

zum Treffen erschienen war, entspann sich eine fruchtbare Aussprache, nicht nur über die Äusserungen Steinbrücks, sondern allgemein auch über weitere bilaterale Themen und Probleme.

2. Zur Frage, ob wir es bei den vier Delegationen bewenden lassen sollen oder ob sich die Bildung weiterer Delegationen aufdrängt: Die Frage stellt sich schon deshalb, weil wir gesehen haben, dass unsere Nachbarländer über wesentlich mehr solche institutionalisierte Beziehungsausschüsse verfügen als wir. Trotzdem meine ich, wir sollten es bis auf Weiteres bei diesen vier Delegationen belassen. Wir haben ja noch weitere multilaterale Delegationen, die eingesetzt werden könnten, wenn es parlamentarischpolitisch einmal brennen sollte, so etwa die Efta/EP-Delegation, die Europaratsdelegation, die Frankophonie-Delegation usw. Oder wir bilden Ad-hoc-Subkommissionen der Ausserpolitischen Kommissionen, wie das in den letzten Jahren auch schon der Fall gewesen ist. Solcher Ad-hoc-Instrumente sollten wir uns auch weiterhin bedienen können.

Wichtig und richtig – und damit komme ich zum Schluss – ist es, dass wir die Beziehungen zu anderen Staaten nicht einfach dem Bundesrat und der Verwaltung überlassen. Die Bundesverfassung verpflichtet uns in Artikel 166 expressis verbis zu einer Mitwirkung bei den Beziehungen zum Ausland, und dieser Verpflichtung müssen und wollen wir nachkommen, mit bescheidenen Mitteln gegenüber dem mächtigen EDA-Apparat – wohl allzu bescheidenen Mitteln. Aber ich meine, dass wir in der neuen Legislatur noch weitere vier Jahre Erfahrung sammeln sollten, bevor wir allenfalls unsere Instrumente ändern oder ergänzen.

In diesem Sinne bitte ich Sie als einer der vier Delegationspräsidenten, vom vorliegenden Bericht Kenntnis zu nehmen.

*Vom Bericht wird Kenntnis genommen
Il est pris acte du rapport*

08.3594

**Motion Marty Dick.
Gotthard-Strassentunnel.
Zweite Röhre
mit einspuriger Verkehrsführung**

**Motion Marty Dick.
Tunnel autoroutier
du Saint-Gothard.
Second tube à voie unique**

**Mozione Marty Dick.
Raddoppio a corsia semplice
del tunnel autostradale
del San Gottardo**

Einreichungsdatum 02.10.08

Date de dépôt 02.10.08

Ständerat/Conseil des Etats 08.12.08

08.3745

**Postulat Lombardi Filippo.
Sanierung
des Gotthard-Strassentunnels.
Bau einer zweiten Röhre
Postulat Lombardi Filippo.
Assainissement
du tunnel routier du Saint-Gothard.
Construction d'un second tube routier**

**Postulato Lombardi Filippo.
Risanamento della galleria
del San Gottardo
e realizzazione di un secondo tubo**

Einreichungsdatum 03.10.08

Date de dépôt 03.10.08

Ständerat/Conseil des Etats 08.12.08

Le président (Berset Alain, président): Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion 08.3594 ainsi que le postulat 08.3745.

Bieri Peter (CEg, ZG): Im Vorfeld der heutigen Sitzung sind verschiedene Kolleginnen und Kollegen zu mir als dem Präsidenten der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) gekommen und haben mich gefragt, ob es nicht sinnvoll wäre, dass wir diese beiden Vorstösse, die doch eine weitreichende Wirkung auf die Verkehrspolitik unseres Landes haben, in der Kommission vorberaten, so, wie es unser Reglement in Artikel 17 Absatz 3 vorsieht.

Eine Vorbemerkung dazu: Gestern Abend habe ich noch auf dem Internet nach den bundesrätlichen Antworten gesucht und diese nicht gefunden. Heute haben wir die Antworten des Bundesrates auf diese beiden Vorstösse schriftlich erhalten. Nun sind ja diese Vorstösse und ihre Forderungen doch von einiger oder sogar von sehr grosser Tragweite, indem insbesondere in der Motion Marty Dick ein zweiter Tunnel durch den Gotthard gefordert wird. Ich denke, wir sollten diese Thematik vorerst vertieft in der KVF diskutieren, insbesondere auch die Thematik der Tunnelsanierung im Hinblick auf den Zeitpunkt der Sanierung, die Dauer einer allfälligen Schliessung dieses Tunnels und natürlich auch die Frage, wie man in dieser Zeit den Verkehr durch oder über den Gotthard bewältigen will. Wir sollten auch die Frage der Tunnelsicherheit miteinander anschauen, insbesondere auch im Lichte der Verkehrsverlagerung, die mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels greifen soll, so, wie wir das im Rah-

men des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes letzte Woche noch einmal bestätigt haben. Wir müssen auch die Frage diskutieren, ob ein zweiter Strassentunnel, selbst wenn man die Kapazitäten nicht erweitern will, sich verbinden lässt mit dem Alpenschutzartikel, also mit Artikel 85 der Bundesverfassung, wo festgelegt ist, dass die Transitkapazität der Strassen durch die Alpen nicht erhöht werden darf.

Sie sehen also, dass es hier einen Strauss von Fragen gibt, die emotionslos im Lichte der Sachverhalte diskutiert werden sollten. Ich glaube, dieses Gremium ist nicht dazu geeignet, im jetzigen Moment darüber zu diskutieren, vielmehr sollte die KVF dies in ihrer Tätigkeit vertieft tun. Dann könnte sie Ihnen auch einen entsprechenden Antrag zukommen lassen, wie man allenfalls diesen Tunnel im Jahr 2020 oder später sanieren will. Sie könnte die Fragen beantworten, ob es einen zweiten Tunnel braucht und wie man den allenfalls finanzieren sollte.

Wir haben schon in anderen Fragen entsprechende Vorstösse den zuständigen Fachkommissionen zugewiesen – ich verweise etwa auf die Motion Inderkum zur Frage der Wasserzinsen oder auf die Motion Forster bezüglich der Ex-ante-Regulierung im Rahmen des Fernmeldegesetzes.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, meinem Ordnungsantrag zuzustimmen, damit diese beiden Vorstösse von der KVF vorberaten werden können.

Le président (Berset Alain, président): Nous passons à la délibération sur la motion d'ordre. Je vous rappelle que la discussion ne peut porter que sur la motion d'ordre.

Marty Dick (RL, TI): Je ne sais pas très bien ce qui figure à l'article 17 alinéa 3 de notre règlement, mais j'aimerais remercier Monsieur Bieri pour sa motion d'ordre.

Monsieur le président, permettez-moi de dire que les conditions dans lesquelles le Parlement est appelé à travailler sont tout à fait déplorables. La réponse du Conseil fédéral m'est arrivée ce matin sur ce petit bijou qu'est mon i-Phone pendant que j'étais dans le train et cela grâce à l'amabilité et à la diligence du secrétaire du Conseil des Etats. J'ai essayé d'ouvrir – en passant trois fois devant l'église de Wassen! – la pièce jointe qui était la réponse du Conseil fédéral. Lorsque finalement en arrivant près d'Arth-Goldau, j'ai réussi à lire la réponse du Conseil fédéral, mon énervement a encore augmenté parce que je trouve que le problème qu'on soulève mériterait un peu plus de sérieux et d'attention.

Monsieur le conseiller fédéral, je sais que ce n'est pas vous qui écrivez les réponses, mais quand même, lorsqu'on sait ce qui s'est déjà passé dans ce tunnel, lorsqu'on connaît les risques qu'on prend dans ce tunnel, je crois qu'on pourrait examiner ce sujet d'une façon un peu plus sérieuse, et je suis donc heureux que la Commission des transports et des télécommunications ait pris cette initiative.

Depuis l'ouverture du plus long tunnel autoroutier du monde, je crois que personne dans cet hémicycle ne l'a parcouru aussi souvent que moi. Je crois que personne d'entre vous n'a vécu l'aventure qui m'est arrivée, c'est-à-dire d'avoir un pneu qui explose en plein tunnel et de vivre ces moments d'enfer quand vous êtes au milieu de ce tunnel et que tout le trafic venant d'en face passe à quelques centimètres de vous. Cela pour vous dire qu'il ne s'agit nullement d'augmenter la capacité du tunnel du Saint-Gothard, mais simplement de la sécurité des personnes tout d'abord et de la sécurité d'une liaison. C'est cela le problème dont nous discutons. Je crois que si nous ne faisons rien, nous sommes tous responsables de ce qui pourrait advenir dans ce tunnel où circulent des voitures, des cars avec des enfants, des camions chargés de matériaux dont personne ne contrôle véritablement ce dont il s'agit, et le moindre accident peut provoquer un incendie qui – l'expérience nous le démontre – développe tout de suite une chaleur de plus de 1000 degrés.

Je sais, Monsieur le président, ce n'est qu'une motion d'ordre, mais permettez-moi quand même d'exprimer mon énervement face à la manière dont le Conseil fédéral traite ce problème. Lorsque la décision de construire le troisième tunnel du Belchen – je dis bien le troisième tunnel! – a été prise,

cela n'a pas donné lieu à de nombreuses discussions et lorsque vous avez inauguré le troisième tunnel du Baregg, c'est-à-dire six pistes, vous n'avez pas fait beaucoup d'histoires non plus. Nous parlons de la principale liaison entre le sud et le nord.

Le président (Berset Alain, président): Monsieur Marty, je vous donne tout d'abord une information pour vous dire ce que contient l'article 17 alinéa 3 de notre règlement: «Une intervention peut être soumise à examen préalable si la commission compétente ou le conseil en décident ainsi.» Nous sommes donc dans ce cas de figure.

Je vous remercie aussi de vous être exprimé sur la motion d'ordre et d'avoir indiqué que vous étiez favorable au renvoi à la commission.

Je passe maintenant la parole à Monsieur Lombardi en le priant également de s'exprimer uniquement sur la motion d'ordre et non sur le contenu de son intervention personnelle.

Lombardi Filippo (CEg, TI): Je ne m'exprimerai «également» – selon votre formule – que sur la motion d'ordre. J'aimerais vous dire que je peux me rallier aussi à mon tour à la proposition du président de la Commission des transports et des télécommunications. Je n'aurais pas déposé ce postulat, car j'ai une règle personnelle qui se formule ainsi: pendant les cinq ans qui suivent un vote populaire, je ne m'occupe plus du sujet concerné par le vote en question. On en est à quatre ans et demi, et donc j'aurais dû encore attendre six mois.

Mais voilà que le Conseil fédéral nous fait parvenir une information qui est différente de celle que nous avions au moment du vote sur le contre-projet Avanti, et cette information essentielle concerne la date de l'assainissement total du tunnel routier actuel.

Je vous rappelle qu'à l'occasion de cette votation populaire, le Conseil fédéral nous avait assuré qu'aucun assainissement n'était nécessaire avant 2030, que donc nous n'avions pas à nous préoccuper de ce sujet, alors que l'information qui a été fournie il y a quelques mois est que l'assainissement est nécessaire en 2020. Cela change évidemment la donne pour un canton comme le Tessin, qui se trouve justement de l'autre côté de ce tunnel et qui, en cas d'un assainissement total, serait probablement coupé du reste de la Suisse au moins pendant une année. C'est une situation qu'aucune région de ce pays n'accepterait et qu'aucune n'est destinée à connaître, étant donné la situation géographique qui est la nôtre.

Donc, je crois qu'il y a assez d'éléments pour que l'on se penche – même si les cinq ans canoniques ne sont pas écoulés – sur cette question et que l'on dise, au moins, qu'il faut présenter un concept pour affronter cet assainissement total et que ce concept doit comporter certaines variantes. Ensuite, on prendra les dispositions politiques qui s'imposent. Evidemment, le problème que je soulève est complémentaire au problème de la sécurité que Monsieur Marty Dick a évoqué.

Donc, je suis d'accord sur le fait que cette question est éminemment technique – elle se compose de beaucoup d'éléments – et qu'elle pourrait être mieux affrontée dans la Commission des transports et des télécommunications qu'elle ne peut l'être ici, toutes les opinions étant évidemment possibles au plénum. Alors je vous communique que j'accepte la motion d'ordre du président de la Commission des transports et des télécommunications et que je suis d'accord pour que ce postulat soit renvoyé à la commission.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Bieri ... 36 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Le président (Berset Alain, président): Vous avez adopté la motion d'ordre et ainsi facilité considérablement la tâche du représentant du Conseil fédéral, qui avait certainement prévu de s'exprimer sur ce sujet. Je pars de l'idée que ces