année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Sélection d'article sur la politique suisse

processus **Sanierung Gotthard-Strassentunnel (13.077)**

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Bieri, Niklaus

Citations préféré

Bieri, Niklaus 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Sanierung Gotthard-Strassentunnel (13.077), 2013 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 12.10.2024.

Sommaire

Chronique générale 1
Infrastructure et environnement 1
Transports et communications 1
Trafic routier 1

Abréviations

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union

CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Trafic routier

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 13.09.2013
NIKLAUS BIERI

Die im Dezember 2012 eröffnete Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) endete im April des Berichtjahrs. Zum Ende der Vernehmlassung übergaben die Alpen-Initiative und 30 weitere Organisationen und Parteien (darunter SP, Grüne, GLP, Junge CVP Uri) der Bundeskanzlei eine Petition gegen die zweite Röhre. In kurzer Zeit wurden rund 68'000 Unterschriften gesammelt. Mit der Petition sollte die Drohung eines Referendums unterstrichen werden. Ende Mai wurde der Bericht zum Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens vorgelegt. Es gingen dabei über 100 Stellungnahmen ein. Mit 57 Vernehmlassungsteilnehmern befürwortete eine knappe Mehrheit die Vorlage, 55 Teilnehmer lehnten sie ab und sieben Teilnehmer nahmen eine neutrale Haltung ein. Neben Uri lehnten die Kantone Bern, St.Gallen, Basel-Stadt, Genf, Waadt und Neuenburg die Vorlage ab, alle anderen Kantone befürworteten sie mit oder ohne Vorbehalte. Während Strassenverkehrsverbände, Handelskammern und Wirtschaftsverbände die Vorlage unterstützten, waren es hauptsächlich Umweltverbände und Verbände des öffentlichen Verkehrs, welche die Vorlage ablehnten. Bei den Parteien verlief der Graben zwischen Befürwortern und Gegnern durch die Mitte: FDP, BDP, CVP und SVP unterstützten die Vorlage; SP, GP und GLP sowie die CVP-Frauen waren dagegen. Ablehnend haben sich auch mehrere italienische und französische Umweltorganisationen geäussert. Ein Hauptargument der Befürworter war die Sicherheit, welche durch die Aufhebung des Gegenverkehrs nach erfolgter Sanierung massiv erhöht würde. Begrüsst wurde zudem, dass mit einer zweiten Röhre ein redundantes System geschaffen würde, welches die Nord-Süd-Verbindung der Strasse in jedem Fall gewährleiste. Die hohen Kosten wurden von den Befürwortern als akzeptabel eingeschätzt, da eine zweite Röhre einen bleibenden Mehrwert schaffen würde. Eine zweite Röhre führe zu einer vergleichsweise kurzen Sperrzeit des Strassentunnels, was vor allem den Tourismusverbänden wichtig war. Die Schweizerische Post äusserte Bedenken, dass sie ohne zweite Röhre durch die längere Sperrzeit ihrer Aufgabe der Grundversorgung nur eingeschränkt nachkommen könnte. Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage wurde von den Befürwortern nicht bezweifelt, da mit der Beschränkung auf jeweils eine Spur in beiden Röhren keine Kapazitätserhöhung stattfinde und damit kein Konflikt mit dem Alpenschutzartikel vorliege. Vernehmlassungsteilnehmer, welche die Vorlage unter Vorbehalten befürworteten, forderten in ihrer Antwort, dass eine Kapazitätserhöhung nicht stattfinden dürfe, am Verfassungsauftrag der Verkehrsverlagerung festgehalten werde und die Finanzierung der zweiten Röhre nicht zu Lasten von anderen Projekten insbesondere im Agglomerationsverkehr gehen dürfe. Der Kanton Aargau beantragte, dass die Spurbeschränkung in einem Abkommen mit der EU festgehalten werde. Von den Gegnern der Vorlage wurde die Verfassungsmässigkeit der Vorlage hingegen bestritten: Mit einer zweiten Röhre würde die Kapazität physisch verdoppelt, auch wenn die Nutzung per Gesetz auf eine Spur beschränkt würde. Es wurde befürchtet, dass die Beschränkung nicht dauerhaft sei bzw. unter Druck nicht aufrecht erhalten werden könnte. Für die GLP, die SP und die CVP-Frauen wäre eine Kapazitätserhöhung mit dem besseren Verkehrsfluss und den kürzeren Sperrzeiten bereits gegeben. Die GP forderte vom Bundesrat eine verfassungskonforme Vorlage. Mehrere Gegner (so etwa die Kantone Uri und Bern, der Schweizerische Gewerkschaftsbund oder die EVP) führten an, dass sich die Stimmbürger schon mehrfach gegen eine zweite Röhre und für die Verkehrsverlagerung ausgesprochen hätten. Weiter wurde die Mittelkonkurrenz erwähnt: Die Kantone Genf und Waadt und die GLP fanden, dass die hohen Kosten einer zweiten Röhre angesichts des grossen Bedarfs an Mitteln im Agglomerationsverkehr nicht gerechtfertigt seien. Die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard zur Finanzierung der Sanierung bzw. zum Bau der zweiten Röhre wurde grossmehrheitlich abgelehnt. Am 13. September des Berichtjahres legte der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet vor. Die Regierung hielt darin an der Sanierungsvariante mit zweiter Röhre fest und betonte ihren Willen, die Beschränkung auf eine Spur je Richtung per Gesetz festzuschreiben. Bei einer Ablehnung der Vorlage im Parlament oder durch ein Referendum würde die Sanierung ohne zweite Röhre mit einer langen Sperrzeit des Strassentunnels durchgeführt. Das Geschäft wird in der Frühjahrssession 2014 im Ständerat (Erstrat) behandelt. [1]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 13.03.2014
NIKLAUS BIERI

Im März 2014 nahm der Ständerat als Erstrat die Beratung über die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) auf. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der kleinen Kammer (KVF-SR) empfahl dem Plenum mit 7 gegen 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und ohne Änderung zuzustimmen. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) beantragte Nichteintreten, eine Minderheit I Janiak (sp, BL) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen sowie die Verfassungsmässigkeit vertieft zu prüfen. Eine Minderheit II Graber (cvp, LU) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat, damit dieser aufzeige, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz in der Vorlage erfüllt werden. Eine Minderheit III Graber (cvp, LU) beantragte schliesslich die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Programm vorzulegen, welches aufzeigt, welche Strassenbauprojekte wegen der zweiten Röhre entfallen bzw. verzögert werden und wie die Mehrkosten aus dem Unterhalt der zusätzlichen Röhre finanziert werden. In seinem Votum für den Antrag der Kommissionsminderheit nahm Standerät Markus Stadler Bezug auf die wichtigsten Argumente der Kommissionsmehrheit. Im Gegensatz zur Darstellung der Mehrheit werde das Tessin während der Sanierung nicht abgeschnitten: Der neue Gotthard-Basistunnel sei bis dahin in Betrieb und neben dem Gotthard führten auch noch andere Pässe in den Norden. Zudem wäre es möglich, den Tunnel in den Sommermonaten zu öffnen. Die Verkehrssicherheit werde durch eine zweite Röhre nur in den Röhren erhöht, auf den Zufahrtsstrecken erhöhe sich dafür das Unfallrisiko durch erwarteten Mehrverkehr. Die Sicherheit lasse sich mit einfachen Massnahmen sehr viel günstiger und effizienter steigern: Beispielsweise könnte der Mindestabstand zwischen Lastwagen erhöht oder die Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden. Stadler betonte zudem den Widerspruch der Vorlage mit dem Alpenschutzartikel. Weitere Rednerinnen und Redner sorgten für eine ausgesprochen lange Eintretensdebatte. Mit 25 gegen 16 Stimmen trat die kleine Kammer schliesslich auf die Vorlage ein und lehnte sämtliche Minderheitenanträge ab. In der Gesamtabstimmung stimmte der Ständerat der Vorlage ebenfalls mit 25 gegen 16 Stimmen zu. Der Nationalrat debattierte in der Herbstsession über die Vorlage. Neben dem Minderheitenantrag Rytz (gps, BE) auf Nichteintreten waren weitere Minderheitsanträge gestellt worden: Minderheit I Graf-Litscher (sp, TG) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verfassungsmässigkeit sowie Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vertieft zu klären. Die Minderheit II Graf-Litscher (sp, TG) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat verbunden mit der Aufgabe, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Die Minderheit III Grossen (glp, BE) beantragte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, in Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung ergänzend festzuhalten, dass die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung auf Transitachsen im Alpengebiet verboten ist. Minderheit IV Nordmann (sp, VD) wollte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag verbinden, dem Parlament eine Sanierung ohne zweite Röhre dafür mit zeitlich umfassendem Bahnverlad von Strassenfahrzeugen zu unterbreiten. Nach langer Debatte zeigten sich sowohl in der Abstimmung über Eintreten wie auch in den Abstimmungen über die Rückweisungsanträge klare Gräben entlang der Parteilinien: Die Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten geschlossen für Nichteintreten und für die Rückweisungsanträge, während die Fraktionen von SVP, FDP, CVP und BDP (bis auf 2 Stimmen) geschlossen für die bundesrätliche Vorlage eintraten. In der Schlussabstimmung vom 26. September 2014 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 120 gegen 76 Stimmen an, der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen. Der Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre", welchem neben SP, Grünen, Grünliberalen auch EVP und CSP sowie über 40 weitere national oder regional tätige Organisationen angehören, ergriff das Referendum. Bereits im Dezember und somit noch vor Ablauf der Referendumsfrist am 15.1.2015 liess der Verein verlauten, die notwendigen 50'000 Unterschriften seien beglaubigt, darüber hinaus seien noch einmal so viele zusätzliche Unterschriften zusammengekommen. [2]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 17.02.2015
NIKLAUS BIERI

Am 17. Februar 2015 bestätigte die Bundeskanzlei das Zustandekommen des **Referendum**s gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung **Gotthard-Strassentunnel**). Von 76 228 eingereichten Unterschriften waren 75 872 gültig. Die Volksabstimmung findet am 28. Februar 2016 statt. [3]

Am 28. Februar 2016 fand die Volksabstimmung über das **Referendum** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) statt. Bei einer hohen Stimmbeteiligung von 63.5% entschied eine Mehrheit von 57% für den Bau einer zweiten Röhre. Die beiden am stärksten betroffenen Kantone Uri und Tessin sagten beide Ja (UR 53.0%, TI 57.8%). Nein sagten nur die Kantone Waadt (45.5%) und Genf (45.2%): Sie profitieren von der Gotthardroute nicht und hielten eigene Umfahrungs- und Agglomerationsprojekte für dringender.
Dem Urnengang war ein intensiver Abstimmungskampf vorausgegangen, der zwar nicht so polarisiert und emotional aufgeladen geführt worden war, wie bei der am gleichen Termin zur Abstimmung kommenden "Durchsetzungsinitiative". In Bezug auf die Inserate in den Printmedien war das Referendum gegen die zweite Gotthardröhre aber die mit Abstand präsenteste Vorlage des Abstimmungswochenendes. In ihren Inseraten warben die Befürworter, deren Kampagne von einem bürgerlichen Komitee geführt wurde, mit mehr Sicherheit im Tunnelverkehr und beschworen den nationalen Zusammenhalt. Sowohl Pro- als auch Contra-Seite warben mit der Solidarität für den Kanton Tessin: Die Befürworter der zweiten Röhre liessen verlauten, das Tessin dürfe nicht isoliert oder abgehängt werden. Die Gegner (unter der Federführung des VCS) erklärten die zweite Röhre hingegen zum "vergifteten Geschenk", welches dem Tessin noch mehr Luft- und Gesundheitsbelastungen bringe – Solidarität mit dem Tessin müsse deshalb bedeuten, eine zweite Röhre abzulehnen. Zudem sei die Vorlage eine Mogelpackung, da sie verfassungswidrig und quasi durch die Hintertür die Strassenverkehrskapazitäten am Gotthard verdopple. Dass die Mittel für eine zweite Röhre in den Städten und Agglomerationen mehr für den Strassenverkehr bewirken könnten als im Gotthardmassiv, war ein Argument des bürgerlichen Nein-Komitees.
Laut der VOX-Analyse zur Abstimmung war für die Ja-Stimmenden massgebend, dass sie das Vorhaben einer zweiten Röhre als wichtig für die Verkehrssicherheit im Gotthardstrassentunnel erachteten. Ja-Stimmende befürworteten zudem eher einen Kapazitätsausbau auf der Nord-Süd-Achse und hätten das Gefühl gehabt, dass die vorgeschlagene Lösung für die Tunnelsanierung die beste sei. Die Nein-Stimmenden begründeten ihre Wahl bei der Nachbefragung mit der Umweltbelastung, die durch den Tunnel entstehe, mit den hohen Kosten und mit der Befürchtung, dass der Tunnel entgegen den Versicherungen der Regierung doch zum Kapazitätsausbau genutzt werde.

Abstimmung vom 28. Februar 2016

Beteiligung: 63.5%
Ja: 1'883'859 (57.0%) / Stände: 18 6/2
Nein: 1'420'390 (43.0%) / Stände: 2

Parolen:
– Ja: SVP, FDP, CVP (2)*, BDP, EDU, MCG
– Nein: SP, GPS, GLP, EVP, PdA, CSP
* in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen [4]

1) BBl, 2013, S. 7315 ff.; Lit. "UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2013). Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet". ; NZZ, 19.4.13.
2) AB NR, 2014, S. 1733 ff.; AB NR, 2014, S. 1866.; AB SR, 2014, S. 191 ff.; AB SR, 2014, S. 323 ff.; AB SR, 2014, S. 982.; BBl, 2014, S. 7343 f.; LZ, 21.3.14; CdT, 22.9.14; NZZ, 25.9.14; LT, 27.12.14
3) BBl, 2015, S. 1751f.
4) APS-Inserateanalyse 28. Februar 2016; VOX Analyse de la votation fédérale du 28 février 2016; NZZ, 27.2.16; CdT, LMD, NZZ, SGT, TA, 29.2.16