

07.3495

Motion Wehrli Reto. Neat und ZEB

Motion Wehrli Reto. NLFA et projet ZEB

Einreichungsdatum 22.06.07

Date de dépôt 22.06.07

Nationalrat/Conseil national 21.12.07

Bericht KVF-SR 13.01.09

Rapport CTT-CE 13.01.09

Ständerat/Conseil des Etats 04.03.09

Le président (Berset Alain, président): Un rapport écrit de la commission vous a été remis. La commission propose, à l'unanimité, de rejeter la motion.

Bieri Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Das Gleiche wie zur Motion 07.3492 kann auch zu dieser Motion gesagt werden. Hier ist vor allem auf Artikel 10 des ZEB-Gesetzes zu verweisen.

Abgelehnt – Rejeté

09.3000

Postulat KVF-SR (08.3594). Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Postulat CTT-CE (08.3594). Assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard

Einreichungsdatum 12.01.09

Date de dépôt 12.01.09

Ständerat/Conseil des Etats 04.03.09

Le président (Berset Alain, président): Le Conseil fédéral propose d'adopter le postulat.

Bieri Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Die Vorstösse der Herren Lombardi und Marty Dick haben in der letzten Wintersession kurzfristig zu einiger Aufregung geführt. Ich habe damals den Antrag gestellt, die beiden Vorstösse seien der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zur Beratung und Antragstellung zuzuweisen.

Zur Ausgangslage: Am 2. und 3. Oktober 2008 haben unsere beiden Tessiner Standesvertreter die beiden erwähnten Vorstösse eingereicht. Während Herr Marty konkret per Motion die Erarbeitung eines Projektes für Bau und Finanzierung einer zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels mit einspuriger Verkehrsführung verlangt, verlangt das Postulat Lombardi für die Sanierung des Strassentunnels unter anderem auch einen Lösungsvorschlag für den Bau einer zweiten Röhre.

Der Bundesrat beantragt mit Beschluss vom 5. Dezember des vergangenen Jahres, beide Vorstösse abzulehnen. Er argumentiert, dass die Sanierung und der Bau einer zweiten Röhre nicht miteinander vermischt werden dürften, da sich der Bau einer zweiten Röhre nicht allein mit der Totalsanierung der ersten Röhre begründen lasse. Der Bundesrat beruft sich in seiner Antwort auf das zweimalige Verdikt von Volk und Ständen aus den Jahren 1994, bei der Abstimmung über die Alpen-Initiative, und 2004, bei der Abstimmung über den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative. In den beiden Abstimmungen wurde festgelegt bzw. bestätigt, dass die Tran-

sportstrassenkapazität im Alpengebiet nicht ausgeweitet werden dürfe.

Zwar attestiert der Bundesrat in seiner Antwort, dass die parlamentarischen Vorstösse die Akzeptanz enthielten, die Kapazitäten seien nicht auszuweiten. Selbst unter Berücksichtigung dieser Nichtausweitung der Kapazitäten betrachtet der Bundesrat den Bau einer zweiten Röhre für nicht angebracht, da der öffentliche Druck – unter anderem auch des Auslands – auf eine Ausweitung bei faktisch vorhandener Kapazität schnell wachse. Zudem seien die Investitionskosten sehr hoch, dies selbst unter Berücksichtigung des Sicherheitsgewinns. Letztlich verweist der Bundesrat auch auf die Konkurrenz zwischen der Ausweitung der Strassenkapazität und der Wirtschaftlichkeit der Neat. Aus all den genannten Gründen lehnt der Bundesrat die beiden Vorstösse ab.

Wie gesagt, habe ich in der Wintersession per Ordnungsantrag vorgeschlagen, dass die beiden Vorstösse in Anwendung von Artikel 17 Absatz 3 unseres Geschäftsreglementes der zuständigen Fachkommission zur Beratung und Antragstellung zugewiesen werden. Die KVF hat am 12./13. Januar 2009 darüber beraten und stellt Ihnen den Antrag, anstelle der beiden Vorstösse das von der Kommission ausgearbeitete Postulat anzunehmen. Wenn die Kommission nicht konkret den Antrag stellt, die beiden Vorstösse abzulehnen, erfolgt dies aus dem Umstand, dass die Herren Marty und Lombardi uns nach der Beratung vom 12./13. Januar und vor der Sitzung vom 9. Februar mitgeteilt haben, dass sie ihre Vorstösse zugunsten des Kommissionspostulates zurückziehen würden. So weit zur Ausgangslage.

Wir haben an unserer Kommissionssitzung die Situation der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit Vertretern des Astra besprochen. Ich versuche hier, die wichtigsten Erkenntnisse wiederzugeben: Der Gotthard-Strassentunnel steht im Spannungsfeld von Kapazität, Verfügbarkeit, Sicherheit, Zustand der Anlage und Vollzug des Volkswillens. Rein statistisch gesehen, lässt sich über den Gotthard-Strassentunnel sagen, dass dieser zwar saisonale, aber keine generellen Kapazitätsprobleme hat. Der Direktor des Astra führte aus, dass zurzeit noch zu wenig gefestigte, ausreichende Kenntnisse vorhanden seien, um zu sagen, was zu tun sei, welcher Finanzierungsbedarf bestehe, wie das Sanierungskonzept aussehe und welches der richtige Interventionszeitpunkt sei. Richtig sei, dass die Sanierung nicht in einem sonst üblichen Zeitfenster angegangen werden könne. So stellt sich etwa die Frage, ob das heute bestehende Lichttraumprofil von etwa 4,5 Metern ausreiche oder ob dieses allenfalls auf die heute geforderte Norm von 5,2 Metern ausgeweitet werden müsse. Auch der genauere Zeitpunkt sei im Moment noch offen. Nicht von der Hand zu weisen sei sicher die Tatsache, dass die Sanierung des bestehenden Tunnels einfacher vorgenommen werden könne, wenn ein zweiter vorhanden sei. Zuständige Fachexperten des Astra erklärten uns in der Kommission, dass in den nächsten fünf bis zehn Jahren der Belag erneuert werden müsse; ansonsten sei der Tunnel in einem guten Zustand; seit 1980 seien etwa 200 Millionen Franken für die Erneuerung und den Unterhalt eingesetzt worden.

In der Kommission wurde dem Anliegen der Tessiner, nicht während längerer Zeit von der übrigen Schweiz abgeschnitten zu sein, Verständnis entgegengebracht. Hingegen darf nicht vergessen werden, dass in den letzten Jahrzehnten für die verschiedenen Verbindungen ins Tessin sehr grosse Bauvolumen ausgelöst worden sind. Auch wurde daran erinnert, dass sich sowohl die Tessiner als auch die Urner Bevölkerung gegen die Kapazitätserweiterungen auf den Gotthardstrassenstrecken ausgesprochen haben. In unserer Kommission wurde weiter darauf hingewiesen, dass die Sanierung des Strassentunnels auch im Lichte der nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels massiv grösseren Bahnkapazitäten gesehen werden müsse; der alte Bahntunnel ermögliche denn auch den Verlad einer beschränkten Anzahl Fahrzeuge des Strassenverkehrs. Die Interpellation Inderkum 07.3652 hat diese Thematik bereits aufgenommen. Es wurde wiederholt betont, dass der Druck zu einer Kapazitätserweiterung, auch wenn es auf dem Papier noch so strikt

geschrieben sei, gross werde, selbst wenn wir gegenüber dem Ausland sagen könnten, dies sei in unserer Verfassung so festgeschrieben. Auch sei zu bedenken, dass eine Ausweitung am Gotthard umgehend zu einer massiven Verkehrszunahme auf den Zubringerstrecken führen würde, was insbesondere im Raum Luzern zu zusätzlichen Verkehrsstaus führen werde.

Aufgrund der Diskussion in unserer Kommission unterbreiten wir dem Plenum das vorliegende Postulat, das der Bundesrat zur Annahme beantragt. Es enthält zwei Blöcke verschiedener Fragen und ersucht den Bundesrat, bis Ende 2010 in einem Konzept und nicht einfach in einem unverbindlichen Bericht aufzuzeigen, wie die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels vorzunehmen sei.

Der erste Fragenkreis umfasst den Bereich der Sanierung in technischer und organisatorischer Hinsicht. Der zweite Fragenblock nimmt die Thematik der zweiten Röhre in einer umfassenden Form auf, das heisst die Fragen nach den politisch-institutionellen Voraussetzungen für eine zweite Röhre, nach den Kosten und deren verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten sowie nach den Auswirkungen für andere Strassenprojekte, die zurückgestellt respektive vorgezogen werden müssten. Wir richten den Blick auch auf unsere Nachbarländer und fragen, wie sie ihre Probleme angehen. Als wichtige Anliegen erachten wir auch das Verhältnis dieses Baus zum Landverkehrsabkommen mit der EU, die Auswirkungen auf die Güterverkehrsverlagerung, nicht zuletzt in Anbetracht der mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz vorgesehenen Alpentransitbörse, und auf die Rentabilität der Neat.

Nicht ganz einig waren wir uns in der Kommission, ob der Bundesrat in seinen Überlegungen auch Frage 6.3, nämlich die Frage der Mehrheitsfähigkeit bei einer Volksabstimmung über einen allfälligen zweiten Strassentunnel, zu prüfen und zu berücksichtigen habe. Letztlich – und damit bin ich schon fast wieder am Anfang unserer Überlegungen – braucht es für den Entscheid auch den Willen und die Bereitschaft des Stimmbürgers. Damit wäre gesagt, dass sich auch unsere Kommission bewusst war, dass dieses Thema nicht nur ein technisches, sondern eben auch ein hochpolitisches ist.

Ich komme zum Schluss: Ich bedanke mich beim Rat, dass er der KVF die Gelegenheit gab, zu diesem sehr sensiblen Thema Stellung zu nehmen. Ich schätze die Bereitschaft der beiden Tessiner Kollegen, ihre Vorstösse zugunsten unseres Kommissionspostulates zurückzuziehen. Dem Bundesrat danke ich für die positive Aufnahme desselben, und zuallerletzt ermuntere ich Sie im Namen der Kommission, diesem Vorgehen zuzustimmen.

Lombardi Filippo (CEg, TI): Je confirme les propos du président de notre commission. Effectivement, j'ai dit que j'étais disposé à retirer mon postulat 08.3745 en faveur du postulat de la commission que je trouve bien formulé.

Le postulat 09.3000 demande ce qu'il est important de savoir, c'est-à-dire une présentation complète, de la part du Conseil fédéral, de la façon dont il envisage de résoudre le problème de l'assainissement total du tunnel routier du Saint-Gothard; il s'agira notamment d'examiner toutes les possibilités et les alternatives imaginables pour rendre le moins importants possible les désagréments et les dommages que le canton du Tessin, l'économie suisse en général et la liaison routière pourraient subir dans le cas d'une interruption prolongée pour un assainissement total – on parle d'une durée qui pourrait être supérieure à une année.

Le Conseil fédéral propose d'accepter le postulat, et il nous livrera le rapport complet demandé d'ici la fin 2010. Je pense que c'est bien ainsi.

Il faut quand même se rendre compte que le point de départ de mon postulat est bien une communication du DETEC lui-même, lequel a informé l'opinion publique il y a quelques mois que l'assainissement total du tunnel routier du Saint-Gothard serait nécessaire non pas en 2030, comme cela avait été suggéré lors de la votation populaire sur le contre-projet à l'initiative Avanti, mais déjà en 2020. Ce déplacement d'une dizaine d'années de la date prévisible pour un

assainissement total exige, à mon avis, que l'on se penche sérieusement sur la question et qu'on se demande tout d'abord dans quelles circonstances cet assainissement aura lieu: est-ce qu'il nécessite vraiment une fermeture totale de ce tunnel pendant au moins une année et quelles sont les alternatives qui devraient être prises en considération pour garantir la liaison entre le Tessin et le reste de la Suisse, et par ailleurs pour garantir une liaison d'importance européenne, comme nous le savons bien?

Le président de la commission a souvent fait référence aux dispositions qui ont été introduites dans la Constitution fédérale en vertu de l'acceptation de l'initiative des Alpes. Je voudrais bien préciser que l'on peut approcher le problème de deux façons. On peut évidemment se dire, certains le font, qu'il faut remettre en question cette décision et qu'il faut procéder à une augmentation, un jour ou l'autre, de la capacité de cet entonnoir, mettre fin à cet engorgement, supprimer ce goulet d'étranglement que représente aujourd'hui le tunnel routier du Saint-Gothard. Il faudra un jour augmenter la capacité. Ceci signifie bien évidemment qu'il faudrait passer par une votation populaire et demander au peuple de changer d'avis sur un objet sur lequel il s'est prononcé par deux fois.

Oui, c'est possible, Monsieur Leuenberger! Pour le droit de vote des femmes, le peuple a dû se prononcer plusieurs fois. Nous connaissons le cas de l'AVS, parce qu'il a été demandé plusieurs fois au peuple s'il était d'accord d'introduire une assurance-vieillesse. Et il y d'autres exemples d'objets qui ont été soumis plusieurs fois au peuple avant qu'il les accepte. Il n'est donc pas interdit constitutionnellement, politiquement, juridiquement et même moralement de reposer la même question à quelque cinq, six, sept ou dix années d'intervalle. (*Remarque intermédiaire Leuenberger-Solothurn: Cela dépend de la qualité du postulat!*) La qualité du postulat sera évaluée par une cour suprême que nous n'avons pas encore. Nous pouvons évidemment imaginer que quelqu'un demande un jour de vérifier cela et demande au peuple de se prononcer une nouvelle fois, mais ce n'est pas le but du postulat que j'ai déposé. Il vise autre chose, il est parfaitement complémentaire à la motion Marty Dick 08.3594. Il s'agit de résoudre un problème de disponibilité et de sécurité de la liaison lors des travaux d'assainissement total plutôt que dans d'autres circonstances.

Nous savons actuellement que, pour des banalités, nous avons régulièrement, au moins une fois par semaine, une interruption du trafic dans ce tunnel. Une panne d'essence, un accident tout à fait mineur représentent chaque fois une interruption de la principale liaison nord-sud de ce pays. Chaque cas banal pose ce problème. Est-ce qu'on pourrait réduire ce genre de problèmes en ayant un deuxième tunnel, même sans augmenter la capacité de l'axe routier en question? Evidemment, cela voudrait dire qu'on utiliserait le deuxième tunnel lorsqu'il y a besoin de procéder à un assainissement total ou partiel, comme cela se passe chaque année pendant un certain nombre de semaines – qui va en augmentant d'ailleurs – ou lors de pannes, d'accidents, de conditions qui mettent hors service pendant un temps plus ou moins limité le tunnel actuel. Voilà donc la différence qu'il est important de faire.

Ni mon postulat, ni – d'après ce que j'ai compris, il le dira lui-même – la motion Marty Dick précitée ne prévoient de remettre en discussion la capacité sur l'axe en question. Par mon postulat, je demande que l'on se penche sereinement sur une question de sécurité routière, d'une part, et de disponibilité permanente de la liaison nord-sud, d'autre part, dans le respect du dispositif constitutionnel actuel. Si quelqu'un veut poser une autre question une autre fois, il la posera. Ce n'était pas le but de ce postulat.

Je retire donc mon postulat et vous invite à soutenir le postulat de notre commission.

Büttiker Rolf (RL, SO): Ich stelle mir die Frage: Worum geht es eigentlich jetzt? Es geht um die Frage bzw. um die Antwort auf die Frage, wie die bevorstehende Sanierung der mittlerweile in die Jahre gekommenen Gotthardröhre – sie

ist rund 17 Kilometer lang – ohne massive Behinderung des Verkehrs erfolgen kann. Das ist die zentrale Frage, die sich stellt.

Ich unterstütze das Postulat in allen Teilen und möchte noch zwei Aspekte anfügen, die sich für mich im Zusammenhang mit dieser Frage ergeben.

Weil ich in der Gegend wohne, habe ich in der letzten Zeit die Belchentunnel-Sanierung angeschaut. Sie kennen die Geschichte des Belchentunnels: Er ist richtungsgetrennt. Ich mache eine gewisse Parallele zur Sanierung am Gotthard. Ich weiss, dass sich die Verfassungsfrage natürlich am Gotthard mit dem Alpentransit etwas anders stellt als bei der Belchentunnel-Sanierung. Das ist anders, dieser Vergleich ist nicht statthaft, das gebe ich gerne zu. Trotzdem habe ich natürlich auch geschaut, wie der Bund bei der Belchentunnel-Sanierung operiert hat. Beim Belchentunnel hat der Bundesrat die Problematik mit Blick auf die Grosse Sanierung beider – beider! – Strassentunnelröhren bis spätestens im Jahr 2015 anerkannt und hat den Auftrag erteilt, ein generelles Projekt für eine dritte Röhre beziehungsweise, gemäss offizieller Diktion, für einen sogenannten Sondierstollen auszuarbeiten. Er hat natürlich dort, beim Belchentunnel, eine Nutzwertanalyse gemacht, eine Beurteilung der Zweckmässigkeit von Sanierungsvarianten. Der Bundesrat kommt hier zum Ergebnis, dass die Variante mit einer dritten Tunnelröhre als Massnahme zur Aufrechterhaltung der bestehenden Kapazität für künftige Sanierungsphasen zweckmässiger sei als die Varianten mit einer Teilsperrung der bestehenden Tunnelröhren.

Zugegebenermassen können der Belchen- und der Gotthard-Strassentunnel nicht in allen Teilen direkt miteinander verglichen werden. Dennoch sind gewisse Parallelen zur anstehenden Sanierung des Gotthard-Strassentunnels vorhanden. Der Belchen könnte, Herr Bundesrat, durchaus ein Vorbild für den Gotthard sein. Ich habe bereits gesagt: Die Verfassungsfrage stellt sich dort etwas anders. Aber wir müssen unserer Bevölkerung erklären können, warum bei der Sanierung des richtungsgetrennten Strassentunnels am Belchen eine dritte Röhre gemacht wird. Der Bundesrat will ja gemäss den Antworten auf die Vorstösse Marty Dick (08.3594) und Lombardi (08.3745) eben keine weitere Tunnelröhre am Gotthard und keine Verquickung mit der Sanierung der bestehenden Röhren. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, aber es muss eine Erklärung her, warum das beim Belchen anders angeschaut wird.

In die gleiche Richtung gehen auch die Fragen: Warum – das ist für viele Leute in diesem Land nicht nachvollziehbar – die hohen Sicherheitsstandards beim per se äusserst sicheren Schienenverkehr; und wieso kann es auf der Gotthardachse der Neat beim Bau des aus zwei Röhren bestehenden Ceneri-Basistunnels – ich habe dem auch zugestimmt – zu Mehrkosten von 650 Millionen Franken kommen? Frau Diener, diese 650 Millionen Franken für den Ceneri-Basistunnel sind genau so ein Kredit gewesen, der dann natürlich den Neat-Kredit beansprucht hat. Ich frage mich auch: Warum sollen beim Gotthard-Strassentunnel, bei der Hauptachse des alpenquerenden Strassenverkehrs, nicht die gleichen Massstäbe gelten? Es schiene eigentlich logisch, dass bezüglich Tunnelsicherheit bei den Verkehrsträgern Schiene und Strasse mit gleich langen Ellen gemessen werden muss und dass auch beim Strassenverkehr mit infrastrukturseitigen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die bekannten Risiken beseitigt werden. Und übrigens ist es natürlich schon so, dass der Sicherheitsgewinn beim Gotthard in erster Linie dem hausgemachten Strassenverkehr dient. Rund drei Viertel des Gesamtverkehrsaufkommens am Gotthard ist schweizerischer Verkehr, der restliche Viertel ist Transitverkehr, der vor allem während den Ferienreisezeiten wie an Ostern und Pfingsten den einheimischen Verkehr überlagert und zu den bekannten Problemen führt.

Ich bitte also den Bundesrat – Sie müssen es nicht jetzt tun, aber im Zusammenhang mit der Bearbeitung des Postulates –, die Frage zu klären, weshalb man den Ceneri-Basistunnel für die Schiene richtungsgetrennt gemacht hat und

man das beim Gotthard-Strassentunnel nicht tun will; auch der Vergleich mit dem Belchentunnel müsste nach meiner Auffassung sauber durchgeführt werden. Ich danke, wenn Sie sich bereiterklären, dies zu tun.

Marty Dick (RL, TI): Si, dans l'affaire du tunnel routier du Saint-Gothard, les discussions peuvent susciter des émotions, c'est surtout parce que, en face, il y a un dogmatisme choquant. J'espère, cher collègue Leuenberger, que je ne dirai pas trop de bêtises.

Un des deux seuls arguments qui m'incitent à m'exprimer, c'est celui de la sécurité. Le tunnel actuel est dangereux. Pendant 17 kilomètres, les automobiles, les autocars, les poids lourds, les autobus se croisent à 80 kilomètres à l'heure chacun – ce qui représente, le cas échéant, une collision à 160 kilomètres à l'heure contre un obstacle fixe –, à quelques centimètres de distance, sans aucune piste de secours, avec seulement des niches à certains endroits. Alors je le dis ici solennellement: en cas d'accident, nous portons tous une responsabilité pour ce qui est de cette situation.

Je rappelle que le projet original de tunnel routier au Saint-Gothard a toujours prévu, dès le début, deux tunnels séparés. Et si vous regardez comment sont faites les entrées aujourd'hui, vous voyez que c'est exactement ce qui a été prévu. J'ai été directeur du Département des constructions publiques et j'ai vu les plans: il a toujours été prévu de construire deux tunnels. C'est pendant la réalisation du projet que l'on a finalement renoncé à un tunnel pour des raisons d'économies.

Personne ne veut d'une augmentation de la capacité, et nous avons aussi le souci de respecter la Constitution même si, et Monsieur Lombardi a parfaitement raison de le rappeler, le peuple peut aussi changer d'idée vu que les circonstances et les époques changent. Il y a de nombreux exemples qui le prouvent. Deux tunnels qui comprennent chacun une piste et une piste de secours, donc deux tubes monodirectionnels, sont – je crois qu'il n'y a pas de grande démonstration à faire – un gain formidable au niveau de la sécurité. C'est un gain aussi pour ce qui est de la sécurité de la liaison parce que, en cas de nécessité, on peut rapidement transformer le tube où aucun accident n'est survenu ou où il n'y a pas de travaux urgents en un tunnel bidirectionnel où les vitesses sont inférieures. Donc, cette solution respecte pleinement le mandat constitutionnel et les restrictions constitutionnelles.

A Monsieur Bieri, j'aimerais quand même rappeler que, quand il fait état de statistiques, il dit que finalement il n'y pas tellement de trafic dans le tunnel routier du Saint-Gothard et qu'il est surtout saisonnier. Monsieur Lombardi l'a dit, le moindre petit accident au tunnel du Saint-Gothard provoque sa fermeture parce que la dépanneuse, la police, etc., qui entrent dans le tunnel ne peuvent le faire que si on bloque le trafic, et chaque blocage du trafic provoque des queues qui imposent très rapidement des heures d'attente. Alors j'invite la commission ainsi que Monsieur Bieri – qui ne m'écoute pas – à faire une comparaison statistique entre le tunnel du Seelisberg et celui du Saint-Gothard pour ce qui a trait au nombre d'accidents par véhicule-kilomètre et au nombre de bouchons. Ils verront très rapidement où sont les problèmes. Monsieur Büttiker a dit avec raison que pour le train on a choisi deux tunnels séparés, et donc cela démontre aussi que c'est un élément de sécurité. Si cela vaut pour le rail, on ne comprend pas pourquoi cela ne devrait pas valoir pour les automobiles.

J'aimerais dire encore deux choses. Si demain le tunnel routier du Saint-Gothard devait être fermé pendant une très longue période, ce sera toute la Suisse qui en subira les conséquences. Ce sera le canton de Zurich, ce sera tout l'axe du San Bernardino, ce sera le Valais avec le Simplon et le Saint-Bernard, ce sera le canton de Vaud, ce sera toute la Suisse qui sera affectée par ce problème, et pas seulement la Suisse italienne.

Et donc, je crois que ce problème doit être étudié très sérieusement. La plupart d'entre nous ne seront probablement plus députés lorsqu'un événement se produira. Les plus jeu-

nes d'entre nous et Monsieur le conseiller fédéral Leuenberger occuperont certainement encore leur place, mais je crois que nous devons assumer nos responsabilités aujourd'hui par rapport à un événement qui aura lieu dans dix ou quinze ans. Et surtout, nous devons assumer notre responsabilité pour un ouvrage qui présente aujourd'hui un très haut potentiel de danger.

Enfin, j'aimerais vous rappeler que vous avez adopté, à l'unanimité et contre l'avis du Conseil fédéral, une recommandation qui demandait à celui-ci que la route du col du Saint-Gothard soit aménagée de façon à ce qu'elle puisse être ouverte pendant une plus longue période de l'année – aujourd'hui, elle est ouverte de juin à mi-octobre –, ce qui contribuerait aussi à une meilleure sécurité des liaisons entre le sud et le nord, et donc j'espère que cet aspect sera lui aussi traité dans le cadre de ce postulat.

Permettez-moi une dernière recommandation. On a donné un délai à l'administration: fin 2010. Cela me paraît très long, et peut-être qu'il y a effectivement des études à faire qui sont complexes, mais j'aimerais inviter le gouvernement, l'administration à mettre tout en oeuvre pour qu'on puisse très rapidement disposer de ce concept d'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard.

Stadler Hansruedi (CEg, UR): Traktandiert ist heute eigentlich ein Postulat unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Ich danke dem Kommissionspräsidenten für seine Ausführungen. Ich denke, er hat eindeutig aufgezeigt, was das Postulat will und was es nicht will. So, wie dieses Postulat abgefasst ist, kann eigentlich keiner gegen dieses Postulat sein. Auch ich unterstütze dieses Postulat. Ich bin sehr gespannt auf die Antwort des Bundesrates auf Frage 6.3: «Wie beurteilt dannzumal der Bundesrat die Mehrheitsfähigkeit eines Baus einer zweiten Tunnelröhre bei der Schweizer Bevölkerung?» Das heisst, er muss nicht eine Beurteilung aus heutiger Sicht vornehmen, sondern er muss beurteilen, wie er eine Meinung dannzumal beurteilt – eine Frage, die sich in x Jahren vielleicht einmal stellen wird. Ich bin sehr gespannt auf die Antwort auf diese Frage.

Zu den beiden Kollegen Marty und Lombardi möchte ich lediglich sagen: Wir müssen heute eigentlich keine Grundsatzdiskussion über die Frage «zweite Röhre: ja oder nein?» führen. Ich möchte aber trotzdem erwähnen: Es gab einmal einen Volksentscheid; es gibt eine Geschichte. In Bezug auf die Frage einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard haben Volk und Stände immer die Parlamentsmehrheit zurückgepfiffen, letztmals erst vor fünf Jahren beim Avanti-Gegenvorschlag. Lesen Sie bitte Ihre Voten, die Sie vor fünf Jahren im Zusammenhang mit dem Avanti-Gegenvorschlag hier vorgebracht haben. Die Frage der Sanierung haben Sie bereits erwähnt; die Frage der Sicherheit, die Herr Kollege Marty heute anführt, ist damals bereits ins Feld geführt worden. In Kenntnis dieser Argumentation haben Volk und alle Stände – auch Ihr Kanton – den Avanti-Gegenvorschlag abgelehnt. Es geht für mich deshalb schon auch noch um die Frage, mit welchem Respekt das Parlament Volksentscheiden und dem Souverän begegnet.

Inderkum Hansheiri (CEg, UR): Es ist natürlich naheliegend, dass sich bei dieser Thematik nicht nur die beiden Tessiner Kollegen, sondern auch noch die beiden Urner äussern. Ich ergreife aber nur deshalb das Wort, weil ich noch eine kleine Anregung an die Adresse der Kommission oder des Bundesrates habe. Man kann der KVF unter der Leitung ihres Präsidenten für dieses Postulat nur dankbar sein und auch dem Bundesrat, dass er beantragt, dieses anzunehmen.

Es wurde zu Recht gesagt, dass es jetzt nicht um die Frage für oder gegen eine zweite Röhre geht oder um eine zweite Röhre allenfalls im Rahmen des bestehenden Alpenschutzartikels, wie das Herr Kollege Marty vorschwebt. Es geht vielmehr darum, aber immerhin darum, dass die Auswirkungen der bevorstehenden Sanierung der bestehenden Röhre in zeitlicher und in materieller Hinsicht aufgezeigt werden, und zwar im Rahmen eines Konzeptes, wie es der Kommissionspräsident gesagt hat. Dieses Konzept muss auch ent-

sprechende Lösungsvorschläge enthalten. Ich möchte nur Folgendes sagen: Die Tragweite dieser Sanierung darf man nicht unterschätzen. Es wird auf die entsprechenden Kantone Auswirkungen haben, und da muss man natürlich für die spezielle Situation des Kantons Tessin Verständnis haben. Es wird aber auch auf das Binnenverhältnis Auswirkungen haben – irgendjemand muss ja diesen Verkehr aufnehmen – und auf das internationale Verhältnis.

Das ist der Ansatzpunkt für meine Anregungen. Der Fragenkatalog der Kommission ist umfassend und deckt eigentlich alles ab, vielleicht mit Ausnahme eines Aspektes, nämlich des völkerrechtlichen. Zwar wird das Landverkehrsabkommen in Ziffer 6.7 ausdrücklich erwähnt. Aber, Herr Kommissionspräsident, so, wie ich das interpretiere, geschieht dies eigentlich ausschliesslich im Zusammenhang mit einer zweiten Tunnelröhre. Herr Bundesrat, diesbezüglich ergeben sich auch Fragen bereits mit Blick auf die bevorstehende Sanierung. Denn wenn ich das richtig sehe, setzt sich völkerrechtlich gesehen der freie Durchgangsverkehr im Verhältnis zwischen den Staaten immer mehr als allgemeiner Grundsatz durch. Dieser würde natürlich substantiell beeinträchtigt, wenn die wichtigste und demzufolge am meisten frequentierte Nord-Süd-Achse während längerer Zeit unpassierbar wäre; Herr Büttiker und andere haben es gesagt.

Innerhalb der EU, zwischen den EU-Staaten, gilt – wir wissen es – der freie Durchgangsverkehr aufgrund des allgemeinen Diskriminierungsverbotes. Die EU beansprucht dieses Recht auch im Verhältnis zu Drittstaaten, also auch gegenüber der Schweiz, zumal dieser Grundsatz bereits im seinerzeitigen Transitabkommen enthalten war und dann auch Eingang in das Landverkehrsabkommen der Bilateralen I gefunden hat. Ich darf darauf hinweisen, dass Artikel 1 Absatz 1 dieses bilateralen Abkommens sagt, das «Ziel dieses Abkommens zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz» sei es, «einerseits den Zugang der Vertragsparteien zum Güter- und Personenverkehrsraum auf der Strasse und auf der Schiene zu liberalisieren, damit eine effizientere Verkehrsabwicklung auf jener Route gewährleistet ist, die technisch, geographisch und wirtschaftlich am besten auf die unter dieses Abkommen fallenden Verkehrsträger abgestimmt ist». Daher meine ich, dass es eben auch schon die bevorstehende Sanierung angezeigt erscheinen lasse, diesen völkerrechtlichen Aspekt zu prüfen.

Recordon Luc (G, VD): Je voudrais vous faire part d'une certaine compréhension pour le souci que le Tessin manifeste par l'intermédiaire de ses deux conseillers aux Etats. Néanmoins, les politiques que nous avons à mener ne doivent pas prendre en considération que l'accessibilité routière et la sécurité routière. Nous avons aussi une politique des transports plus globale, une politique qui se soucie en particulier du changement climatique et très généralement de la protection de l'environnement. Malheureusement, nous avons aussi une politique financière à notre échelle. Lorsque toutes ces vastes tâches doivent être considérées, les choix sont forcément douloureux.

Prenons le problème à l'envers: il serait hautement souhaitable, pour que ces Alpes qui nous sont chères à tous égards – à nos coeurs et à nos porte-monnaie – puissent être traversées de manière adéquate, que nous ayons un tunnel de base ferroviaire sous le San Bernardino, sous le Grand Saint-Bernard, un meilleur tunnel au Simplon, une traversée des Centovalli qui soit peut-être moins charmante mais plus rapide. Ce serait formidable! Et que l'on puisse, dans ce contexte-là aussi, peut-être, avoir un deuxième tunnel routier au Saint-Gothard, parce qu'alors l'appel à utiliser davantage le transport individuel motorisé ne serait pas excessif.

Il est vrai que, dans une situation où nous devons faire des choix – et des choix douloureux –, il paraît difficile de mettre la priorité et l'accent sur un projet de ce type. Et l'on est bien obligé de se référer à une comptabilité un peu sinistre comme celle des accidents, ainsi que l'a fait le président de la commission de manière opportune, et de dire que, finalement, les cas ne sont pas extrêmement graves.

J'ai donc de la peine à aller plus loin en adoptant de ce postulat que l'idée d'un mandat d'assainissement au sens premier du terme, sans extension de la capacité. D'autant que je ne crois pas que si l'on construit un deuxième tunnel, on se limitera, comme Monsieur Marty l'a dit, à avoir chaque fois un tube à piste unique avec une piste de dégagement. Je crains fort que, dès l'instant où il y a deux pistes, il y ait suffisamment de gens inconscients, malheureusement, pour utiliser, ne serait-ce qu'occasionnellement, la seconde piste pour dépasser. Je ne suis pas absolument certain qu'en termes de sécurité on ne crée pas de nouveaux dangers avec cette solution.

Je tenais à faire ces remarques pour que l'adoption du postulat qui nous est proposé par la Commission des transports et des télécommunications ne soit pas comprise dans un faux sens.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst danke ich der Kommission und dem Berichterstatler, dass Sie, bevor hier eine ganz hitzige Debatte um die beiden Vorstösse stattfinden konnte, die Sache mit dem Astra und den beiden Vertretern des Kantons Tessin angeschaut und das Ganze versachlicht haben. Zwar ist es so, dass diese Versachlichung zu einem grossen Teil einstweilen noch aus Fragen besteht, die der Bundesrat wird beantworten müssen. Diese Antworten sind nicht überall so leicht; Herr Stadler hat bereits darauf hingewiesen. Aber immerhin: Was den sachlichen Teil der ganzen Angelegenheit betrifft, ist es doch so, dass wir zehn bis fünfzehn Jahre Zeit haben, um eine Sanierung des Gotthardtunnels zu organisieren. Wir wissen bis nächstes Jahr etwas besser, wie wir das machen können. Herr Büttiker hat Recht: Der Belchentunnel kann durchaus ein Vorbild sein, wir werden Ihnen das nächste Jahr bekanntgeben. Es ist auch so, dass die Sanierung in eine Zeit fallen wird, in der der Neat-Basistunnel in Betrieb sein wird. Das kann uns im Ganzen ja auch beruhigen.

Nun gibt es einen politischen Teil. Über den haben Sie natürlich auch diskutiert, und es werden auch solche Fragen gestellt. Wir wissen es alle: Es gibt heute eine Mehrheit dafür – das ist in der Verfassung festgeschrieben –, dass kein zweiter Alpendurchgang geschaffen werden soll. Das heisst zunächst einmal noch nichts ... (*Zwischenruf Marty Dick: Si vous citez la Constitution, citez-la juste!*) Jetzt warten Sie doch mal! Das heisst nämlich noch nichts für das, was Sie angetönt haben.

Zunächst einmal die Sicherheit: Es wäre durchaus möglich, aus Sicherheitsgründen einen Tunnel mit je einer Spur zu bauen. Das würde der Sicherheit auf jeden Fall dienen. Das habe ich hier drin schon mehrmals gesagt. Was ich auch sagen muss: Wenn eine solche Lösung je ins Auge gefasst wird, gehört die Finanzierung auch dazu; das hat Herr Recordon gesagt. Und wenn wir an die Finanzierung denken, müssen wir uns auch dort von Dogmen lösen und nach neuen Finanzierungsmodellen suchen – zum Beispiel Road-Pricing. Sie müssen jetzt nicht alle gleich in die Luft gehen. Ich meine, man muss dann auch schauen, wie man so etwas finanziert. Sie wissen genau, dass wir mit allen Projekten zum Ausbau des Nationalstrassennetzes heute schon an finanziellen Limiten sind. Es geht uns da jetzt schon so wie im Bahnverkehr auch: Wir müssen Prioritäten setzen, schauen, wie wir es finanzieren. Wenn solche Lösungen in Erwägung gezogen werden, wird auch die Finanzierung eine Frage sein.

Was jetzt die zweite Röhre mit Frequenzerweiterung betrifft: Ich verstehe Herrn Marty ohne Weiteres, wenn er sagt, wir sollten nicht in Dogmen verharren. Heute ist es so; aber es ist natürlich absolut legitim, auch eine Verfassungsbestimmung wieder infrage zu stellen; das will ich ausdrücklich sagen. Wir können nicht einfach sagen: Marmor, Stein und Eisen bricht, doch eine zweite Röhre gibt es nicht. (*Heiterkeit*) Es verändert sich alles in diesem Land mit der Zeit – ich sage nicht heute, aber vieles, von dem wir glaubten, es falle niemals, ist plötzlich am Wanken. Das kann das Bankgeheimnis sein; das kann das Fernbleiben von der EU sein. Bis jetzt galt immer der Grundsatz: Ein alt Bundesrat wird ent-

weder Präsident von Pro Senectute oder von Pro Juventute – er kann aber auch Präsident der UBS werden. Pantarei – nichts ist in Stein gemeisselt.

Angenommen – Adopté

07.429

Parlamentarische Initiative Büchler Jakob.

Sanierung von belasteten Kugelfängen. Fristverlängerung bis 2012

Initiative parlementaire Büchler Jakob.

Assainissement des buttes de tir. Prolongation du délai jusqu'en 2012

Zweitrat – Deuxième Conseil

Einreichungsdatum 23.03.07

Date de dépôt 23.03.07

Bericht UREK-NR 27.10.08 (BBI 2008 9213)

Rapport CEATE-CN 27.10.08 (FF 2008 8253)

Stellungnahme des Bundesrates 05.12.08 (BBI 2008 9223)

Avis du Conseil fédéral 05.12.08 (FF 2008 8263)

Nationalrat/Conseil national 17.12.08 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 04.03.09 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 20.03.09 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 20.03.09 (Schlussabstimmung – Vote final)

Lombardi Filippo (CEg, TI), für die Kommission: Die parlamentarische Initiative Büchler befasst sich mit dem Problem der Fristen, die im Umweltschutzgesetz für die Sanierung der Kugelfänge bei Schiessständen vorgesehen sind. Die Frist gemäss geltendem Gesetz ist im November 2008 abgelaufen. Bis zu dieser Frist sollten die Anlagen entweder stillgelegt oder auf künstliche Kugelfänge umgerüstet sein, damit keine Geschosse mehr in den Boden dringen. Nur sieht man jetzt, dass die Frist eigentlich nicht eingehalten worden ist. Wir haben 6000 solcher Kugelfänge in der Schweiz, und die meisten sind eben noch nicht saniert.

Was schlägt der Nationalrat auf der Basis dieser parlamentarischen Initiative vor? Er schlägt eigentlich vor, die Frist zu verlängern. Er will einerseits die wichtigste Frist auf 2012 festsetzen. Welches ist die wichtigste Frist? Diese betrifft die Kugelfänge, die sich in Gewässerschutzzonen befinden. Diese müssen natürlich mit einer gewissen Dringlichkeit saniert werden, weil da eine gewisse Gefahr für die Umwelt besteht. Das ist auch in unserer Kommission unbestritten. Hingegen gab es eine gewisse Diskussion bei der zweiten Frist, die der Nationalrat gesetzt hat. Er sagte, alle anderen Kugelfänge, also diejenigen, die sich nicht in Gewässerschutzzonen befinden, müssen zwar saniert werden, aber erst bis 2020. Bis zu diesem Zeitpunkt werden die Abgeltungen gesichert; in der Regel liegen diese bei 8000 Franken pro Scheibe, das entspricht 40 Prozent der Kosten für eine neue Scheibe bzw. eben 40 Prozent der Kosten für andere Arten von Anpassungen.

Wie gesagt, unsere Kommission ist der Meinung: Ja, es macht Sinn, die Frist für Kugelfänge in Gewässerschutzzonen, die nicht eingehalten worden ist, bis 2012 zu verlängern. Man kann sich die Frage stellen, ob die Frist für die anderen Kugelfänge, bis 2020, tatsächlich verlängert werden soll. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, die zweite Frist für weniger gefährliche oder ungefährliche Kugelfänge sollten wir vernünftigerweise ein bisschen verkürzen, also auf 2016.

Wenn unser Rat der Mehrheit der Kommission folgen sollte, entstünde eine Differenz mit dem Nationalrat. Sie alle haben einen Brief der Baudirektion des Kantons Zürich bekommen. Er weist darauf hin, dass nur schon die Verlängerung unse-