	Giezendanner	+	V	AG	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	=	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	=	G	SG	Maire Jacques-André	=	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	=	S	LU	Girod	=	G	ZH	Markwalder	=	RL	BE	Schläfli	=	CE	SO
Blocher	*	V	ZH	Glanzmann	o	CE	LU	Marra	=	S	VD	Schmid-Federer	o	CE	ZH
Böhni	=	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Masshardt	=	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	+	V	SO	Gmür	o	CE	SZ	Meier-Schatz	o	CE	SG	Schneider Schüttel	=	S	FR
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössli	+	RL	SZ	Moret	*	RL	VD	Schneider-Schneiter	o	CE	BL
Bourgeois	o	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schwaab	=	S	VD
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	=	S	TG	Moser	=	GL	ZH	Schwander	+	V	SZ
Brunner	+	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	=	G	AG	Semadeni	=	S	GR
Büchel Roland	+	V	SG	Gross Andreas	=	S	ZH	Müller Leo	o	CE	LU	Sommeruga Carlo	=	S	GE
Bücher Jakob	o	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Philipp	o	RL	AG	Stahl	+	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	o	BD	BE	Müller Thomas	+	V	SG	Stamm	+	V	AG
Bulliard	o	CE	FR	Gschwind	o	CE	JU	Müller Walter	o	RL	SG	Steiert	=	S	FR
Buttet	o	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	o	CE	SO	Stolz	o	RL	BS
Candinas	o	CE	GR	Gysi	=	S	SG	Müri	+	V	LU	Streiff	=	CE	BE
Carobbio Guscetti	=	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Naef	=	S	ZH	Thorens Goumaz	=	G	VD
Caroni	=	RL	AR	Haller	*	BD	BE	Neiryneck	o	CE	VD	Tornare	=	S	GE
Cassis	=	RL	TI	Hardegger	=	S	ZH	Nidegger	+	V	GE	Trede	=	G	BE
Chevalley	=	GL	VD	Hassler	o	BD	GR	Nordmann	=	S	VD	Tschäppät	=	S	BE
Chopard-Acklin	=	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	=	S	SZ
Darbellay	o	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Nussbaumer	=	S	BL	van Singer	=	G	VD
de Buman	o	CE	FR	Heim	=	S	SO	Pantani	+	V	TI	Veillon	%	V	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	=	S	BE	Vischer Daniel	=	G	ZH
Derder	o	RL	VD	Hess Lorenz	=	BD	BE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	+	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Pelli	o	RL	TI	Vogler	=	CE	OW
Eichenberger	*	RL	AG	Hodgers	=	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	=	G	BE
Estermann	+	V	LU	Huber	o	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Fässler Daniel	%	CE	AI	Humbel	o	CE	AG	Pfister Gerhard	o	CE	ZG	Voruz	=	S	VD
Favre Laurent	=	RL	NE	Hurter Thomas	+	V	SH	Pieren	+	V	BE	Walter	=	V	TG
Fehr Hans	*	V	ZH	Hutter Markus	o	RL	ZH	Piller Carrard	=	S	FR	Wandfluh	+	V	BE
Fehr Hans-Jürg	*	S	SH	Ingold	=	CE	ZH	Poggia	=	-	GE	Wasserfallen	o	RL	BE
Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Jans	=	S	BS	Quadranti	=	BD	ZH	Weibel	=	GL	ZH
Feller	=	RL	VD	Joder	+	V	BE	Quadri	+	V	TI	Wermuth	=	S	AG
Feri Yvonne	=	S	AG	John-Calame	=	G	NE	Regazzi	o	CE	TI	Wobmann	+	V	SO
Fiala	+	RL	ZH	Jositsch	=	S	ZH	Reimann Lukas	+	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si			3		11		49		63
=	Nein / non / no	12	6	2	14	6	44	3	1	88
o	Enth. / abst. / ast.		22	2		11				35
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4		2				1	1		4
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		1	2		2	1	3		9
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Minderheit I Pieren

Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit II Grossen Jürg

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 6, Abs. 1, Bst. a

Abstimmung vom / Vote du: 04.03.2013 16:05:02

Aebi Andreas	=	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Kaufmann	=	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG
Aebischer Matthias	=	S	BE	Flach	=	GL	AG	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	=	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	=	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Allemann	=	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	*	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	%	CE	VS	Freysinger	=	V	VS	Landolt	*	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	=	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	=	S	SG	Leuenerberger-Genève	=	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	*	V	BL	Galladé	%	S	ZH	Leutenegger Filippo	=	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Badran Jacqueline	=	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	=	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	=	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rytz Regula	=	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	=	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bertschy	=	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	=	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	=	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	=	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	*	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	=	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Masshardt	=	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	*	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	=	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	=	G	AG	Semadeni	=	V	GR
Büchel Roland	=	V	SG	Gross Andreas	+	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Bücher Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	=	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	=	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	=	S	SG	Müri	=	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	=	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Naef	=	S	ZH	Thorens Goumaz	=	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	*	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	=	G	BE
Chevalley	=	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	=	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbella	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	=	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	=	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	%	V	VD
de Courten	=	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pardini	=	S	BE	Vischer Daniel	=	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	=	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Pelli	+	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	*	RL	AG	Hodgers	=	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	+	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	=	V	BE
Fässler Daniel	%	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	*	V	ZH	Hutter Markus	+	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	*	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	=	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	=	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	=	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	=	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wermuth	=	S	AG
Feri Yvonne	=	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	=	RL	ZH	Jositsch	=	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si			27	7	2	25	26	10		97
= Nein / non / no		12	1		12	3	18	42	1	89
o Enth. / abst. / ast.										0
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4			2				1	1		4
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto			1	2		2	1	3		9
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes					1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit II Grossen Jürg

Geschäft / Objet
 12.018-1 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale sur les routes nationales (LRN)
Gegenstand / Objet du vote:

Schlussabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 22.03.2013 09:13:35

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Kaufmann	+	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	=	GL	AG	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	+	V	AG	Kessler	=	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	%	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	+	V	BS	Knecht	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	+	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuenberger-Genève	=	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	+	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Galladé	+	RL	ZH	Rösti	+	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	o	S	BL	Rusconi	*	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	=	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	=	GL	ZH	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rytz Regula	=	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bertschy	=	GL	BE	Giezendanner	+	V	AG	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	%	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	=	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	+	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	=	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Masshardt	=	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	%	CE	SG	Schneider Schützel	+	S	FR
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	=	GL	ZH	Schwander	+	V	SZ
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	=	G	AG	Semadeni	+	S	GR
Büchel Roland	+	V	SG	Gross Andreas	+	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	+	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	+	V	SG	Stamm	+	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	o	S	SG	Müri	%	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	=	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	+	V	GE	Trede	=	G	BE
Chevalley	=	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	=	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	o	S	SO	Pantani	+	V	TI	Veillon	%	V	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	=	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	*	BD	BE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	+	V	ZH	Hiltpold	+	RL	GE	Pelli	+	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	=	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	=	G	BE
Estermann	+	V	LU	Huber	+	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Fässler Daniel	%	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	+	V	SH	Pieren	+	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	+	V	ZH	Hutter Markus	+	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	+	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	*	BD	ZH	Weibel	=	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	+	V	BE	Quadri	*	V	TI	Wermuth	+	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	o	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	+	V	SO
Fiala	+	RL	ZH	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	+	V	SG	Zürjén	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si		29	7		30	40	52	1	159
=	Nein / non / no	12			12		2			26
o	Enth. / abst. / ast.				1		3			4
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4		2		1		1	2		6
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto			2				2		4
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Bedeutung Nein / Signification du non:

Geschäft / Objet

12.018-2 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Anpassung: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)
 Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Adaptation: Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Gegenstand / Objet du vote:

Schlussabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 22.03.2013 09:14:32

Aebi Andreas	=	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Kaufmann	=	V	ZH	Reimann Maximilian	=	V	AG
Aebischer Matthias	=	S	BE	Flach	=	GL	AG	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	=	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Alleman	=	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	%	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	=	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	=	S	SG	Leuener-Genève	=	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	=	S	ZH	Leutenegger Filippo	=	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Badran Jacqueline	=	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	=	S	BL	Rusconi	*	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	=	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	=	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rytz Regula	=	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bertschy	=	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	=	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	%	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	=	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	=	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Masshardt	=	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	%	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	=	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	=	G	AG	Semadeni	=	S	GR
Büchel Roland	=	V	SG	Gross Andreas	+	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Bücher Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	=	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	=	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	=	S	SG	Müri	%	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	=	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Naef	=	S	ZH	Thorens Goumaz	=	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	=	G	BE
Chevalley	=	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	=	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbella	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	=	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	=	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	%	V	VD
de Courten	=	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pardini	=	S	BE	Vischer Daniel	=	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	*	BD	BE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	=	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Pelli	+	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	=	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	+	RL	UR	Pezzatti	=	RL	ZG	von Siebenthal	=	V	BE
Fässler Daniel	%	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	=	V	ZH	Hutter Markus	+	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	=	S	BS	Quadranti	*	BD	ZH	Weibel	=	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	=	V	BE	Quadri	*	V	TI	Wermuth	=	S	AG
Feri Yvonne	=	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	+	RL	ZH	Jositsch	=	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si			29	7	2	27	24	12	1	102
= Nein / non / no		12			11	3	21	40		87
o Enth. / abst. / ast.										0
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4			2		1		1	2		6
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto				2				2		4
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes					1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Bedeutung Nein / Signification du non:

Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG)

Änderung vom 22. März 2013

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012¹,
beschliesst:

I

Das Bundesgesetz vom 8. März 1960² über die Nationalstrassen wird wie folgt geändert:

Art. 4a

4. Änderung
der Klassierung

Der Bundesrat kann nach Anhören des betroffenen Kantons die Klassierung einer von der Bundesversammlung festgelegten Nationalstrasse ändern, namentlich wenn verkehrstechnische Gründe dies erfordern.

Art. 8a

V. Übergang des
Eigentums und
Übernahme von
Projekten bei
Anpassung des
Nationalstrassen-
netzes

1 Werden bestehende Strassen neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen, so geht das Eigentum an ihnen auf den Zeitpunkt der Aufnahme entschädigungslos auf den Bund über.

2 Werden bestehende Nationalstrassen aus dem Nationalstrassennetz entlassen oder durch eine Nationalstrasse mit anderer Linienführung ersetzt, so geht das Eigentum an ihnen auf den Zeitpunkt der Entlassung beziehungsweise auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Strasse entschädigungslos auf den jeweiligen Kanton über.

3 Liegt für eine neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strasse ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vor, so entscheidet die Bundesversammlung, ob das Projekt vom Bund übernommen wird. Die kantonale Bewilligung gilt als Plangenehmigung im Sinne von Artikel 26. Die bis zum Zeitpunkt der Aufnahme der Strasse ins Nationalstrassennetz aufgelaufenen Kosten des Projekts gehen zulasten der Kantone.

¹ BBl 2012 745
² SR 725.11

⁴ Bau-, Ausbau- und Unterhaltsvorhaben, die zum Zeitpunkt der Aufnahme einer Strasse ins Nationalstrassennetz nicht abgeschlossen sind, sind von den Kantonen fertigzustellen und zu finanzieren.

⁵ Artikel 62a gilt für die Absätze 1–3 sinngemäss.

Art. 20 Abs. 2

² Er entscheidet bei der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes³ im Rahmen der Genehmigung der generellen Projekte endgültig über die besondere Linienführung der Nationalstrassen im Gebiet der Städte und über den Übergang der Nationalstrassen ausserhalb von Städten in die städtischen Nationalstrassen.

Art. 23 Abs. 1

Betrifft nur den italienischen Text.

Art. 27d Abs. 1 erster Satz

Betrifft nur den französischen Text.

II

Der Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960⁴ über das Nationalstrassennetz wird aufgehoben.

III

Das Bundesgesetz vom 22. März 1985⁵ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe wird wie folgt geändert:

Art. 35 Abs. 2^{bis}

^{2bis} Werden bestehende Strassen neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen, so werden dem betreffenden Kanton die Ausgleichsbeiträge solange ausgerichtet, bis auf seinem Kantonsgebiet auf diesen Strassen substanzielle Ausbauten in Betrieb genommen werden.

³ Gemäss BB vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz, in den letzten, massgebenden Fassungen (AS 1960 872, 1984 1118, 1986 35 2515, 1987 52, 1988 562, 2001 3090) und Art. 197 Ziff. 3 BV (SR 101).

⁴ AS 1960 872, 1984 1118, 1986 35 2515, 1987 52, 1988 562, 2001 3090

⁵ SR 725.116.2

IV

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Nationalrat, 22. März 2013

Die Präsidentin: Maya Graf

Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Ständerat, 22. März 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi

Der Sekretär: Philippe Schwab

Datum der Veröffentlichung: 4. April 2013⁶

Ablauf der Referendumsfrist: 13. Juli 2013

⁶ BBl 2013 2523

Délai référendaire: 13 juillet 2013

Loi fédérale sur les routes nationales (LRN)

Modification du 22 mars 2013

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012¹,
arrête:*

I

La loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales² est modifiée comme suit:

Art. 4a

4. Modification
du classement

Le Conseil fédéral peut, après avoir consulté le canton concerné, modifier le classement d'une route nationale décidé par l'Assemblée fédérale, notamment si cela est nécessaire pour des raisons inhérentes au trafic.

Art. 8a

V. Transfert
de propriété et
reprise de projets
en cas d'adapta-
tion du réseau
des routes
nationales

¹ Lorsque des routes existantes sont intégrées dans le réseau des routes nationales, leur propriété est transférée sans indemnisation à la Confédération à la date de l'ajout.

² Lorsque des routes nationales existantes sont supprimées du réseau des routes nationales ou remplacées par une route nationale qui suit un autre tracé, leur propriété est transférée sans indemnisation au canton concerné à la date de la suppression ou à celle de la mise en service de la nouvelle route.

³ Lorsqu'il existe un projet cantonal bénéficiant d'une autorisation exécutoire pour une route intégrée au réseau des routes nationales, l'Assemblée fédérale décide si la Confédération reprend ce projet. L'autorisation cantonale vaut approbation des plans au sens de l'art. 26. Les coûts du projet enregistrés jusqu'à l'intégration de la route dans le réseau des routes nationales sont pris en charge par les cantons.

¹ FF 2012 593
² RS 725.11

⁴ Les cantons sont tenus d'achever et de financer les projets de construction, d'aménagement et d'entretien en cours au moment de l'intégration des routes dans le réseau des routes nationales.

⁵ L'art. 62a s'applique par analogie aux al. 1 à 3.

Art. 20, al. 2

² Dans le cadre de l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé³, le Conseil fédéral fixe de manière définitive, lors de l'approbation des projets généraux, le tracé particulier des routes nationales dans les villes et le point où une route nationale hors de ville devient une route nationale urbaine.

Art. 23, al. 1

Ne concerne que le texte italien.

Art. 27d, al. 1, 1^{re} phrase

¹ Quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative⁴ ou de la LEx⁵ peut faire opposition auprès du département pendant le délai de mise à l'enquête contre le projet définitif ou les alignements qui y sont fixés.

...

II

L'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales⁶ est abrogé.

III

La loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière⁷ est modifiée comme suit:

Art. 35, al. 2^{bis}

^{2bis} Lorsque des routes existantes sont intégrées dans le réseau des routes nationales, les montants annuels versés au titre de la péréquation sont perçus par les cantons

³ Conformément à l'AF du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales, dans ses dernières versions faisant foi (RO 1960 912, 1984 1118, 1986 35 2515, 1987 52, 1988 562, 2001 3090) et à l'art. 197, ch. 3, Cst. (RS 101).

⁴ RS 172.021

⁵ RS 711

⁶ RO 1960 912, 1984 1118, 1986 35 2515, 1987 52, 1988 562, 2001 3090

⁷ RS 725.116.2

concernés aussi longtemps qu'aucun aménagement majeur n'est effectué sur les routes situées sur leur territoire.

IV

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil national, 22 mars 2013

La présidente: Maya Graf

Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Conseil des Etats, 22 mars 2013

Le président: Filippo Lombardi

Le secrétaire: Philippe Schwab

Date de publication: 4 avril 2013⁸

Délai référendaire: 13 juillet 2013

Termine di referendum: 13 luglio 2013

Legge federale sulle strade nazionali (LSN)

Modifica del 22 marzo 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012¹,
decreta:

I

La legge federale dell'8 marzo 1960² sulle strade nazionali è modificata come segue:

Art. 4a

4. Modifica della
classificazione

Dopo aver consultato il Cantone interessato, il Consiglio federale può modificare la classificazione di una strada nazionale stabilita dall'Assemblea federale, segnatamente se ragioni inerenti alla tecnica della circolazione lo richiedono.

Art. 8a

V. Trapasso della
proprietà e
ripresa di
progetti nel caso
di adeguamenti
della rete delle
strade nazionali

¹ Qualora strade esistenti siano integrate nella rete delle strade nazionali, al momento dell'integrazione la loro proprietà è trasferita senza indennizzo alla Confederazione.

² Qualora strade nazionali esistenti siano stralciate dalla rete delle strade nazionali o sostituite da una strada nazionale dal tracciato diverso, la loro proprietà è trasferita senza indennizzo al rispettivo Cantone al momento dello stralcio o dell'apertura alla circolazione della nuova strada.

³ Qualora per una strada integrata nella rete delle strade nazionali vi sia un progetto approvato in base al diritto cantonale con decisione passata in giudicato, l'Assemblea federale decide se tale progetto è ripreso dalla Confederazione. L'approvazione cantonale equivale a un'approvazione dei piani ai sensi dell'articolo 26. I costi del progetto accumulati fino al momento dell'integrazione della strada nella rete delle strade nazionali sono a carico dei Cantoni.

¹ FF 2012 543

² RS 725.11

⁴ I progetti di costruzione, sistemazione e manutenzione non conclusi al momento dell'integrazione di una strada nella rete delle strade nazionali devono essere completati e finanziati dai Cantoni.

⁵ L'articolo 62a si applica per analogia ai capoversi 1–3.

Art. 20 cpv. 2

² Nell'ambito del completamento della rete delle strade nazionali³, il Consiglio federale decide in via definitiva, al momento dell'approvazione dei progetti generali, sul tracciato particolare delle strade nazionali nelle zone urbane e sul punto in cui le strade nazionali fuori dalle città diventano strade nazionali urbane.

Art. 23 cpv. 1

¹ All'interno degli allineamenti è vietato, salvo un permesso, sia realizzare nuove costruzioni sia trasformare quelle esistenti, anche se queste vi abbiano soltanto a sporgere. I lavori di manutenzione di un immobile non sono considerati trasformazioni secondo la presente disposizione.

Art. 27d cpv. 1, primo periodo

Concerne soltanto il testo francese.

II

Il decreto federale del 21 giugno 1960⁴ concernente la rete delle strade nazionali è abrogato.

III

La legge federale del 22 marzo 1985⁵ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin) è modificata come segue:

Art. 35 cpv. 2bis

^{2bis} Se strade esistenti sono integrate nella rete delle strade nazionali, i contributi compensativi sono versati al Cantone interessato fintanto che su tali strade situate sul suo territorio non sono effettuati importanti lavori di sistemazione.

³ Conformemente al DF del 21 giu. 1960 concernente la rete delle strade nazionali, nelle sue ultime versioni determinanti (RU **1960** 900, **1984** 1118, **1986** 35 2515, **1987** 52, **1988** 562, **2001** 3090) e all'art. 197 n. 3 della Costituzione federale (RS **101**).

⁴ RU **1960** 900, **1984** 1118, **1986** 35 2515, **1987** 52, **1988** 562, **2001** 3090

⁵ RS **725.116.2**

IV

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

Consiglio nazionale, 22 marzo 2013

La presidente: Maya Graf

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Consiglio degli Stati, 22 marzo 2013

Il presidente: Filippo Lombardi

Il segretario: Philippe Schwab

Data della pubblicazione: 4 aprile 2013⁶

Termine di referendum: 13 luglio 2013

⁶ FF 2013 2171

Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)

Änderung vom 22. März 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012¹,
beschliesst:*

I

Das Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010² wird wie folgt geändert:

Art. 2 Geltungsbereich

Die Abgabe wird für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse gemäss Netzbeschluss vom 10. Dezember 2012³ über das Nationalstrassennetz (abgabepflichtige Nationalstrassen) erhoben.

Art. 6 Abgabebetrag und Rückerstattung

¹ Die Abgabe beträgt für:

- a. ein Jahr 100 Franken;
- b. zwei Monate 40 Franken.

² Die Abgabe wird nicht zurückerstattet.

Art. 7 Abs. 1, 4 Einleitungssatz und 5

¹ Die Abgabe ist durch den Kauf einer Jahres- oder Zweimonatsvignette (Vignette) zu entrichten.

⁴ Sie ist entwertet und somit nicht mehr gültig, wenn sie:

⁵ Die Zweimonatsvignette ist zudem nicht gültig, wenn sie ungelocht ist oder nicht von einer ermächtigten Stelle gelocht wurde.

¹ BBl 2012 745

² SR 741.71

³ BBl 2012 745 821

Art. 8 Geltungsdauer und Abgabe

¹ Die Jahresvignette berechtigt zur Benützung von abgabepflichtigen Nationalstrassen vom 1. Dezember des Vorjahres bis zum 31. Januar des Folgejahres.

² Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung von abgabepflichtigen Nationalstrassen für zwei Monate zwischen dem 1. Dezember des Vorjahres und dem 30. Januar des Folgejahres.

³ Die Vignetten dürfen ab dem 1. Dezember des Vorjahres bis zum 30. November des laufenden Kalenderjahres abgegeben werden.

Art. 8a Zweimonatsvignette

¹ Die in Artikel 8 Absatz 2 vorgesehene Dauer der Zweimonatsvignette beginnt mit dem auf der Vignette gelochten Tag und endet an demjenigen Tag des übernächsten Monats, der durch seine Zahl dem gelochten Tag entspricht. Fehlt ein solcher Tag im übernächsten Monat, so endet die Dauer am letzten Tag dieses Monats. Der gelochte Tag muss zwischen dem 1. Dezember des Vorjahres und dem 30. November des laufenden Jahres liegen.

² Die Zweimonatsvignette muss beim Verkauf gelocht werden. Zur Lochung ermächtigt sind:

- a. die Eidgenössische Zollverwaltung (Zollverwaltung);
- b. die Kantone;
- c. die nach Artikel 18 Absatz 4 mit der Erhebung der Abgabe beauftragten Dritten.

Art. 9 Abs. 1 erster Satz

¹ Die Zollverwaltung gibt die Vignette heraus. ...

Art. 14 Abs. 1

¹ Wer entgegen den Artikeln 3–5 und 7–8a vorsätzlich oder fahrlässig mit einem Fahrzeug eine abgabepflichtige Nationalstrasse benützt oder die Vignette vorschriftswidrig verwendet, wird mit einer Busse von 200 Franken bestraft.

II

Übergangsbestimmung zur Änderung vom 22. März 2013

Die Vignette gemäss bisherigem Recht ist bis zum 31. Januar des auf das Inkrafttreten dieser Änderung folgenden Jahres gültig.

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Er setzt dieses Gesetz in Kraft, wenn:

- a. der Netzbeschluss vom 10. Dezember 2012⁴ in Kraft getreten ist; und
- b. die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter den Betrag von einer Milliarde fällt.

Nationalrat, 22. März 2013

Die Präsidentin: Maya Graf
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Ständerat, 22. März 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi
Der Sekretär: Philippe Schwab

Datum der Veröffentlichung: 4. April 2013⁵

Ablauf der Referendumsfrist: 13. Juli 2013

⁴ BBl 2012 745 821

⁵ BBl 2013 2527

Délai référendaire: 13 juillet 2013

**Loi fédérale
concernant la redevance pour l'utilisation
des routes nationales
(Loi sur la vignette autoroutière, LVA)**

Modification du 22 mars 2013

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012¹,
arrête:*

I

La loi du 19 mars 2010 sur la vignette autoroutière² est modifiée comme suit:

Art. 2 Champ d'application

La redevance est perçue pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe définies par l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales³ (routes nationales soumises à la redevance).

Art. 6 Montant de la redevance et remboursement

¹ La redevance se monte à:

- a. 100 francs pour une année;
- b. 40 francs pour deux mois.

² Elle n'est pas remboursable.

Art. 7, al. 1, 4, phrase introductive, et 5

¹ La redevance est acquittée par l'achat d'une vignette annuelle ou de deux mois.

⁴ *Ne concerne que les textes allemand et italien.*

⁵ La vignette de deux mois n'est en outre pas valable si elle n'est pas poinçonnée ou si elle a été poinçonnée par une personne non habilitée à cet effet.

¹ FF 2012 593

² RS 741.71

³ FF 2012 593 669

Art. 8 Durée de validité et remise

¹ La vignette annuelle donne droit à l'utilisation des routes nationales soumises à la redevance entre le 1^{er} décembre de l'année précédente et le 31 janvier de l'année suivante.

² La vignette de deux mois donne droit à l'utilisation des routes nationales soumises à la redevance pendant deux mois entre le 1^{er} décembre de l'année précédente et le 30 janvier de l'année suivante.

³ Les vignettes peuvent être remises à partir du 1^{er} décembre de l'année précédente et jusqu'au 30 novembre de l'année civile en cours.

Art. 8a Vignette de deux mois

¹ La durée de validité prévue à l'art. 8, al. 2, commence à la date poinçonnée sur la vignette de deux mois et se termine le jour du même quantième du dernier mois. Si le mois en question n'a pas de jour du même quantième, la durée de validité expire le dernier jour de ce mois. Le jour poinçonné doit être compris entre le 1^{er} décembre de l'année précédente et le 30 novembre de l'année en cours.

² La vignette de deux mois doit être poinçonnée au moment de la vente. Sont habilités à la poinçonner:

- a. l'Administration fédérale des douanes (AFD);
- b. les cantons;
- c. les tiers chargés de la perception de la redevance conformément à l'art. 18, al. 4.

Art. 9, al. 1, 1^{re} phrase

¹ L'AFD émet les vignettes. ...

Art. 14, al. 1

¹ Quiconque, en violation des art. 3 à 5 et 7 à 8a, emprunte avec un véhicule, intentionnellement ou par négligence, une route nationale soumise à la redevance ou utilise la vignette sans respecter les prescriptions est puni d'une amende de 200 francs.

II**Disposition transitoire de la modification du 22 mars 2013**

La vignette autoroutière prévue par l'ancien droit reste valable jusqu'au 31 janvier de l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente modification.

III

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

³ Il la met en vigueur aux conditions suivantes:

- a. l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales⁴ est en vigueur;
- b. la réserve des ressources à affectation obligatoire du financement spécial de la circulation routière devient inférieure à un milliard de francs.

Conseil national, 22 mars 2013

La présidente: Maya Graf
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Conseil des Etats, 22 mars 2013

Le président: Filippo Lombardi
Le secrétaire: Philippe Schwab

Date de publication: 4 avril 2013⁵

Délai référendaire: 13 juillet 2013

⁴ FF 2012 593 669

⁵ FF 2013 2261

Termine di referendum: 13 luglio 2013

Legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali

(Legge sul contrassegno stradale, LUSN)

Modifica del 22 marzo 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012¹,
decreta:

I

La legge del 19 marzo 2010² sul contrassegno stradale è modificata come segue:

Art. 2 Campo d'applicazione

La tassa è riscossa per l'utilizzazione delle strade nazionali di prima e di seconda classe menzionate nel decreto del 10 dicembre 2012³ sulla rete stradale (strade nazionali assoggettate alla tassa).

Art. 6 Importo della tassa e rimborso

¹ La tassa ammonta a:

- a. 100 franchi per un anno;
- b. 40 franchi per due mesi.

² La tassa non è rimborsata.

Art. 7 cpv. 1, 4, frase introduttiva e 5

¹ La tassa è pagata con l'acquisto di un contrassegno annuale o bimestrale (contrassegno).

⁴ Il contrassegno è annullato e pertanto non è più valido se:

⁵ Il contrassegno bimestrale non è inoltre valido se non è forato o se è stato forato da una persona non autorizzata.

¹ FF 2012 543

² RS 741.71

³ FF 2012 543 617

Art. 8 Periodo di validità e rilascio

¹ Il contrassegno annuale dà diritto a utilizzare le strade nazionali assoggettate alla tassa dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno seguente.

² Il contrassegno bimestrale dà diritto a utilizzare le strade nazionali assoggettate alla tassa per due mesi tra il 1° dicembre dell'anno precedente e il 30 gennaio dell'anno seguente.

³ I contrassegni possono essere rilasciati dal 1° dicembre dell'anno precedente al 30 novembre dell'anno civile in corso.

Art. 8a Contrassegno bimestrale

¹ Il periodo di validità del contrassegno bimestrale di cui all'articolo 8 capoverso 2 inizia il giorno corrispondente al foro nel contrassegno e termina lo stesso giorno di due mesi dopo. Se nel mese in questione manca il relativo giorno, il periodo termina l'ultimo giorno del mese. Il giorno corrispondente al foro deve cadere tra il 1° dicembre dell'anno precedente e il 30 novembre dell'anno in corso.

² Il contrassegno bimestrale è forato al momento dell'acquisto. Sono autorizzati a forare i contrassegni:

- a. l'Amministrazione federale delle dogane (Amministrazione delle dogane);
- b. i Cantoni;
- c. i terzi incaricati di riscuotere la tassa ai sensi dell'articolo 18 capoverso 4.

Art. 9 cpv. 1, primo periodo

¹ Il contrassegno è rilasciato dall'Amministrazione delle dogane. ...

Art. 14 cpv. 1

¹ Chiunque, in violazione degli articoli 3-5 e 7-8a, utilizza intenzionalmente o per negligenza, al volante di un veicolo, una strada nazionale assoggettata alla tassa o utilizza il contrassegno in modo non conforme alle prescrizioni è punito con una multa di 200 franchi.

II**Disposizione transitoria della modifica del 22 marzo 2013**

Il contrassegno previsto dal diritto anteriore è valido fino al 31 gennaio dell'anno successivo all'entrata in vigore della presente modifica.

III

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

³ La pone in vigore quando:

- a. il decreto del 10 dicembre 2012⁴ sulla rete stradale è entrato in vigore; e
- b. l'importo dell'accantonamento dei mezzi a destinazione vincolata nel finanziamento speciale per il traffico stradale scende al di sotto di un miliardo di franchi.

Consiglio nazionale, 22 marzo 2013

La presidente: Maya Graf
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Consiglio degli Stati, 22 marzo 2013

Il presidente: Filippo Lombardi
Il segretario: Philippe Schwab

Data della pubblicazione: 4 aprile 2013⁵

Termine di referendum: 13 luglio 2013

⁴ FF 2012 543 617

⁵ FF 2013 2175

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz
(Netzbeschluss)**

vom 10. Dezember 2012

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 1 Absatz 1, 8a Absatz 3 und 11 Absatz 1 des Bundesgesetzes
vom 8. März 1960¹ über die Nationalstrassen,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012²,
beschliesst:*

Art. 1

Zu Nationalstrassen im Sinne der Bundesgesetzgebung über die Nationalstrassen werden die im Anhang aufgeführten Strassen erklärt.

Art. 2

¹ Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

² Der Bundesrat setzt diesen Beschluss zusammen mit der Änderung vom 22. März 2013³ des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen in Kraft, wenn gegen die Änderung vom 22. März 2013⁴ des Nationalstrassenabgabegesetzes kein Referendum zu Stande kommt oder die Änderung in einer Volksabstimmung angenommen wird.

Nationalrat, 10. Dezember 2012

Die Präsidentin: Maja Graf
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Ständerat, 20. September 2012

Der Präsident: Hans Altherr
Der Sekretär: Philippe Schwab

¹ SR 725.11
² BBl 2012 745
³ SR ...; BBl 2012 813
⁴ SR ...; BBl 2012 815

Nationalstrassennetz. BB

Anhang

Liste der schweizerischen Nationalstrassen

Strassenzug und Strecke	Klasse
N1 Genève (Frontière) – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Bern – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen	
Bardonnex (Frontière) – Perly	1
Perly – Genève (Etoile)	2
Perly – Aéroport Cointrin – Le Vengeron	1
Le Vengeron – Ecublens	1
Ecublens – Lausanne (Maladière)	2
Ecublens – Villars-Ste-Croix	1
Aubonne /Morges(Ouest) – Villars-Ste-Croix	1
Villars-Ste-Croix – Essert-Pittet – Yverdon-les-Bains – Bern – Weyermannshaus – Bern (Forsthaus)	1
Bern (Forsthaus) – Bern (Insel)	3
Bern (Forsthaus) – Bern (Neufeld)	1
Bern (Neufeld) – Bern (Tiefenastrasse)	2
Bern (Neufeld) – Bern-Wankdorf – Schönbühl – Luterbach – Härkingen – Wiggertal – Aarau (Ost)	1
Aarau (Ost) – Rohr	2
Rohr – Aarau	3
Aarau (Ost) – Birrfeld – Limmattal	1
Limmattal – Zürich (Hardturmsportplatz)	1
Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz	3
Limmattal – Gubristunnel – Zürich-Nord	1
Seebach/Zürich-Nord – Brüttsellen/Effretikon	1
Zürich-Nord – Zürich-Ost	1
Zürich-Ost – Zürich (Letten)	2
Zürich-Ost – Brüttsellen – Winterthur-Nord – Winterthur-Ost – St. Gallen (Kreuzbleiche)	1
St. Gallen (Kreuzbleiche) – St. Gallen (Schoren)	2
St. Gallen (Kreuzbleiche) – Meggenhus – St. Margrethen	1
N2 Basel (Grenze) – Belchentunnel – Härkingen und Wiggertal – Luzern – Stans – Seelisbergtunnel – Altdorf – Gotthardtunnel – Lugano – Bellinzona – Chiasso (Frontiera)	
Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert)	1
Basel (Gellert) – Gundeldingen/Basel-Bahnhof-SBB	2
Basel (Gellert) – Hagnau – Augst – Härkingen (N1)	1
Wiggertal (N1) – Rotsee – Luzern (Zentrum)	1
Luzern (Zentrum) – Kasernenplatz	2

Nationalstrassennetz. BB

	Strassenzug und Strecke	Klasse
	Luzern (Zentrum) – Lopper – Altdorf	1
	Altdorf – Göschenen	2
	Göschenen – Airolo (Gotthardtunnel)	2
	Göschenen – Gotthardpass – Airolo	3
	Airolo – Bellinzona-Nord – Mendrisio – Chiasso (Frontiera)	1
N3	Basel (Grenze) – Wiese und Augst – Birrfeld und Zürich (Limmattal) – Aeschertunnel – Uetlibergtunnel – Pfäffikon – Sargans	
	Basel/St. Louis (Grenze) – Wiese (N2)	1
	Augst (N2) – Birrfeld (N1)	1
	Limmattal (N1) – Zürich-West – Zürich-Süd	1
	Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon)	3
	Zürich (Wiedikon) – Zürich-Süd	2
	Zürich-Süd – Reichenburg – Sarganserland (N13)	1
N4	Thayngen (Grenze) – Schaffhausen – Winterthur und Zürich – Islisbergtunnel – Cham – Schwyz – Altdorf	
	Thayngen (Grenze) – Mutzentäli	3
	Mutzentäli – Winterthur-Nord (N1)	2
	Zürich-West (N3) – Blegi – Rütihof – Brunnen	1
	Brunnen – Tunnelportal Flüelen	3
	Tunnel Flüelen – Altdorf (N2)	2
N5	Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne – Solothurn (Luterbach)	
	Yverdon-les-Bains (N1) – Neuchâtel-Vauseyon – Le Landeron	1
	Le Landeron – La Neuveville	2
	La Neuveville – Twann (West)	3
	Twann (West) – Twann (Ost)	2
	Twann (Ost) – Biel/Bienne (West) – Biel/Bienne-Bruggmoos	3
	Biel/Bienne-Bruggmoos – Biel/Bienne-Bözingenfeld – Luterbach (N1)	1
N6	Biel/Bienne – Bern (Schönbühl) und Bern (Wankdorf) – Thun – Spiez – Gampel	
	Biel-Bruggmoos (N5) – Lyss (Nord)	2
	Lyss (Nord) – Schönbühl (N1)	1
	Bern-Wankdorf (N1) – Muri	1
	Muri – Rüfenacht	2
	Muri – Thun (Nord)	1
	Thun (Nord) – Glättimüli	2
	Thun (Nord) – Lattigen	1
	Lattigen – Wimmis (Port)	2
	Lattigen – Spiez – Mülönen	2
	Mülönen – Reichenbach	3

Nationalstrassennetz. BB

	Strassenzug und Strecke	Klasse
	Reichenbach – Frutigen	2
	Frutigen – Kandersteg (Verladestation Lötschbergtunnel)	3
	Goppenstein (Verladestation Lötschbergtunnel) – Gampel (N9)	3
N7	Winterthur – Frauenfeld – Kreuzlingen (Grenze)	
	Winterthur-Ost (N1) – Grüneck – Kreuzlingen (Nord)	1
	Kreuzlingen (Nord) – Kreuzlingen (Grenze)	2
N8	Spiez – Interlaken – Brünig – Sarnen – Lopper	
	Spiez (N6) – Krattiggraben	2
	Krattiggraben – Leissigen (West)	3
	Leissigen (West) – Leissigen (Ost)	2
	Leissigen (Ost) – Därliigen (West)	3
	Därliigen (West) – Därliigen (Ost)	2
	Därliigen (Ost) – Interlaken (West)	3
	Interlaken (West) – Unterbach	2
	Unterbach – Brünigpass – Lungern	3
	Umfahrung Lungern	2
	Lungern – Giswil	3
	Giswil – Sarnen (Süd) – Lopper (N2)	2
N9	Vallorbe (Frontière) – Orbe (Essert-Pittet) et Lausanne (Villars-Ste-Croix) – Sion – Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	
	Vallorbe (Frontière) – Ballaigues	3
	Ballaigues – Essert-Pittet (N1)	2
	Villars-Ste-Croix (N1) – La Croix	1
	<i>La Croix – Corsy</i>	2
	La Croix – La Veyre – Gd St-Bernard – Brig	1
	Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	3
N11	Flughafen Kloten – Zürich	
	Flughafen Kloten – Zürich-Nord	1
N12	Vevey – Fribourg – Bern	
	La Veyre (N9) – Bern-Weyermannshaus (N1)	1
N13	St. Margrethen – Sargans – Chur – Galleria del San Bernardino – Bellinzona – Locarno	
	St. Margrethen (N1) – Sarganserland – Reichenau	1
	Reichenau – Islabellatunnel – Galleria del San Bernardino – Bellinzona-Nord (N2)	2
	Bellinzona-Süd (N2) – Aeroporto Locarno	3
	Aeroporto Locarno – Tunnel Mappo Morettina – Locarno – Ascona (Svincolo San Materno)	2

Nationalstrassennetz. BB

Strassenzug und Strecke		Klasse
N14	Luzern – Zug – Wädenswil	
	Rotsee (N2) – Rütihof (N4)	1
	Blegi (N4) – Baar – Sihlbrugg	2
	Sihlbrugg – Wädenswil (N3)	3
N15	Brüttisellen – Wetzikon – Rapperswil – Reichenburg	
	Brüttisellen (N1) – Uster (Ost)	2
	Uster (Ost) – Wetzikon – Hinwil	3
	Hinwil – Reichenburg (N3)	2
N16	Boncourt (Frontière) – Delémont – Biel/Bienne	
	Boncourt (Frontière) – Tavannes	2
	<i>Tavannes – Route de Tramelan</i>	2
	Tavannes – La Heutte	2
	La Heutte – Biel/Bienne	3
	Biel/Bienne – Biel/Bienne-Bözingenfeld (N5)	2
N17	Niederurnen – Glarus	
	Niederurnen (N3) – Näfels (Nord)	2
	Näfels (Nord) – Glarus	3
N18	Delémont – Basel	
	Delémont-Est (N16) – Aesch (BL)	3
	Aesch (BL) – Hagnau (N2)	2
N20	Le Locle (Frontière) – La Chaux de Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel und Thielle – Murten	
	Le Col des Roches (Frontière) – Crêt du Locle	3
	Crêt du Locle – La Chaux-de-Fonds (Ouest)	2
	La Chaux-de-Fonds (Ouest) – La Chaux-de-Fonds (Sud)	3
	La Chaux-de-Fonds (Sud) – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel-Vauseyon (N5)	2
	Thielle (N5) – Gals	3
	Gals – Ins	2
	Ins – Murten (N1)	3
N21	Martigny – Portail du tunnel Gd. St-Bernard	
	Gd. St-Bernard (N9) – Martigny-Croix	2
	Martigny-Croix – Portail du Tunnel du Gd. St-Bernard	3
N22	Pratteln – Liestal – Sissach	
	Pratteln (N2) – Sissach (N2)	2
N23	Grüneck – Meggenhus	
	Grüneck (N7) – Arbon (West)	3

Nationalstrassennetz. BB

	Strassenzug und Strecke	Klasse
	Arbon (West) – Meggenhus (N1)	2
N24	Mendrisio – Gaggiolo (Frontiera)	
	Mendrisio (N2) – Stabio (Ost)	2
	Stabio (Ost) – Gaggiolo (Frontiera)	3
N25	St. Gallen – Herisau – Appenzell	
	St. Gallen (Winkeln) (N1) – Herisau – Hundwil – Appenzell	3
N28	Landquart – Klosters	
	Landquart (N13) – Jenaz	2
	Jenaz – Saas	3
	Saas – Klosters	2
N29	Thusis – Silvaplana	
	Thusis (Süd) (N13) – Tiefencastel – Silvaplana	3

**Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung
des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes
über die Nationalstrassen**

	Strassenzug und Strecke
N17	Niederurnen – Glarus Das Projekt „Umfahrung Näfels“ wird vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind.
N20	Le Locle (Frontière) – La Chaux de Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel und Thielle – Murten Die Projekte «Umfahrung Le Locle» und «Umfahrung La Chaux-de-Fonds» werden vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind.

Dieser Beschluss wird im Bundesblatt veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.

**Arrêté fédéral
sur le réseau des routes nationales
(Arrêté sur le réseau)**

du 10 décembre 2012

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les art. 1, al. 1, 8a, al. 3, et 11, al. 1, de la loi fédérale du 8 mars 1960

sur les routes nationales¹,

vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012²,

arrête:

Art. 1

Les routes énumérées dans l'annexe ci-jointe sont déclarées routes nationales, au sens de la législation sur ces routes.

Art. 2

¹ Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.

² Le Conseil fédéral met en vigueur le présent arrêté en même temps que la modification du 22 mars 2013³ de la loi fédérale sur les routes nationales, si la modification du 22 mars 2013⁴ de la loi sur la vignette autoroutière ne fait pas l'objet d'un référendum ou si elle est approuvée en votation populaire.

Conseil national, 10 décembre 2012

La présidente: Maya Graf
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Conseil des Etats, 20 septembre 2012

Le président: Hans Altherr
Le secrétaire: Philippe Schwab

¹ RS 725.11

² FF 2012 593

³ RS ...; FF 2012 661

⁴ RS ...; FF 2012 663

Réseau des routes nationales. AF

Annexe
(art. 1)

Liste des routes nationales suisses

Route et sections	Classe
N1 Genève (Frontière) – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Bern – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen	
Bardonnex (Frontière) – Perly	1
Perly – Genève (Etoile)	2
Perly – Aéroport Cointrin – Le Vengeron	1
Le Vengeron – Genève (Lac)	2
Le Vengeron – Ecublens	1
Ecublens – Lausanne (Maladière)	2
Ecublens – Villars-Ste-Croix	1
Aubonne /Morges(Ouest) – Villars-Ste-Croix	1
Villars-Ste-Croix – Essert-Pittet – Yverdon-les-Bains – Bern – Weyermannshaus – Bern (Forsthaus)	1
Bern (Forsthaus) – Bern (Insel)	3
Bern (Forsthaus) – Bern (Neufeld)	1
Bern (Neufeld) – Bern (Tiefenastrasse)	2
Bern (Neufeld) – Bern-Wankdorf – Schönbühl – Luterbach – Härkingen – Wiggertal – Aarau (Ost)	1
Aarau (Ost) – Rohr	2
Rohr – Aarau	3
Aarau (Ost) – Birrfeld – Limmattal	1
Limmattal – Zürich (Hardturmssportplatz)	1
Zürich (Hardturmssportplatz) – Platzspitz	3
Limmattal – Gubristunnel – Zürich-Nord	1
Seebach/Zürich-Nord – Brüttsellen/Effretikon	1
Zürich-Nord – Zürich-Ost	1
Zürich-Ost – Zürich (Letten)	2
Zürich-Ost – Brüttsellen – Winterthur-Nord – Winterthur-Ost – St. Gallen (Kreuzbleiche)	1
St. Gallen (Kreuzbleiche) – St. Gallen (Schoren)	2
St. Gallen (Kreuzbleiche) – Meggenhus – St. Margrethen	1
N2 Basel (Grenze) – Belchentunnel – Härkingen und Wiggertal – Luzern – Stans – Seelisbergtunnel – Altdorf – Gotthardtunnel – Lugano – Bellinzona – Chiasso (Frontiera)	
Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert)	1
Basel (Gellert) – Gundeldingen/Basel-Bahnhof-SBB	2
Basel (Gellert) – Hagnau – Augst – Härkingen (N1)	1
Wiggertal (N1) – Rotsee – Luzern (Zentrum)	1
Luzern (Zentrum) – Kasernenplatz	2

Réseau des routes nationales. AF

	Route et sections	Classe
	Reichenbach – Frutigen	2
	Frutigen – Kandersteg (Verladestation Lötschbergtunnel)	3
	Goppenstein (Verladestation Lötschbergtunnel) – Gampel (N9)	3
N7	Winterthur – Frauenfeld – Kreuzlingen (Grenze)	
	Winterthur-Ost (N1) – Grüneck – Kreuzlingen (Nord)	1
	Kreuzlingen (Nord) – Kreuzlingen (Grenze)	2
N8	Spiez – Interlaken – Brünig – Sarnen – Lopper	
	Spiez (N6) – Krattiggraben	2
	Krattiggraben – Leissigen (West)	3
	Leissigen (West) – Leissigen (Ost)	2
	Leissigen (Ost) – Därligen (West)	3
	Därligen (West) – Därligen (Ost)	2
	Därligen (Ost) – Interlaken (West)	3
	Interlaken (West) – Unterbach	2
	Unterbach – Brünigpass – Lungern	3
	Umfahrung Lungern	2
	Lungern – Giswil	3
	Giswil – Sarnen (Süd) – Lopper (N2)	2
N9	Vallorbe (Frontière) – Orbe (Essert-Pittet) et Lausanne (Villars-Ste-Croix) – Sion – Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	
	Vallorbe (Frontière) – Ballaigues	3
	Ballaigues – Essert-Pittet (N1)	2
	Villars-Ste-Croix (N1) – La Croix	1
	<i>La Croix – Corsy</i>	2
	La Croix – La Veyre – Gd St-Bernard – Brig	1
	Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	3
N11	Flughafen Kloten – Zürich	
	Flughafen Kloten – Zürich-Nord	1
N12	Vevey – Fribourg – Bern	
	La Veyre (N9) – Bern-Weyermannshaus (N1)	1
N13	St. Margrethen – Sargans – Chur – Galleria del San Bernardino – Bellinzona – Locarno	
	St. Margrethen (N1) – Sarganserland – Reichenau	1
	Reichenau – Isabellatunnel – Galleria del San Bernardino – Bellinzona-Nord (N2)	2
	Bellinzona-Süd (N2) – Aeroporto Locarno	3
	Aeroporto Locarno – tunnel Mappo Morettina – Locarno – Ascona (Svincolo San Materno)	2

Réseau des routes nationales. AF

Route et sections		Classe
N14	Luzern – Zug – Wädenswil	
	Rotsee (N2) – Rütihof (N4)	1
	Blegi (N4) – Baar – Sihlbrugg	2
	Sihlbrugg – Wädenswil (N3)	3
N15	Brüttisellen – Wetzikon – Rapperswil – Reichenburg	
	Brüttisellen (N1) – Uster (Ost)	2
	Uster (Ost) – Wetzikon – Hinwil	3
	Hinwil – Reichenburg (N3)	2
N16	Boncourt (Frontière) – Delémont – Biel/Bienne	
	Boncourt (Frontière) – Tavannes	2
	<i>Tavannes – Route de Tramelan</i>	2
	Tavannes – La Heutte	2
	La Heutte – Biel/Bienne	3
	Biel/Bienne – Biel/Bienne-Bözigenfeld (N5)	2
N17	Niederurnen – Glarus	
	Niederurnen (N3) – Näfels (Nord)	2
	Näfels (Nord) – Glarus	3
N18	Delémont – Basel	
	Delémont-Est (N16) – Aesch (BL)	3
	Aesch (BL) – Hagnau (N2)	2
N20	Le Locle (Frontière) – La Chaux de Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel und Thielle – Murten	
	Le Col des Roches (Frontière) – Crêt du Locle	3
	Crêt du Locle – La Chaux-de-Fonds (Ouest)	2
	La Chaux-de-Fonds (Ouest) – La Chaux-de-Fonds (Sud)	3
	La Chaux-de-Fonds (Sud) – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel-Vauseyon (N5)	2
	Thielle (N5) – Gals	3
	Gals – Ins	2
	Ins – Murten (N1)	3
N21	Martigny – Portail du tunnel Gd. St-Bernard	
	Gd. St-Bernard (N9) – Martigny-Croix	2
	Martigny-Croix – Portail du Tunnel du Gd. St-Bernard	3
N22	Pratteln – Liestal – Sissach	
	Pratteln (N2) – Sissach (N2)	2
N23	Grüneck – Meggenhus	
	Grüneck (N7) – Arbon (West)	3

Réseau des routes nationales. AF

	Route et sections	Classe
	Arbon (West) – Meggenhus (N1)	2
N24	Mendrisio – Gaggiolo (Frontiera)	
	Mendrisio (N2) – Stabio (Ost)	2
	Stabio (Ost) – Gaggiolo (Frontiera)	3
N25	St. Gallen – Herisau – Appenzell	
	St. Gallen (Winkeln) (N1) – Herisau – Hundwil – Appenzell	3
N28	Landquart – Klosters	
	Landquart (N13) – Jenaz	2
	Jenaz – Saas	3
	Saas – Klosters	2
N29	Thusis – Silvaplana	
	Thusis (Süd) (N13) – Tiefencastel – Silvaplana	3

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'art. 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales

	Route et sections
N17	Niederurnen – Glarus Le projet de «contournement de Näfels» est repris par la Confédération, pour autant que les conditions fixées à l'art. 8a LRN soient remplies.
N20	Le Locle (Frontière) – La Chaux de Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel und Thielle – Murten Les projets de contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds sont repris par la Confédération, pour autant que les conditions fixées à l'art. 8a LRN soient remplies.

Cet arrêté paraîtra dans la Feuille fédérale dès que la base légale sera en vigueur.

Progetto della Commissione di redazione per il voto finale

**Decreto federale
concernente la rete delle strade nazionali
(Decreto sulla rete stradale)**

del 10 dicembre 2012

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visti gli articoli 1 capoverso 1, 8a capoverso 3 e 11 capoverso 1 della legge federale dell'8 marzo 1960¹ sulle strade nazionali;

visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012²,

decreta:

Art. 1

Sono dichiarate strade nazionali, ai sensi della legislazione federale sulle strade nazionali, le strade designate nell'elenco allegato.

Art. 2

¹ Il presente decreto non sottostà a referendum.

² Il Consiglio federale pone in vigore il presente decreto contemporaneamente alla modifica del 22 marzo 2013³ della legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali, sempre che il termine di referendum contro la modifica del 22 marzo 2013⁴ della legge del 19 marzo 2010 sul contrassegno stradale sia decorso infruttuosamente o quest'ultima modifica sia stata accettata in votazione popolare.

Consiglio nazionale, 10 dicembre 2012

Consiglio degli Stati, 20 settembre 2012

La presidente: Maya Graf

Il presidente: Hans Altherr

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Il segretario: Philippe Schwab

¹ RS 725.11

² FF 2012 543

³ RS ...; FF 2012 609

⁴ RS ...; FF 2012 611

Rete delle strade nazionali. DF

Allegato
(art. 1)

Elenco delle strade nazionali svizzere

Strade e sezioni	Classe
N1 Genève (Frontière) – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Bern – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen	
Bardonnex (Frontière) – Perly	1
Perly – Genève (Etoile)	2
Perly – Aéroport Cointrin – Le Vengeron	1
Le Vengeron – Genève (Lac)	2
Le Vengeron – Ecublens	1
Ecublens – Lausanne (Maladière)	2
Ecublens – Villars-Ste-Croix	1
Aubonne/Morges(Ouest) – Villars-Ste-Croix	1
Villars-Ste-Croix – Essert-Pittet – Yverdon-les-Bains – Bern-Weyermannshaus – Bern (Forsthaus)	1
Bern (Forsthaus) – Bern (Insel)	3
Bern (Forsthaus) – Bern (Neufeld)	1
Bern (Neufeld) – Bern (Tiefenastrasse)	2
Bern (Neufeld) – Bern-Wankdorf – Schönbühl – Luterbach – Härkingen – Wiggertal – Aarau (Ost)	1
Aarau (Ost) – Rohr	2
Rohr – Aarau	3
Aarau (Ost) – Birrfeld – Limmattal	1
Limmattal – Zürich (Hardturmsportplatz)	1
Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz	3
Limmattal – Gubristunnel – Zürich-Nord	1
Seebach/Zürich-Nord – Brüttisellen/Effretikon	1
Zürich-Nord – Zürich-Ost	1
Zürich-Ost – Zürich (Letten)	2
Zürich-Ost – Brüttisellen – Winterthur-Nord – Winterthur-Ost – St. Gallen (Kreuzbleiche)	1
St. Gallen (Kreuzbleiche) – St. Gallen (Schoren)	2
St. Gallen (Kreuzbleiche) – Meggenhus – St. Margrethen	1
N2 Basel (Grenze) – Belchentunnel – Härkingen und Wiggertal – Luzern – Stans – Seelisbergtunnel – Altdorf – Galleria del San Gottardo – Lugano – Bellinzona – Chiasso (Frontiera)	
Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert)	1
Basel (Gellert) – Gundeldingen/Basel-Bahnhof-SBB	2
Basel (Gellert) – Hagnau – Augst – Härkingen (N1)	1
Wiggertal (N1) – Rotsee – Luzern (Zentrum)	1
Luzern (Zentrum) – Kasernenplatz	2

Rete delle strade nazionali. DF

	Strade e sezioni	Classe
	Luzern (Zentrum) – Lopper – Altdorf	1
	Altdorf – Göschenen	2
	Göschenen – Aiolo (Galleria del San Gottardo)	2
	Göschenen – Passo del San Gottardo – Aiolo	3
	Aiolo – Bellinzona-Nord – Mendrisio – Chiasso (Frontiera)	1
N3	Basel (Grenze) – Wiese e Augst – Birrfeld e Zürich (Limmattal) – Aeschertunnel – Uetlibergtunnel – Pfäffikon – Sargans	
	Basel/St. Louis (Grenze) – Wiese (N2)	1
	Augst (N2) – Birrfeld (N1)	1
	Limmattal (N1) – Zürich-West – Zürich-Süd	1
	<i>Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon)</i>	3
	<i>Zürich (Wiedikon) – Zürich-Süd</i>	2
	Zürich-Süd – Reichenburg – Sarganserland (N13)	1
N4	Thayngen (Grenze) – Schaffhausen – Winterthur e Zürich – Isli- bergtunnel – Cham – Schwyz – Altdorf	
	Thayngen (Grenze) – Mutzentali	3
	Mutzentali – Winterthur-Nord (N1)	2
	Zürich-West (N3) – Blegi – Rütihof – Brunnen	1
	Brunnen – Tunnelportal Flüelen	3
	Tunnel Flüelen – Altdorf (N2)	2
N5	Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne – Solothurn (Luterbach)	
	Yverdon-les-Bains (N1) – Neuchâtel-Vauseyon – Le Landeron	1
	Le Landeron – La Neuveville	2
	La Neuveville – Twann (West)	3
	Twann (West) – Twann (Ost)	2
	Twann (Ost) – Biel/Bienne (West) – Biel/Bienne-Bruggmoos	3
	Biel/Bienne-Bruggmoos – Biel/Bienne-Bözingenfeld – Luterbach (N1)	1
N6	Biel/Bienne – Bern (Schönbühl) und Bern (Wankdorf) – Thun – Spiez – Gampel	
	Biel/Bienne-Bruggmoos (N5) – Lyss (Nord)	2
	Lyss (Nord) – Schönbühl (N1)	1
	Bern-Wankdorf (N1) – Muri	1
	<i>Muri – Rüfenacht</i>	2
	Muri – Thun (Nord)	1
	<i>Thun (Nord) – Glättimüli</i>	2
	Thun (Nord) – Lattigen	1
	<i>Lattigen – Wimmis (Port)</i>	2
	Lattigen – Spiez – Mülener	2
	Mülener – Reichenbach	3
	Reichenbach – Frutigen	2

Rete delle strade nazionali, DF

	Strade e sezioni	Classe
	Goppenstein (Verladestation Lötschbergtunnel) – Gampel (N9)	3
N7	Winterthur – Frauenfeld – Kreuzlingen (Grenze)	
	Winterthur-Ost (N1) – Grüneck – Kreuzlingen (Nord)	1
	Kreuzlingen (Nord) – Kreuzlingen (Grenze)	2
N8	Spiez – Interlaken – Brünig – Sarnen – Lopper	
	Spiez (N6) – Krattiggraben	2
	Krattiggraben – Leissigen (West)	3
	Leissigen (West) – Leissigen (Ost)	2
	Leissigen (Ost) – Därligen (West)	3
	Därligen (West) – Därligen (Ost)	2
	Därligen (Ost) – Interlaken (West)	3
	Interlaken (West) – Unterbach	2
	Unterbach – Brünigpass – Lungern	3
	Umfahrung Lungern	2
	Lungern – Giswil	3
	Giswil – Sarnen (Süd) – Lopper (N2)	2
N9	Vallorbe (Frontière) – Orbe (Essert-Pittet) et Lausanne (Villars-Ste-Croix) – Sion – Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	
	Vallorbe (Frontière) – Ballaigues	3
	Ballaigues – Essert-Pittet (N1)	2
	Villars-Ste-Croix (N1) – La Croix	1
	<i>La Croix – Corsy</i>	2
	La Croix – La Veyre – Gd. St-Bernard – Brig	1
	Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	3
N11	Flughafen Kloten – Zürich	
	Flughafen Kloten – Zürich-Nord	1
N12	Vevey – Fribourg – Bern	
	La Veyre (N9) – Bern-Weyermannshaus (N1)	1
N13	St. Margrethen – Sargans – Chur – Galleria del San Bernardino – Bellinzona – Locarno	
	St. Margrethen (N1) – Sarganserland – Reichenau	1
	Reichenau – Isabellatunnel – Galleria del San Bernardino – Bellinzona-Nord (N2)	2
	Bellinzona-Sud (N2) – Aeroporto Locarno	3
	Aeroporto Locarno – Galleria Mappo Morettina – Locarno – Ascona (Svincolo San Materno)	2
N14	Luzern – Zug – Wädenswil	
	Rotsee (N2) – Rütihof (N4)	1
	Blegi (N4) – Baar – Sihlbrugg	2
	Sihlbrugg – Wädenswil (N3)	3

Rete delle strade nazionali. DF

	Strade e sezioni	Classe
N15	Brüttisellen – Wetzikon – Rapperswil – Reichenburg	
	Brüttisellen (N1) – Uster (Ost)	2
	Uster (Ost) – Wetzikon – Hinwil	3
	Hinwil – Reichenburg (N3)	2
N16	Boncourt (Frontière) – Delémont – Biel/Bienne	
	Boncourt (Frontière) – Tavannes	2
	<i>Tavannes – Route de Tramelan</i>	2
	Tavannes – La Heutte	2
	La Heutte – Biel/Bienne	3
	Biel/Bienne – Biel/Bienne-Bözingenfeld (N5)	2
N17	Niederurnen – Glarus	
	Niederurnen (N3) – Näfels (Nord)	2
	Näfels (Nord) – Glarus	3
N18	Delémont – Basel	
	Delémont-Est (N16) – Aesch (BL)	3
	Aesch (BL) – Hagnau (N2)	2
N20	Le Locle (Frontière) – La Chaux de Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel e Thielle – Murten/Morat	
	Le Col des Roches (Frontière) – Crêt du Locle	3
	Crêt du Locle – La Chaux-de-Fonds (Ouest)	2
	La Chaux-de-Fonds (Ouest) – La Chaux-de-Fonds (Sud)	3
	La Chaux-de-Fonds (Sud) – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel-Vauseyon (N5)	2
	Thielle (N5) – Gals	3
	Gals – Ins	2
	Ins – Murten/Morat (N1)	3
	N21	Martigny – Portail du tunnel Gd. St-Bernard
Gd. St-Bernard (N9) – Martigny-Croix	2	
Martigny-Croix – Portail du Tunnel du Gd. St-Bernard	3	
N22	Pratteln – Liestal – Sissach	
Pratteln (N2) – Sissach (N2)	2	
N23	Grüneck – Meggenhus	
	Grüneck (N7) – Arbon (West)	3
	Arbon (West) – Meggenhus (N1)	2
N24	Mendrisio – Gaggiolo (Frontiera)	
	Mendrisio (N2) – Stabio (Est)	2
	Stabio (Est) – Gaggiolo (Frontiera)	3

Rete delle strade nazionali. DF

	Strade e sezioni	Classe
N25	St. Gallen – Herisau – Appenzell	
	St. Gallen (Winkeln) (N1) – Herisau – Hundwil – Appenzell	3
N28	Landquart – Klosters	
	Landquart (N13) – Jenaz	2
	Jenaz – Saas	3
	Saas – Klosters	2
N29	Thusis – Silvaplana	
	Thusis (Süd) (N13) – Tiefencastel – Silvaplana	3

Ripresa di progetti da parte della Confederazione nel caso di adeguamenti della rete delle strade nazionali conformemente all'articolo 8a della legge federale sulle strade nazionali

	Strade e sezioni
N17	Niederurnen – Glarus Il progetto «Umfahrung Näfels» è ripreso dalla Confederazione, sempre che le condizioni previste dall'art. 8a LSN siano adempiute.
N20	Le Locle (Frontière) – La Chaux de Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel e Thielle – Murten/Morat I progetti di circonvallazione di Le Locle e La Chaux-de-Fonds sono ripresi dalla Confederazione, sempre che le condizioni previste dall'art. 8a LSN siano adempiute.

Il decreto sarà pubblicato nel Foglio federale non appena la relativa base legale entrerà in vigore.

Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds

Änderung vom 20. September 2012

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012¹,
beschliesst:*

I

Der Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006² über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds wird wie folgt geändert:

Art. 1 Abs.1 und 2 Bst. d

¹ Für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von Engpässen in diesem Netz, Bundesbeiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen und Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen wird ein Gesamtkredit von 20 725 100 000 Franken (Preisstand 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer) bewilligt.

² Der Kredit wird wie folgt auf die einzelnen Aufgaben aufgeteilt:

Aufgabe	Investitionen in Mio. Fr.		
	1. Periode freigegeben	weitere Perioden gesperrt	Total
...			
d. Beiträge an Hauptstrasse in Berggebieten und Randregionen	725.1	0	725.1

II

¹ Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

² Der Bundesrat setzt diesen Beschluss zusammen mit dem Netzbeschluss vom 10. Dezember 2012³ in Kraft.

¹ BBl 2012 745
² BBl 2007 8553
³ SR ...; BBl 2012 821

Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds. BB

Nationalrat, 31. Mai 2012

Der Präsident: Hansjörg Walter
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Ständerat, 20. September 2012

Der Präsident: Hans Altherr
Der Sekretär: Philippe Schwab

Dieser Beschluss wird im Bundesblatt
veröffentlicht, sobald die entsprechende
Rechtsgrundlage in Kraft tritt.

Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

Modification du 20 septembre 2012

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012¹,
arrête:

I

L'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure² est modifié comme suit:

Art. 1, al. 1 et 2, let. d

¹ Un crédit global de 20 725 100 000 francs (état des prix en 2005, compte non tenu du renchérissement ni de la TVA) est ouvert pour l'achèvement du réseau des routes nationales, l'élimination des goulets d'étranglement de ce réseau, les contributions de la Confédération aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations et les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

² Ce crédit est réparti entre les différentes tâches comme suit:

Tâche	Investissements en millions de francs		
	Allocation pour la 1 ^{re} période	Périodes suivantes (bloqué)	Total
...			
d. Contributions aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques	725,1	0	725,1

II

¹ Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.

² Le Conseil fédéral met le présent arrêté en vigueur dès que l'arrêté sur le réseau du 10 décembre 2012³ entre en vigueur.

¹ FF 2012 593
² FF 2007 8019
³ FF 2012 669

Crédit global pour le fonds d'infrastructure. AF

Conseil national, 31 mai 2012

Le président: Hansjörg Walter

Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Conseil des Etats, 20 septembre 2012

Le président: Hans Altherr

Le secrétaire: Philippe Schwab

Cet arrêté paraîtra dans la Feuille
fédérale dès que la base légale sera en
vigueur.

**Decreto federale
concernente il credito complessivo
per il fondo infrastrutturale**

Modifica del 20 settembre 2012

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012¹,
decreta:

I

Il decreto federale del 4 ottobre 2006² concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale è modificato come segue:

Art. 1 cpv. 1 e 2 lett. d

¹ È approvato un credito complessivo di 20 725 100 000 franchi (livello dei prezzi 2005, esclusi il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto) per il completamento della rete di strade nazionali, per l'eliminazione di insufficienze di capacità su questa rete, per i contributi federali a favore di misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati e per le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche.

² Il credito è ripartito sui singoli compiti nella maniera seguente:

Compito	Investimenti in milioni di franchi		
	1a tappa approvati	tappe ulteriori bloccati	Totale
d. Contributi alle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche	725,1	0	725,1

II

¹ Il presente decreto non sottostà a referendum.

² Il Consiglio federale pone in vigore il presente decreto unitamente al decreto del 10 dicembre 2012³ sulla rete stradale.

1 FF 2012 543
2 FF 2007 7705
3 FF 2012 617

Credito complessivo per il fondo infrastrutturale. DF

Consiglio nazionale, 31 maggio 2012

Il presidente: Hansjörg Walter
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Consiglio degli Stati, 20 settembre 2012

Il presidente: Hans Altherr
Il segretario: Philippe Schwab

Il decreto sarà pubblicato nel Foglio federale non appena la relativa base legale entrerà in vigore.