

Vierzehnte Sitzung – Quatorzième séance

Mittwoch, 24. September 2014

Mercredi, 24 septembre 2014

15.00 h

11.466

**Parlamentarische Initiative
Recordon Luc.**

**Frist für die Sanierung
belasteter Standorte**

Initiative parlementaire

Recordon Luc.

**Délai d'assainissement
des sites pollués**

Differenzen – Divergences

Bericht UREK-SR 11.02.14 (BBI 2014 3673)
Rapport CEATE-CE 11.02.14 (FF 2014 3505)

Stellungnahme des Bundesrates 30.04.14 (BBI 2014 3685)
Avis du Conseil fédéral 30.04.14 (FF 2014 3517)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.09.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 16.09.14 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 24.09.14 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 26.09.14 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 26.09.14 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBI 2014 7251)

Texte de l'acte législatif (FF 2014 6987)

**Bundesgesetz über den Umweltschutz
Loi fédérale sur la protection de l'environnement**

Art. 32e Abs. 3 Bst. b, 4 Bst. b Ziff. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 32e al. 3 let. b, 4 let. b ch. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Jans Beat (S, BS), für die Kommission: Wir haben bei der Vorlage zur parlamentarischen Initiative Recordon 11.466, «Frist für die Sanierung belasteter Standorte», eine einzige Differenz.

Ich rufe kurz in Erinnerung, worum es ging: Gefährliche Deponien sollten beobachtet und allenfalls saniert werden; dafür gibt es vom Bund aus einem Fonds Unterstützung. 40 Prozent der Kosten werden übernommen unter der Voraussetzung, dass diese Deponien nach 1996 nicht mehr als Abfalldeponien gebraucht wurden. In seinem Entwurf zur parlamentarischen Initiative Recordon schlug der Ständerat vor, dass man diese Frist um fünf Jahre verlängert, also von 1996 auf 2001; als Folge davon würden allerdings die Bundesbeiträge für diese spezifischen Objekte von 40 auf 30 Prozent reduziert.

Wir haben diese Frist in unserem Rat dann sogar um zehn Jahre, bis 2006, verlängert. Wir haben das allerdings nicht weiter geprüft. Das Geschäft ging dann zurück in den Ständerat. Der Vertreter des Ständerates machte uns in der UREK klar, dass der Ständerat an unserem Vorschlag, die Verlängerung noch mehr auszudehnen, überhaupt kein Interesse habe und dass er diese Verlängerung klar und einstimmig abgelehnt habe. Die UREK des Nationalrates be-

schloss dann, auf den Vorschlag des Ständerates einzuschwenken und sich dem Ständerat anzuschliessen, wonach in Zukunft der 1. Februar 2001 als Stichdatum gelten soll. Damit würde die Differenz zum Ständerat wegfallen, und damit hätten wir eine Lösung.

Wir haben in der UREK einstimmig beschlossen, dass wir diesen Weg gehen und diese Differenz ausräumen wollen. Ich bitte Sie im Namen der Kommission, uns dabei zu folgen.

Buttet Yannick (CE, VS), pour la commission: Concernant le projet de mise en oeuvre de l'initiative parlementaire Recordon, «Délai d'assainissement des sites pollués», notre conseil a souhaité, le 11 septembre dernier, fixer la date du dernier dépôt de déchets au 1er février 2006. Le Conseil des Etats, qui souhaitait limiter ce délai au 1er février 2001, s'est donc penché sur cette divergence lors de sa séance du 16 septembre 2014 et a maintenu sa position.

Afin de ne pas mettre en danger l'ensemble du projet, la commission, lors de sa séance du 18 septembre dernier, s'est ralliée à la décision du Conseil des Etats et elle vous propose, sans opposition, d'en faire de même.

Concrètement, la commission vous propose donc de fixer le délai du dernier dépôt en décharge au 1er février 2001 pour avoir droit à une indemnisation pour l'assainissement de ladite décharge. Ce délai figurera ainsi à l'article 32e alinéa 3 lettre b et alinéa 4 lettre b chiffre 2 de la loi sur la protection de l'environnement.

Angenommen – Adopté

13.077

**Bundesgesetz
über den Strassentransitverkehr.
Sanierung
des Gotthard-Strassentunnels**

**Loi sur le transit routier
dans la région alpine.
Réfection du tunnel routier
du Saint-Gothard**

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 13.09.13 (BBI 2013 7315)

Message du Conseil fédéral 13.09.13 (FF 2013 6539)

Ständerat/Conseil des Etats 13.03.14 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 20.03.14 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 24.09.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 26.09.14 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 26.09.14 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBI 2014 7343)

Texte de l'acte législatif (FF 2014 7083)

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

(Rytz Regula, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Nordmann, Piller Carrard, Trede)

Nichteintreten

Antrag der Minderheit I

(Graf-Litscher, Allemann, Gasser, Grossen Jürg, Hardegger, Mahrer, Nordmann, Piller Carrard, Rytz Regula)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, eine vertiefte Klärung der Verfassungsmässigkeit und der Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vorzunehmen.



Antrag der Minderheit II

(Graf-Litscher, Allemann, Gasser, Grossen Jürg, Hardegger, Mahrer, Nordmann, Piller Carrard, Rytz Regula)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Es ist aufzuzeigen, auf welche Strassenbauprojekte verzichtet wird bzw. welche verzögert werden. Zudem ist darzulegen, wie sich die Gesamtkosten einer Sanierung und die Kosten des Baus einer zweiten Tunnelröhre über eine Zeitspanne bis zur nächsten Sanierung in dreissig bis vierzig Jahren bei einer dynamischen Betrachtung (inklusive Betriebs- und Unterhaltskosten) gegenüberstehen.

Antrag der Minderheit III

(Grossen Jürg, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Hardegger, Nordmann, Piller Carrard)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung dahingehend zu ergänzen, dass auf Transitstrassen im Alpengebiet die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung verboten ist.

Antrag der Minderheit IV

(Nordmann, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Mahrer, Piller Carrard, Rytz Regula)

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

mit dem Auftrag, die Rechtsgrundlagen und die organisatorischen und finanziellen Grundzüge einer Sanierung des Gotthard-Strassentunnels – ohne Bau einer neuen Tunnelröhre – zu unterbreiten. Anders als der in der Botschaft enthaltene Vorschlag, wonach der Tunnel für eine Vorsanierung mehrere Monate für den Strassenverkehr gesperrt bleiben soll, ohne einen Bahnverlad vorzusehen, soll der neue Vorschlag den Bahnverlad während der gesamten Bauarbeiten sicherstellen, damit das Passieren der Strassenfahrzeuge während der Schliessung des Strassentunnels gewährleistet ist.

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

(Rytz Regula, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Nordmann, Piller Carrard, Trede)

Ne pas entrer en matière

Proposition de la minorité I

(Graf-Litscher, Allemann, Gasser, Grossen Jürg, Hardegger, Mahrer, Nordmann, Piller Carrard, Rytz Regula)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de vérifier en détail la constitutionnalité et la compatibilité du projet avec l'accord sur les transports terrestres.

Proposition de la minorité II

(Graf-Litscher, Allemann, Gasser, Grossen Jürg, Hardegger, Mahrer, Nordmann, Piller Carrard, Rytz Regula)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de présenter un programme prévoyant le financement des projets ainsi que l'abandon ou l'ajournement de certaines tâches. Il indiquera quels projets de construction de routes seront abandonnés et lesquels seront retardés. En outre, il procèdera à une étude dynamique permettant de comparer l'évolution des coûts (frais d'exploitation et d'entretien inclus) d'ici à la prochaine réfection, soit dans trente à quarante ans, selon que l'on opte pour une simple réfection ou pour la construction d'un second tube.

Proposition de la minorité III

(Grossen Jürg, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Hardegger, Nordmann, Piller Carrard)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de compléter l'article 84 alinéa 3 de la Constitution par une disposition qui interdise l'utilisation, sur les

routes de transit des régions alpines, de voies de circulation supplémentaires pour chaque direction.

Proposition de la minorité IV

(Nordmann, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Mahrer, Piller Carrard, Rytz Regula)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de proposer les bases légales et de présenter les grandes lignes des dispositions organisationnelles et financières d'un assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard sans la construction d'un nouveau tube. Contrairement à la proposition contenue dans le message, qui prévoit plusieurs mois d'interruption totale du trafic routier pour un préassainissement sans offre de ferroulage, la proposition prévoira une solution de ferroulage permanente pendant les travaux de manière à assurer le passage des véhicules routiers sur le rail pendant toute la durée de la fermeture du tunnel routier.

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Wir werden nun die Eintretensdebatte und gleichzeitig eine allgemeine Aussprache führen, die auch die Standesinitiative Tessin 10.301, «Sicherheit des Gotthard-Strassentunnels», einschliesst. Wie üblich werden wir im Rahmen der Eintretensdebatte auch die Rückweisungsanträge diskutieren.

Huber Gabi (RL, UR), für die Kommission: Ihre Kommission befasst sich bereits seit über drei Jahren mit der Frage der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels. Sie liess sich mit verschiedenen Berichten des Bundesrates über den Stand der entsprechenden Arbeiten kontinuierlich informieren. Es begann mit dem Bericht in Erfüllung des Postulates der KVF-SR 09.3000 im März 2011 und ging dann weiter im Januar 2012 mit den Zusatzabklärungen zur rollenden Landstrasse. An der Sitzung vom Februar 2012 beschloss unsere Kommission einstimmig das Postulat 12.3016, mit welchem der Bundesrat beauftragt wurde, für den Entscheidungsprozess konzeptionell die Varianten «Sanierung ohne zweite Gotthardröhre» und «Sanierung mit kapazitätsneutral ausgestalteter zweiter Gotthardröhre» einander gegenüberzustellen. Mit der vorliegenden Botschaft beantragt der Bundesrat, dieses Postulat abzuschreiben, was die Kommission einstimmig befürwortet.

Am 27. Juni 2012 entschied der Bundesrat, den Gotthard-Strassentunnel mit dem Bau einer zweiten Strassenröhre ohne Kapazitätserweiterung zu sanieren. Dieser Entscheid wurde an der Julisitzung 2012 in unserer Kommission umfassend vorgestellt und diskutiert. Im März 2014 beschloss die Kommission, auf die Durchführung von Anhörungen zu verzichten, nachdem die ständerätliche Schwesterkommission bereits solche durchgeführt hatte. Der Ständerat trat als Erstrat bekanntlich in der Frühjahrssession 2014 mit 25 zu 16 Stimmen auf die Vorlage ein.

An der Sitzung vom März dieses Jahres ist unsere Kommission nach ausgiebiger Debatte mit 16 zu 9 Stimmen auf die Vorlage eingetreten. Nach dem Eintretentscheid entschied die Kommission mit 13 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Verwaltung mit Zusatzabklärungen zu Tunnel- und Strassenbenutzungsgebühren zu beauftragen. Der entsprechende Bericht des Astra lag an der Sitzung vom 30. Juni 2014 vor. Er kam zum Schluss, dass die Erhebung einer Gebühr gestützt auf Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung zulässig wäre, Vergünstigungen alleine aufgrund des Wohnortes – also für Tessiner und Urner – aber eher nicht. Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung bestimmt, dass die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist, die Bundesversammlung aber Ausnahmen bewilligen kann. Bis dato gibt es nur eine Ausnahme am Grossen Sankt Bernhard. Es stellen sich somit grundsätzliche Fragen, etwa, wie viele Ausnahmen von der Regel zulässig sind und warum z. B. beim Glion- oder Gubristtunnel keine Gebühren erhoben werden.

Ein Antrag, vor der Detailberatung vertiefte Abklärungen zur Einführung einer Strassenbenutzungsgebühr am Gotthard zu tätigen, wurde mit 17 zu 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen

abgelehnt. Der Bundesrat hatte die Frage nach der Erhebung einer Tunnelgebühr bereits im Vernehmlassungsverfahren aufgeworfen und den Unterlagen zusätzlich eine Auslegerordnung zum Thema beigelegt. Eine grosse Mehrheit der antwortenden Vernehmlassungsteilnehmer war der Meinung, dass auf die Erhebung einer solchen Gebühr zu verzichten sei.

Nach Klärung dieser Frage war der Weg frei zur Beratung von insgesamt fünf Rückweisungsanträgen. Über vier davon wird heute auch unser Rat entscheiden, sofern er auf die Vorlage eintritt. Worum geht es? Für die Beantwortung dieser Frage verweise ich jetzt für einmal auf die Botschaft. Ich glaube, es ist hinlänglich bekannt, wie der Tunnel heute ausgestaltet ist und was nötig ist, um ihn zu sanieren. Ich verwende meine Redezeit lieber, um etwas zu den Rückweisungsanträgen der Minderheiten zu sagen.

Der Rückweisungsantrag der Minderheit I verlangt die nochmalige Prüfung der Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen und der Verfassungsmässigkeit. Ein Gutachten der Universität Genf bestätigt die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen. Zudem hat sich die Vorsteherin des UVEK vom zuständigen EU-Kommissar in Brüssel schriftlich bestätigen lassen, dass die Kompatibilität auch seitens der EU anerkannt wird. Es kommt dazu, dass das Landverkehrsabkommen 1999 abgeschlossen wurde, also nach der Volksabstimmung von 1994 über den Alpenschutzartikel. Dieses Abkommen ist quasi die Umsetzung des Verfassungartikels. Der Bundesrat hat es in Kenntnis dieses Artikels mit der EU verhandelt, das heisst, der Alpenschutz ist ins Verhandlungsergebnis eingeflossen. Insofern stellt das Landverkehrsabkommen eine Rückversicherung des Alpenschutzes dar, indem die EU den damals bereits bekannten Verfassungartikel respektierte. Der Bundesrat könnte mit dem besten Willen nichts mehr vertieft abklären.

Zur Verfassungsmässigkeit: Das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet und somit auch diese Vorlage stützen sich auf Artikel 84 der Bundesverfassung. Absatz 3 dieser Bestimmung verbietet die Erhöhung der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet. Weil nach dem Bau der zweiten Röhre und nach der Wiederinbetriebnahme der sanierten ersten Röhre die beiden Tunnelröhren nur mit je einer Fahrspur pro Richtung betrieben werden, wird die für den Verkehr zur Verfügung gestellte Fläche nicht erweitert. Die Anzahl Fahrspuren bleibt insgesamt gleich wie heute, weshalb die Kapazität nicht erhöht und der verfassungsmässige Alpenschutz gewahrt wird. Dies alles wird mit Artikel 3a Absatz 2 des Entwurfes auch noch im Gesetz verankert.

Die Minderheit II will den Entwurf an den Bundesrat zurückweisen und diesem den Auftrag erteilen, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Zunächst muss man wissen, dass das Nationalstrassengesetz in Artikel 49 den Bund verpflichtet, Betrieb und Unterhalt so auszugestalten, dass ein flüssiger und sicherer Verkehr möglich ist. Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist ein Unterhaltsprojekt und muss umgesetzt werden, mit welcher Variante auch immer. Sowohl bei der Bahn wie auch bei der Strasse hat die Sanierung immer erste Priorität. Die finanziellen Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes stammen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Gespeist wird diese Kasse mit der Hälfte der Mineralölsteuererträge, mit den Erträgen des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen sowie mit dem Reinertrag der Autobahnvignette. Das Unterhaltsprojekt am Gotthard steht also einzig und allein in Konkurrenz zu anderen Unterhaltsprojekten, welche aus der Strassenkasse finanziert werden. Zu beachten ist aber, dass bei den Varianten ohne zweite Röhre wegen der vergleichsweise kurzen Dauer des Eingriffs die aus der Strassenkasse zu finanzierenden Tranchen fast doppelt so hoch wären wie bei der Variante mit einer zweiten Röhre, der Verdrängungseffekt also merklich grösser wäre als mit der Variante gemäss Vorlage.

Die Minderheit III verkennt mit ihrem Rückweisungsantrag, dass mit der Vorlage nicht zusätzliche Fahrspuren erstellt werden, sondern die Sanierung mit einem zweiten Tunnel

erfolgen soll. Das wird im Gesetzentwurf ebenfalls ausdrücklich festgehalten.

Die Minderheit IV schliesslich versucht mit ihrem Rückweisungsantrag, nach der Vernehmlassung das Rad neu zu erfinden. Wenn der Bahnverlad während der gesamten Bauarbeiten sichergestellt werden soll, gibt es Kürzungen beim Personenverkehr und bei der Verlagerung des Güterverkehrs. Der Rückweisungsantrag der Minderheit IV lag der Kommission in Form eines Auftrags an die Verwaltung vor. Dieser wurde mit 15 zu 9 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Ihre Kommission ist der Überzeugung, dass diese Sanierung mit einer zweiten Röhre sowohl unter dem Sicherheitsaspekt als auch unter dem Aspekt der Finanzierung im Sinne einer nachhaltigen Investition die vernünftigste Lösung ist. Deshalb ist sie im bereits bekanntgegebenen Stimmenverhältnis auf die Vorlage eingetreten und hat auch alle Rückweisungsanträge abgelehnt.

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: Le Saint-Gothard est un mythe. Un massif montagneux au coeur géographique de la Suisse, aux origines historiques de notre pays. Au Saint-Gothard, les montagnes, les émotions, la politique et l'identité nationale se croisent et s'entrelacent. Sur cet arrière-fond, au nom de la majorité de la commission, je désire d'abord contextualiser notre débat d'aujourd'hui.

Le réseau suisse des routes nationales comprend quelque 3000 ponts ainsi que 229 tunnels. Construites pour la plupart dans les années 1970 et 1980, ces infrastructures requerront dans les années à venir des travaux de réfection, parfois complexes et onéreux.

Le tunnel du Belchen, sur l'A2, entre Härkingen et Bâle, en est un exemple. Pour permettre son assainissement sans devoir réduire indûment la capacité de ce passage clé sur l'axe de transit nord-sud, l'Office fédéral des routes a décidé de construire un troisième tunnel sans augmentation de capacité. Coût de l'opération: un demi-milliard de francs, sans les frais de réfection. Personne n'a soulevé d'objection à cette solution.

Une autre infrastructure qui doit être assainie prochainement est le tunnel routier du Saint-Gothard. Après avoir étudié en détail les différentes possibilités de réfection, le Conseil fédéral, en juin 2012, a opté, par analogie avec la solution choisie pour le Belchen, pour une variante qui prévoit la construction d'un nouveau tube sans accroissement de la capacité. Se basant sur un avis de droit demandé en 2011 au professeur Mastronardi dans le cadre de l'initiative des Alpes, le Conseil fédéral a voulu garantir que la construction d'un second tube au tunnel du Saint-Gothard sera conforme à la Constitution, en inscrivant dans une loi fédérale des règles qui empêchent toute utilisation ultérieure de plus de deux voies de circulation.

Voilà donc pourquoi nous sommes appelés à discuter aujourd'hui de cette étrange question: une modification de loi, soumise au référendum facultatif, portant sur un cas précis et spécifique d'aménagement de route nationale – un «Unikum» dans notre système politique.

Les trois éléments principaux du projet de modification de loi sont les suivants: la possibilité de construire un second tube; la limitation des capacités à une voie par tube; le système désormais testé de régulation du trafic des véhicules automobiles lourds affectés au transport des marchandises, qui a été mis en place à la suite d'un grave accident en 2001.

Le projet du Conseil fédéral a déjà été approuvé par le Conseil des Etats, par 25 voix contre 16 et aucune abstention.

Par 16 voix contre 9 et aucune abstention, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a décidé d'entrer en matière sur le projet du Conseil fédéral. La proposition de la minorité Rytz Regula recommande de ne pas entrer en matière.

Riassumo gli argomenti principali a sostegno della posizione della maggioranza della commissione:

1. Solo la costruzione di un tunnel di risanamento permetterà al Ticino di mantenere un collegamento viario con il resto del Paese e di evitare una chiusura pluriennale di questo



collegamento di importanza nazionale e internazionale. Le nostre sono una società ed un'economia moderne, altamente interdipendenti, nelle quali fitti legami economici, culturali, familiari, professionali, sociali e funzionali legano il Ticino al nord delle Alpi. Sono legami che hanno preso corpo anche grazie alla disponibilità di allacciamenti viari e ferroviari e che dipendono da questi. Non si può troncare, da un giorno all'altro, una di queste arterie e imporre al Ticino di farne a meno per quasi mille giorni.

2. La sicurezza: la costruzione di un tunnel di risanamento permetterà di separare il traffico in due tunnel distinti, evitando il traffico contromano e riducendo così drasticamente il rischio di incidenti dovuti a collisioni frontali, come quello che nel 2001 è costato la vita a undici persone, o quello di poche settimane or sono, dove ha perso la vita un automobilista confederato.

3. Grazie alla modifica della legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina la limitazione della capacità di transito viene iscritta nella legge, assicurando così il rispetto della Costituzione; tornerò su questo tema.

4. Il rapporto costi-benefici della variante con tunnel di risanamento è decisamente migliore rispetto all'alternativa.

Quelle serait, en fait, l'alternative au projet du Conseil fédéral? Pour pouvoir gérer, malgré la fermeture du tunnel, les quelque 5 millions de voitures de tourisme et les 930 000 poids lourds attendus chaque année, il serait nécessaire de mettre en place une autoroute ferroviaire dans le tunnel de base, entre Rynächt, dans le canton d'Uri, et Biasca, dans celui du Tessin, et un ferrouillage entre Airolo et Göschenen pour le transfert du trafic des voyageurs. Il s'agirait de loin des stations les plus grandes et complexes dans leur genre en Europe, avec une surface de 135 000 mètres carrés, soit l'équivalent de 19 terrains de football. La capacité de cette autoroute ferroviaire ne serait même pas suffisante. En conséquence, les cols alpins du Valais et surtout des Grisons seraient submergés par du trafic de déviation, sans mentionner les dégâts économiques non seulement dans les cantons du Tessin et d'Uri, mais aussi dans le reste de la Suisse. Bref, il est facile de s'opposer à une solution de réfection. Il est plus difficile de proposer une alternative qui tienne la route.

La commission a aussi examiné la question d'un péage. Elle a préféré ne pas retenir cette solution, mais aborder cette question de manière plus générale, dans le cadre du débat sur le nouveau fonds routier FORTA.

Je vous informe en outre du fait que la commission a traité aussi bien l'initiative du canton du Tessin 10.301 que les pétitions de l'Association Initiative des Alpes 12.2078 et du Comité pour l'achèvement du Gothard 12.2079. Ces pétitions seront donc liquidées, en conformité avec la procédure prévue par l'article 126 alinéa 2 de la loi sur le Parlement.

Avant de conclure, je ferai encore deux remarques sur les propositions de renvoi du projet au Conseil fédéral.

La minorité I (Graf-Litscher) propose le renvoi du projet au Conseil fédéral pour mieux vérifier sa constitutionnalité et sa compatibilité avec l'accord sur les transports terrestres. Au sujet de la constitutionnalité du projet, outre l'avis Mastornardi, d'autres rapports ont apparemment été commandés entre-temps et arrivent à des conclusions différentes. Il me semble peu probable qu'un renvoi du projet augmenterait nos chances de réussir à mettre d'accord les juristes de ce pays. Dans tous les cas, c'est le peuple qui décidera à la fin et on se pliera à son jugement.

Concernant la compatibilité de la limitation de la capacité à une voie de circulation avec l'accord sur les transports terrestres, je me permets de vous signaler qu'un deuxième tunnel est en construction au Fréjus, entre l'Italie et la France, sans augmentation de capacité, mais tout simplement pour améliorer la sécurité du tunnel actuel. Cette limitation de capacité au Fréjus ne pose par ailleurs aucun problème à l'Union européenne. De plus, l'ancien commissaire européen aux transports Siim Kallas a confirmé par écrit la compatibilité de la solution de réfection proposée par le Conseil fédéral avec les accords bilatéraux. Il est difficile de faire mieux.

La deuxième proposition de renvoi, à savoir celle de la minorité II (Graf-Litscher), est en partie dépassée par la décision du Conseil fédéral d'aller de l'avant avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, qui vise à garantir le financement futur des routes nationales et du trafic d'agglomération.

Je tiens en outre à rappeler que, indépendamment de notre décision aujourd'hui, l'Office fédéral des routes (OFROU) reste à l'avenir responsable de classer les projets de réfection – cela concerne également le projet d'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard – selon des priorités, et sur la base de critères techniques fondés sur un système d'évaluation de la durabilité des projets. Au cas où les moyens financiers devraient manquer sérieusement, l'OFROU a la responsabilité de définir un programme de renonciation et d'ajournement, en indiquant les projets qu'il faut abandonner et ceux qu'il serait préférable d'ajourner. Toutefois, l'OFROU le fera sur la base de critères techniques et non pas sur la base d'évaluations politiques ou d'alliances régionales. Un renvoi ne s'impose donc pas.

La minorité III (Grossen Jürg) propose le renvoi du projet afin que le Conseil fédéral puisse inscrire dans la Constitution l'interdiction d'utilisation de voies de circulation supplémentaires. Que dire? Je crois que nous sommes tous d'accord: si un jour, une fois que les travaux de réfection seront terminés, quelqu'un souhaitait proposer une abolition de l'interdiction d'utilisation des voies de circulation supplémentaires, il serait nécessaire de modifier la Constitution. Cela signifie que la majorité du peuple et des cantons devrait l'approuver.

La minorité IV (Nordmann) demande au Conseil fédéral d'assurer l'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard sans la construction d'un nouveau tunnel. C'est le cœur du débat, et les positions sont claires.

En résumé, la construction d'un nouveau tunnel sans accroissement de la capacité est une solution réfléchie, pragmatique et respectueuse de la Constitution; elle permettra de garantir l'ouverture de cet axe majeur pour la Suisse et l'Europe pendant les travaux de réfection, ce qui contribuera à renforcer la sécurité. Par contre, l'alternative, qui consiste à fermer pendant plusieurs années cette liaison routière et à transférer le trafic sur une «autoroute ferroviaire», serait du bricolage; elle est techniquement risquée, financièrement insoutenable et contraire à l'esprit de solidarité confédérale.

Pour ces raisons, la commission a décidé, par 16 voix contre 9, d'entrer en matière sur le projet. La majorité vous recommande ainsi de rejeter la proposition de non-entrée en matière de la minorité Rytz Regula, de rejeter les quatre propositions de renvoi de minorité au Conseil fédéral et d'approuver le projet lors du vote sur l'ensemble.

Chevalley Isabelle (GL, VD): Concernant la proposition de la minorité III (Grossen Jürg), vous avez dit, Monsieur Regazzi, que l'on pourrait procéder au vote après les travaux pour inscrire cette limitation dans la Constitution fédérale. Pourquoi ne pas procéder au vote avant les travaux?

Regazzi Fabio (CE, TI): pour la commission: Madame Chevalley, la réponse est très facile. Étant donné que la solution qu'on va approuver aujourd'hui est conforme à la Constitution, il n'est pas nécessaire de la modifier. Si quelqu'un, à l'avenir, veut augmenter la capacité au Saint-Gothard, il faudra qu'il fasse le nécessaire pour que le peuple puisse s'exprimer sur cette proposition par le biais d'une votation populaire.

Favre Laurent (RL, NE): Monsieur Regazzi, j'aimerais vous poser une question qui préoccupe en particulier les cantons de Bâle-Ville, de Genève et de Neuchâtel. Après le refus de la vignette à 100 francs et la non-reprise des 380 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales et, malheureusement, vu le projet FORTA actuel qui laisse les régions périphériques sur le bord de la route – on peut le dire, quel est l'avis de la commission et quel est votre avis personnel, en tant que Tessinois, sur la reprise de ces fa-



meux 380 kilomètres de routes cantonales et le financement de ces infrastructures?

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: Merci, Monsieur Favre, pour cette question. Je ne peux évidemment vous répondre qu'à titre personnel et non au nom de la commission. Comme vous le savez, j'avais soutenu l'augmentation du prix de la vignette autoroutière et, en ce qui me concerne, je vais soutenir une solution, à rechercher dans le cadre du projet FORTA, pour garantir le financement des infrastructures routières nationales. J'avais par exemple soutenu deux projets de votre canton lors de la première discussion sur l'augmentation du prix de la vignette autoroutière.

Le problème à résoudre est le financement. Si on peut trouver la solution – ce que j'espère, car le projet du Conseil fédéral arrivera bientôt –, je ne doute pas qu'elle obtiendra l'assentiment des cantons romands et du vôtre en particulier.

Rytz Regula (G, BE): Gerne gebe ich Ihnen zu Beginn der Diskussion meine Interessenbindung bekannt. Ich bin Vorstandsmitglied der Alpen-Initiative, und ich bin stolz darauf. Die Alpen-Initiative hat die schweizerische und die europäische Verkehrspolitik massgeblich geprägt. Anstatt tatenlos zuzusehen, wie sich Jahr für Jahr eine wachsende Lastwagenflut durch die sensiblen Alpenräume kämpft, hat das Volk 1994 die Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene beschlossen. Die von Berglerinnen und Berglern angestossene Alpen-Initiative hat damit eine ganze Welle von politischen Reformen ausgelöst, die bis nach Brüssel wirken, und das ist gut.

Zu den innovativsten Reformen zählt die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, ein Beispiel für ein Mautsystem, das man auch in Deutschland einführen könnte. Erstmals in der Geschichte der Schweiz wurde zudem ein konkretes Verlagerungsziel in ein Gesetz geschrieben. Sie kennen die Eckwerte, wir werden nachher noch darüber diskutieren. Die Verlagerungspolitik hat bei der Bevölkerung einen grossen Rückhalt. Jeder Versuch, die Strassenkapazitäten rund um die Alpenübergänge auszubauen, ist bisher gescheitert – grandios gescheitert z. B. in der Avanti-Abstimmung von 2004. Auch im Kanton Uri hat sich die Bevölkerung in mehreren Abstimmungen für den Alpenschutz und gegen die Lastwagenflut entschieden. Die Urner Regierung steht noch heute dazu, Sie haben alle ihren Brief erhalten.

Die Erfahrungen zeigen: Wer gegen den Alpenschutz antritt, beisst auf Granit. Doch nun sehen die Freunde zusätzlicher Strassenkapazitäten im Alpenraum einen Hoffnungsschimmer. Der Gotthard-Strassentunnel ist heute in die Jahre gekommen und muss saniert werden – das ist unbestritten. Diese Sanierung soll nun dazu missbraucht werden, die ungeliebte zweite Röhre doch noch «durchzustieren», und zwar als sogenannten Sanierungstunnel. Um die rund vierjährige Bauzeit zu überstehen, soll für 2 Milliarden Franken eigens ein zweiter Tunnel in den Berg gebohrt werden. Das ist nicht irgendeine Bohrung. Das ist die Durchlöcherung des Alpenschutzes.

Mit einer abenteuerlichen Konstruktion versucht der Bundesrat, den Anschein von Verfassungsmässigkeit zu wahren. Er verspricht nämlich, trotz zweiter Röhre die Strassenkapazität nicht zu erhöhen und beide Tunnels nur einspurig befahren zu lassen. Konrad Gruber hat in der Diskussion im Ständerat klar und deutlich gesagt, was er von diesem Vorschlag hält: «Wer glaubt, dass das Ausland, ja nur schon das Inland auf Dauer akzeptieren werde, dass sich ein Stau vor einer Tunnelröhre bildet, in welcher der Pannenstreifen nicht befahren wird, der glaubt gleichzeitig an den Storch, den Osterhasen und das Christkind.» (AB 2014 S 205) Auch Bundesrätin Doris Leuthard hat sich anfänglich eher skeptisch geäußert zu dieser zweiten Röhre. Sie sagte, es würden ja kaum zwei Tunnels gebaut und je eine Spur leer gelassen; das wäre ihres Erachtens scheinheilig.

In diesem Punkt stimme ich unserer Verkehrsministerin zu. Nicht weil ich an ihrem guten Willen zweifle, sondern weil ich

realistisch bin. Wer wird sich in zwanzig Jahren, wenn der Tunnel gebaut und die alte Röhre saniert ist, noch an die Versprechen von heute erinnern? Wer wird sich gegen die Öffnung aller vier Spuren wehren, wenn im Stau vor dem Tunnel die Motoren und die Gemüter kochen? Die meisten von uns hier werden dann nicht mehr in Amt und Würden sein. Und wir wissen alle, dass Versprechen eine kurze Halbwertszeit haben. Hat nicht der damalige Bundesrat Hans Hürlimann bei der Eröffnung des Gotthardtunnels 1980 versprochen, der Tunnel werde kein Korridor für den Schwerverkehr? Und hat nicht Bundesrätin Elisabeth Kopp hoch und heilig versprochen, es gebe nie «40-Tönner» in der Schweiz? Und wie steht es mit der Umsetzung des Verlagerungsgesetzes? Das ist besonders pikant. Der Bundesrat hat im letzten Verlagerungsbericht erklärt, dass er dieses Gesetz nicht umsetzen, d. h. bis 2018 das Verlagerungsziel nicht erreichen kann. Warum sollen wir an ein neues Gesetz glauben, wenn das alte Gesetz nicht umgesetzt wird? Die zweite Gotthardröhre ist verfassungswidrig. Sie verschlingt Unsummen von Geld. Und sie ist unnötig, denn der Kanton Tessin ist während der mehrjährigen Sanierungsduer sehr gut erschlossen. Der Bundesrat hat ja selber aufgezeigt, wie es geht. Zu den provisorischen Verladelösungen sind ganz viele dicke Berichte gemacht worden; diese Berichte sollten jetzt so rasch als möglich in einer Projektierung umgesetzt werden, sodass wir die Verladeanlagen rasch bauen können.

Ich bitte Sie deshalb, auf diese Vorlage nicht einzutreten und den Bundesrat damit zu beauftragen, so rasch als möglich den Plan B, die bereits erarbeitete Verladelösung, umzusetzen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Eine Vorbemerkung, Frau Rytz: Es waren die Grünen und die SP, die mit den bilateralen Verträgen und der LSVA 40-Tonnen-LKW wollten. Das ist ein Fakt.

Jetzt zu meiner Frage: Sie haben gesagt, die Euro-6-LKW führen zu einer ansteigenden Lastwagenflut in den sensiblen Alpen. Ist Ihnen bewusst, dass jeder Euro-6-LKW sauberer durch die Alpen fährt als die Bahn? Das hat Ihnen Frau Bundesrätin Leuthard in der letzten Session wörtlich gesagt. Ist Ihnen das bewusst?

Rytz Regula (G, BE): Wissen Sie, die Frau Bundesrätin kommt gerade von der Klimakonferenz in New York zurück. Wir haben während der Beratung des Verlagerungsberichtes sehr ausführlich darüber diskutiert, dass die Emissionen dieser Lastwagen – auch wenn sie zum Glück sauberer werden – den Alpenraum immer noch stark belasten. Sie kennen den Alpenfaktor: Im Alpenraum wirken die ganzen Emissionen dreimal so stark wie hier im Mittelland. Deshalb gibt es dort nach wie vor sehr grosse Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Sie kennen auch die Verkehrsprognosen, Herr Giezendanner: Wir werden bis ins Jahr 2030 viel zusätzlichen Verkehr haben – Personenverkehr, auch Güterverkehr –, und dieser wird auch den Alpenraum stark belasten.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Kollegin Rytz, ich habe eine Frage: Wir haben jetzt eine Diskussion, in der es um die Abschaffung des Frühfranzösisch in einem Kanton geht. Da wird sofort gesagt, es gehe um den nationalen Zusammenhalt. Wenn Sie und die Mehrheit nicht dafür stimmen, eine zweite Röhre zu machen, wird ein Kanton italienischer Sprache mehrere Jahre vom Rest der Schweiz abgeschnitten; er ist durch den Gotthard nicht mehr zugänglich. Ist das nicht eine etwas verlogene Politik, wenn Sie bei dieser Diskussion einfach die Augen zudrücken? Stellen Sie sich vor, die Stadt Bern, in der wir beide wohnen, wäre über mehrere Jahre mit dem Auto einfach nicht zugänglich. Was würden Sie dann sagen?

Rytz Regula (G, BE): Man sollte doch ein bisschen die Dimensionen wahren. Es geht hier um die Sanierung eines Tunnels, die mehrere Jahre dauert. Wir haben grosse Bau-



stellen, die eine Umfahrungslösung brauchten, auch schon in der Stadt Bern und in anderen grossen städtischen Räumen erlebt. Es ist eben gerade wichtig – Sie haben mir vorhin sicher aufmerksam zugehört –, dass der Bundesrat in den Jahren 2009/10 schon umfassende Berichte erarbeitet und dort aufgezeigt hat, wie die Erschliessung des Kantons Tessin, die auch uns sehr stark am Herzen liegt, mit diesen provisorischen Verladeanlagen umgesetzt und garantiert werden kann. Ich kann Ihnen versichern, Herr Wasserfallen, dass es im Tessin sehr viele Organisationen gibt, die sich auch gegen den Bau der zweiten Gotthardröhre zur Wehr setzen, weil sie genau wissen, dass sie die Immissionen ertragen müssen, sobald die vier Spuren offen sind. Die Alpen-Initiative wäre damit ausgehebelt.

Keller Peter (V, NW): Geschätzte Kollegin Rytz, Sie haben in Ihrer Zusammenfassung gesagt, dass ein zweiter Tunnel unnötig sei. Nun geht es bei dieser zweiten Röhre auch um Sicherheitsfragen. Es gab in diesem Jahr wieder schwere Unfälle, unter anderem tödliche – und Sie sagen, dass der zweite Tunnel unnötig sei. Das erscheint mir ein bisschen so, als ob ein Menschenleben weniger wert sei als andere, wenn ein Mensch im Zusammenhang mit Autofahren umkommt. Übernehmen Sie Verantwortung für künftige Unfälle im Gotthardtunnel, die tödlich ausgehen können, Schwerverletzte nach sich ziehen können, wenn Sie jetzt an dieser einen Röhre festhalten und sagen, es sei unnötig, den Gegenverkehr aufzulösen, indem man eine zweite Röhre baut?

Rytz Regula (G, BE): Sehr geehrter Herr Kollege, ich gebe die Frage gerne an Sie zurück. Sie wissen ja, dass der Bau der zweiten Röhre etwa 3 Milliarden Franken zusätzliche Kosten verursacht gegenüber der Lösung mit dem Verlad. Ich frage Sie deshalb Folgendes: Wenn Sie 3 Milliarden Franken haben, um die Verkehrssicherheit zu verbessern, wo würden Sie diese einsetzen? Würden Sie diese vielleicht auch in den Agglomerationen einsetzen, dort, wo es noch mehr Unfälle gibt? Sie könnten mir dann gerne sagen, wie Sie dort die Verantwortung für einen guten Mitteleinsatz und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit übernehmen.

Büchel Roland Rino (V, SG): Geschätzte Kollegin Rytz, Sie haben gesagt, dass die Leute in diesem Saal durchaus an den Storch, an den Osterhasen und an den Weihnachtsmann glauben würden, wenn sie gewisse Entscheide trafen. Glauben Sie nicht auch an den Storch, an den Osterhasen, an den Weihnachtsmann, wenn Sie der Meinung sind, dass eine Umfahrung von Bern, wie Sie vorhin gesagt haben, etwa ein gleich grosses Problem wäre wie die Umfahrung des Gotthards, wenn der Tunnel einmal geschlossen ist?

Rytz Regula (G, BE): Ich habe CVP-Ständerat Konrad Graber zitiert; Sie können das gerne mit ihm weiterdiskutieren.

Amstutz Adrian (V, BE): Was sagen Sie den Angehörigen der 19 Todesopfer, die im Gotthardtunnel ausnahmslos aufgrund des Gegenverkehrs gestorben sind?

Rytz Regula (G, BE): Ich gebe auch diese Frage wieder an Sie zurück. Sie haben 3 Milliarden Franken zur Verfügung: Wo setzen Sie diese ein, um die Verkehrssicherheit zu verbessern, und was kann nicht gemacht werden, wenn wir den zweiten Gotthardtunnel bauen? Ich denke, da könnten wir noch intensiv in die Details gehen. Ich könnte Ihnen dann aufzeigen, an welchen anderen Orten es auch noch grosse Verkehrssicherheitsrisiken gibt. Selbstverständlich wollen wir die Sicherheit überall verbessern.

Gysi Barbara (S, SG): Geschätzte Kollegin Rytz, kennen Sie die Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung, die besagt, dass schon wenige Prozent Mehrverkehr den Sicherheitsgewinn wieder rückgängig machen würden? Wenn nur wenig Mehrverkehr durch diese zwei Röhren fahren würde, würde der Sicherheitsgewinn wieder aufgelöst.

Rytz Regula (G, BE): Wir haben diese Studie in der Kommission ausführlich diskutiert. Es ist interessant, dass die Beratungsstelle für Unfallverhütung ihre Erkenntnisse im Laufe der Zeit etwas umschreiben musste. Man hat aber ganz klar gesagt, dass der Sicherheitsgewinn schon durch wenig Mehrverkehr bereits wieder weg und nicht mehr wirksam sein wird. Das macht einen doch sehr besorgt vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsprognosen zeigen, dass auch der Güterverkehr stark anwachsen wird.

Binder Max (V, ZH): Frau Kollegin Rytz, können Sie mir sagen, wo Sie die Verladeanlagen für eine Röde bauen würden, wenn Sie zur Kenntnis nehmen, dass in der Botschaft des Bundesrates steht: «So lehnen beispielsweise die Kantone Uri, Tessin, Aargau und Schwyz derartige Bauten auf ihrem Kantonsgelände ab»?

Rytz Regula (G, BE): Wir haben jetzt zum Glück auch vom Regierungsrat des Kantons Uri einen Brief bekommen, in dem er schreibt, dass er mithelfen werde, auf seinem Territorium die Terrains zu sichern. Ich habe ja verlangt, dass man diese Verladeanlagen bereits projektiert. Dann könnte man nämlich mit den Kantonen zusammen die besten Lösungen finden. Der Bundesrat hat sich aber dafür entschieden, jetzt erst einmal die zweite Röhre zu projektiert und erst nach der Abstimmung in die Details zu gehen, um die besten Lösungen zu finden.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Ist der Bau einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard rechtens oder nicht? Machen wir uns nichts vor: Wir werden beide Röhren vollständig öffnen müssen, und das schon kurze Zeit nach der Eröffnung des zweiten Tunnels. Somit besteht eindeutig eine Kapazitätserhöhung, was ein Verstoß gegen den Alpenschutzartikel ist. Täuschen wir uns nicht selber. Die Schweiz wird dem Druck aus den EU-Ländern nicht standhalten und in den Stauseiten an Ostern oder während der Sommerferien nicht zwei Spuren geschlossen halten können. Deshalb erstaunt es mich schon, dass der Bundesrat bisher diese Argumente einfach auf die Seite gewischt hat, ohne diese vertieft zu prüfen. Die Vorgehensweise des Bundesrates erachte ich als staatspolitisch problematisch. Würde ein sauberes, verfassungskonformes Vorgehen nicht darin bestehen, dass man die Absicht des Bundesrates durch eine Verfassungsänderung ermöglichen und dann mit dem vorliegenden Gesetzentwurf definieren würde?

Tatsache ist: Mit einem zweiten Strassentunnel wird in jeder Hinsicht ein falsches Signal an Europa geschickt. Die Verlagerung muss vor allem auf den langen Strecken erfolgen. Der Bau einer zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels würde unweigerlich zu einer massiven Zunahme des Verkehrs auf der Gotthardroute führen. Zu behaupten, die zusätzlichen Fahrspuren würden nicht genutzt, ist meiner Meinung nach schlicht den Leuten Sand in die Augen gestreut. Spätestens nach dem ersten Osterstau löst sich die versprochene Begrenzung auf eine Fahrspur pro Richtung in den Abgaswolken auf. Der Bau einer zweiten Röhre am Gotthard verstösst somit gegen Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung, wo ganz klar steht: «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden.»

Aufgrund dieser wichtigen offenen Fragen bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag meiner Minderheit I zu unterstützen und den Bundesrat zu beauftragen, eine vertiefte Abklärung der Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen und eine vertiefte Abklärung der Verfassungsmässigkeit vorzunehmen. So muss die Bevölkerung nicht über etwas abstimmen, das dann schlussendlich nicht eingehalten werden kann.

Ich komme zum Antrag meiner Minderheit II: Der Gotthardtunnel würde aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds finanziert werden. Tatsache ist – und das wissen wir alle auch –, dass jeder Franken nur einmal ausgegeben werden kann. Die zweite Röhre am Gotthard steht damit in direkter Konkurrenz zu anderen Strassen- und Agglomerationsprojekten. Verkehrsprobleme bestehen, beispielsweise verkehren täglich 17 000 Fahrzeuge am Gott-

hard, gegenüber etwa 140 000 rund um Zürich. Eine zweite Röhre kommt mit etwa 3 Milliarden Franken teuer zu stehen, wenn man auch die langfristigen Kosten einrechnet. Tatsache ist, dass durch diese enormen Kosten eine Mittelkonkurrenz zu den Agglomerationsprojekten entsteht. Diese beinhalten Tram-, Bus- und Langsamverkehr. Deren Finanzierung ist, wie wir ja alle wissen, auch noch nicht gesichert. Diese Bedenken wurden übrigens bereits in zahlreichen Vernehmlassungsantworten geäussert; z. B. teilen der Kanton Thurgau, der Kanton St. Gallen, die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz und der Schweizerische Städteverband die Ansicht, dass es nicht zu einer Mittelkonkurrenz kommen solle und dass es ganz klar und wichtig sei, zu diesem Zeitpunkt zu priorisieren und festzulegen, was wir uns leisten können und was nicht finanziert werden kann. Auch aus der Romandie kommen klare Zeichen: Die Regierungen der Kantone Genf, Waadt und Neuenburg erachten es ebenfalls als den falschen Weg, ohne klar priorisierte Vorstellungen jetzt Investitionen zu bewilligen, die 3 Milliarden Franken kosten und für eine zweite Strassenröhre am Gotthard verwendet werden, wenn kurz davor die Neat mit sehr viel mehr Kapazitäten eröffnet wird.

Die etwa 3 Milliarden Franken für die unnötige, teure und nicht nachhaltige zweite Röhre sind also an anderen Orten besser investiert. Die Agglomerationen leiden unter stark zunehmendem Verkehr. Dort müssen Engpässe beseitigt werden. Vor allem aber müssen auch der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussverkehr ausgebaut werden. Diese Investitionen, die in den dichtbesiedelten Gebieten vorgenommen werden und von denen Millionen von Menschen jeden Tag profitieren können, haben erste Priorität, bevor wir in eine zweite Strassenröhre am Gotthard investieren und dadurch in erster Linie dem Transitverkehr eine schnellere Durchfahrt durch die Schweiz ermöglichen. Der Bundesrat hat es bisher versäumt aufzuzeigen, wo diese Mittel eingespart werden müssen, wenn wir die zweite Röhre beim Gotthard-Strassentunnel bauen.

Deshalb bitte ich Sie, meinen Rückweisungsantrag zu unterstützen und somit den Bundesrat zu beauftragen, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Darin sollen die Gesamtkosten einer Sanierung den Gesamtkosten für den Bau einer zweiten Strassenröhre am Gotthard über eine Zeitspanne bis zur nächsten Sanierung in dreissig bis vierzig Jahren gegenübergestellt werden, und zwar inklusive Betriebs- und Unterhaltskosten.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Graf-Litscher, liebe Kollegin, Sie haben sehr deutlich und völlig zu Recht gesagt, dass vor allem auf längeren Strecken verlagert werden müsse. Helfen Sie mit, wenn wir gemeinsam und engagiert gegen die Kurz-Rola demonstrieren? Sind Sie dabei, kämpfen Sie dagegen?

Graf-Litscher Edith (S, TG): Geschätzter Kollege Giezendanner, wie ich erwähnt habe, möchte ich die Güter langfristig verlagern. Deshalb helfe ich mit, wenn wir in Basel investieren, damit die Güter von Rotterdam bis Genua auf dem Rhein und der Schiene befördert werden können.

Amstutz Adrian (V, BE): Frau Kollegin, Sie sprechen zu meiner Freude von Engpassbeseitigungen. Nennen Sie mir Ihre drei wichtigsten Projekte, die Sie unterstützen wollen.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Es gibt verschiedene Projekte. Priorität haben vor allem Projekte, die vom Volk schon bewilligt wurden. Eines davon ist zum Beispiel in meinem Kanton, im Kanton Thurgau. Aber auch in der Agglomeration Zürich und in der Romandie könnte ich Ihnen zahlreiche Projekte aufzählen.

Cassis Ignazio (RL, TI): Frau Kollegin Graf-Litscher, bestätigen Sie, dass auch nach Ihrem Verständnis eine Aufhebung des Nutzungsverbots für die zweite Fahrspur pro Richtung eine Anpassung der Verfassung bedingt, also nur von Volk und Ständen beschlossen werden kann?

Graf-Litscher Edith (S, TG): Geschätzter Kollege, ich finde es einfach nicht redlich, wenn wir den Leuten jetzt vorgaukeln, dass diese Tunnels über längere Zeit nur einspurig befahren werden. Deshalb bin ich der Ansicht, dass wir mit offenen Karten spielen müssen. Wir müssen bereits heute alle Karten auf den Tisch legen und sagen, dass es nicht realistisch ist, dass diese Tunnels über längere Zeit nur einspurig befahren werden können; das erachte ich volkswirtschaftlich als eine unnütze Investition.

Romanò Marco (CE, TI): Ich würde meine Frage gerne auf Italienisch stellen, und es wäre schön, wenn sie auf Italienisch beantwortet würde, damit sie im ganzen Tessin verstanden wird. Gibt es in der Schweiz eine Region mit mehr als 330 000 Einwohnern, die keine Autobahnverbindung zum Rest der Schweiz hat?

Graf-Litscher Edith (S, TG): Geschätzter Kollege, wir haben kürzlich auch über die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden gesprochen. Dort ging es auch um die Thematik des Autobahnanschlusses. Ich glaube, wichtig ist, dass der Kanton Tessin sehr gut erschlossen ist. Warum bauen wir denn die Neat? Dort investieren wir 20 Milliarden Franken. Es gibt sehr gute Lösungsmöglichkeiten, um die dringenden Sanierungsmaßnahmen zu machen. Davon kann dann auch die Bevölkerung im Kanton Tessin profitieren.

Fluri Kurt (RL, SO): Frau Kollegin, Sie haben den Schweizerischen Städteverband angesprochen. Als Präsident dieses Verbandes darf ich keine persönliche Erklärung abgeben; ich kleide deshalb meine Erklärung in eine Frage: Haben Sie zur Kenntnis genommen, dass der Schweizerische Städteverband sich nicht gegen die zweite Gotthardröhre ausgesprochen hat, sondern dass er eine Auslegeordnung gemacht und damit aufgezeigt hat, welche Straßen und Objekte in nächster Zeit saniert und erstellt werden müssen und dass es notwendig ist, für alle diese Projekte Finanzierungen bereitzustellen?

Graf-Litscher Edith (S, TG): Das ist auch der Fall. Gleichzeitig kennen Sie auch das Schreiben, das der Schweizerische Städteverband verschickt hat. Darin steht ganz klar: Es darf nicht zu einem Verzicht auf Projekte in den Agglomerationen kommen, wenn die zweite Gotthardröhre gebaut wird.

Walter Hansjörg (V, TG): Meine liebe Thurgauer Ratskollegin, Sie haben auf die Frage von Herrn Amstutz gesagt, dass es genügend andere Projekte gebe, auch im Thurgau. Unterstützen Sie plötzlich den Bau der Thurgau-Linie?

Graf-Litscher Edith (S, TG): Ja, geschätzter Kollege Hansjörg Walter, wir kennen alle den Prozess, den die sogenannte Bodensee-Thurtal-Strasse gemacht hat und noch machen wird. Bevor die Bevölkerung des Kantons Thurgau darüber abgestimmt hat, war ich dagegen. Jetzt akzeptiere ich den demokratischen Entscheid der Bevölkerung. Tatsache ist einfach, wenn wir in die zweite Gotthardröhre investieren, braucht es bei Projekten wie der Bodensee-Thurtal-Strasse im Kanton Thurgau einen sehr, sehr langen Schnauf, bis sie realisiert werden können.

Grossen Jürg (GL, BE): Wenn Sie auf diese Vorlage eintreten, wird sie uns noch Schmerzen bereiten. Offenbar glauben einige Leute wirklich daran, dass wir den Tunnel gemäss Vorschlag des Bundesrates sanieren können und die beiden Röhren auch später nie und nimmer vierspurig benutzen werden. Ich gehöre nicht zu jenen Leuten, die das glauben. Deshalb beantrage ich Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung dahingehend zu ergänzen, dass auf Transitstrassen im Alpengebiet eine Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung verboten ist. Damit teste ich Ihre Ehrlichkeit, meine Damen und Herren. Eine Volksabstimmung wird es sowieso geben, das Referendum ist so gut wie sicher. Wenn Sie wirk-



lich an diesen dauerhaften Einspurbetrieb pro Röhre glauben, können Sie meinem Antrag getrost zustimmen. Tun Sie das nicht, dann ist das der klare Beweis dafür, dass Sie nicht an diese Lösung glauben, in Tat und Wahrheit einen Vierspurbetrieb wollen und sich nicht um den Alpenschutz kümmern. Die blosse Verankerung der künstlichen Kapazitätsbremse im Gesetz ist eine schwache Versicherung. Sie kann rasch geändert werden, und dann kann dem Vierspurbetrieb grünes Licht erteilt werden.

Wenn sich auf beiden Seiten des Tunnels Fahrzeuge stundenlang über Kilometer stauen, beispielsweise an Ostern, wird der Druck aus dem In- und Ausland enorm steigen. Das Gesetz kann dann problemlos, rasch und möglicherweise mit einer ebenso kreativen Auslegung auch ohne Volksabstimmung geändert werden. Mit der Verankerung meiner Ergänzung in der Verfassung wäre eine Öffnung des Vierspurbetriebes zwingend mit einer Volksabstimmung verbunden und damit der heute vom Bundesrat vorgeschlagene Plan sauber und dauerhaft festgeschrieben.

Auch der Ständerat diskutierte intensiv darüber, ob eine bauliche Erweiterung per Definition eine Kapazitätserweiterung sei oder ob erst die Freigabe zusätzlicher Fahrspuren diesen Tatbestand erfüllen würde. Meines Erachtens ist die bauliche Erweiterung bereits klar ein Kapazitätsausbau. Da wir keine Verfassungsgerichtsbarkeit haben, könnte also eine Kapazitätserweiterung ohne explizite Verfassungsergänzung mit einer einfachen Gesetzesänderung vorgenommen werden. Das ist meines Erachtens ein Spiel mit dem Feuer, denn die EU hat ein grosses Interesse daran, diese Kapazität zu verlangen. Der von Frau Bundesrätin Leuthard vorgelegte Brief von Herrn Kallas ist in zehn Jahren wenig wert. Das Verbot einer Kapazitätserweiterung müsste, wenn schon, in einem Abkommen zwischen der Eidgenossenschaft und der EU abgesichert werden. Auf der Basis eines entsprechenden Verfassungsartikels könnte ein derartiges Abkommen ausgearbeitet werden.

Wenn wir unsere heutigen Verkehrsinfrastrukturen auf der Nord-Süd-Achse wie bisher weiterbetreiben, besteht die Chance, dass der Verkehr in den nächsten Jahren nicht unbeschränkt weiterwachsen und zunehmen wird. Wenn wir jedoch die Kapazitäten erhöhen, scheint mir eine Verkehrszunahme auf den Transitachsen so gut wie sicher zu sein. Es war und ist schon immer so gewesen, dass ein höheres Angebot auch zu einer höheren Nachfrage geführt hat. Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.

Wer also will, dass die Verkehrskapazität im Gotthard-Straßentunnel nicht erhöht wird, sollte dem Antrag meiner Minderheit zustimmen, damit die Bundesverfassung entsprechend angepasst wird. Mit dem Rückweisungsantrag haben Sie die Chance und die Pflicht, Ihre ehrlichen Absichten transparent kundzutun. Herzlichen Dank für die Unterstützung des Antrages der Minderheit III.

Büchler Jakob (CE, SG): Herr Kollege Grossen, ich komme aus der Region Walensee. Sie erinnern sich sicher an die Zeiten mit Stau am Walensee; heute sind sie vorbei. Haben Sie ein Konzept, wie vier Jahre lang der Rückstau behoben werden soll? Es wird riesige Rückstaus und viel Umfahrungsverkehr geben. Haben Sie ein Konzept dagegen?

Grossen Jürg (GL, BE): Sehr geehrter Herr Büchler, besten Dank für die Frage. Wie Sie wissen, hat die Variante 1B des Bundesrates mit einer Verladelösung eine sehr hohe Kapazität. Wir sehen das am Lötschberg, da funktioniert das auch bestens.

Fluri Kurt (RL, SO): Herr Grossen, Sie schlagen vor, Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung in Ihrem Sinn zu ergänzen. In dieser Bestimmung ist auch der Alpenschutz festgehalten. Sind Sie sich bewusst, dass Sie damit eingestehen, dass für die Erweiterung der Kapazität im selben Verfahren zuerst die Verfassung geändert werden müsste?

Grossen Jürg (GL, BE): Ich habe Ihre Frage nicht richtig verstanden; wir können das bilateral klären.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Grossen, Sie haben gesagt, der Stau an Ostern und Pfingsten würde Druck auch seitens der EU erzeugen, einen zweiten Tunnel zu bauen. Darf ich Sie fragen, ob es seit dem 15. Juni 2014 bis heute einen Tag gegeben hat, an dem es am Gotthard zu keinem Stau gekommen ist? Seit dem 15. Juni bis heute – nennen Sie mir einen Tag ohne Stau am Gotthard.

Grossen Jürg (GL, BE): Ich habe nicht genau studiert, wann es wo zu Staus gekommen ist. Aber auf jeden Fall ist es so, dass wir keine Probleme hätten, wenn wir die Lastwagen auf die Schiene verladen würden, wie es in der Verfassung steht.

Cassis Ignazio (RL, TI): Herr Grossen, ich möchte Ihnen eine Frage stellen, nämlich jene, die Frau Graf-Litscher leider nicht beantwortet hat: Können Sie mir bestätigen, dass eine Aufhebung des Verbots zur Nutzung der zweiten Fahrspur pro Richtung auch nach Ihrem Verständnis eine Anpassung der Verfassung bedingt, also nur von Volk und Ständen beschlossen werden kann?

Grossen Jürg (GL, BE): Genau das kann ich eben nicht bestätigen. Deshalb habe ich diesen Minderheitsantrag hier gestellt.

Amstutz Adrian (V, BE): Wissen Sie, dass die Staubildung am Gotthard nur zu einem geringen Teil auf den Lastwagenverkehr zurückzuführen ist?

Grossen Jürg (GL, BE): Es spielt überhaupt keine Rolle, wie der Stau zustande kommt. Auch mit einer zweiten Röhre und einem Einspurbetrieb haben Sie genau gleich viel Stau. Sie werden mit dieser Vorlage überhaupt nichts verbessern.

Nordmann Roger (S, VD): Le franchissement du massif du Saint-Gothard est l'un des sujets les plus émotionnels et symboliques qu'il puisse y avoir dans la politique suisse. Vous me pardonnerez, je l'espère, de ne pas céder à cette inclination et de commencer par un examen des faits:

1. Nous disposons actuellement d'un tunnel routier et d'un tunnel ferroviaire permettant de franchir l'axe du Saint-Gothard.
2. A partir de 2017, nous disposerons de deux tunnels ferroviaires supplémentaires offrant une capacité de transport considérable. Nous disposerons donc au total de quatre tunnels à travers le massif du Saint-Gothard.
3. C'est la volonté populaire d'éviter que les Alpes soient submergées de trafic routier qui a déclenché la construction de ces nouveaux tunnels ferroviaires.
4. La construction de ces deux tunnels ferroviaires et leur prolongation à travers le Ceneri représentent un triple acte de solidarité. C'est d'abord un acte de solidarité envers l'Europe, puisqu'ils sont destinés en premier lieu à absorber du trafic de transit; c'est ensuite un acte de solidarité envers les régions de montagne et les riverains des axes autoroutiers nord-sud, visant à réduire le trafic autoroutier; enfin, c'est un acte de solidarité envers le Tessin, qui bénéficiera d'un gain de temps d'une heure dans ses liaisons vers la Suisse alémanique, ce qui le désenclavera substantiellement. Il bénéficiera aussi d'une infrastructure qui lui permettra – bénéfice collatéral – d'améliorer drastiquement la qualité des liaisons ferroviaires internes entre le haut et le bas du canton.
5. Le coût de cet acte de solidarité est à la mesure de l'ouvrage: la Confédération a investi environ 15 milliards de francs dans les nouveaux tunnels ferroviaires du Saint-Gothard et du Ceneri.
6. Dernier fait incontestable: le tunnel routier existant doit être rénové en profondeur à l'horizon 2020, ce qui nécessite deux à trois ans de fermeture totale. Faut-il, dès lors, pour éviter deux ans et demi de fermeture totale du tunnel routier le temps de son assainissement, construire un second tunnel routier, qui constituerait le cinquième tunnel à travers le massif? C'est la question à laquelle nous devons répondre aujourd'hui.



Avec le passage de 17 000 véhicules par jour en moyenne, le Saint-Gothard est l'un des tronçons autoroutiers les moins fréquentés du pays. A titre de comparaison, sur certains tronçons autoroutiers passent plus de 120 000 véhicules par jour, et j'habite en ville de Lausanne à côté d'une route fréquentée par plus de 20 000 véhicules par jour. Il n'y a donc aucun problème de capacité au Saint-Gothard, et l'ouverture des nouvelles infrastructures ferroviaires allégera encore l'axe routier, puisque sur ce tronçon, le rail deviendra plus concurrentiel pour les marchandises et plus performant pour les passagers. C'est d'ailleurs précisément dans ce but que nous avons investi les 15 milliards de francs dont je vous parlais à l'instant.

Gouverner, c'est faire des choix. Il est inutile d'investir 1 milliard de francs pour percer ce deuxième tube, et un autre milliard pour en payer l'entretien pendant quarante ans. L'argent que nous dépensserions ici manquera pour d'autres projets, à commencer par l'entretien de l'infrastructure existante et les projets d'agglomération.

J'admet bien volontiers que, pour le Tessin, la fermeture totale du tunnel autoroutier pendant deux à trois ans est un inconvénient. Mais celui-ci est acceptable vu la qualité des liaisons ferroviaires alternatives qui sont offertes et l'effort colossal consenti pour les améliorer. D'ailleurs, dans le scénario du Conseil fédéral, le Tessin subira quatre mois de fermeture totale du tunnel sans alternative. C'est là un des avantages de la solution du ferroulage.

Au passage, j'observe que ce second tunnel sera un cadeau empoisonné pour le Tessin, parce qu'il finira par être ouvert et générer davantage de trafic à travers le Tessin, réduisant ainsi la sécurité et augmentant le nombre d'accidents sur les routes tessinoises.

Gouverner, c'est aussi prévoir. Il faut engager maintenant les travaux de planification pour utiliser au mieux les capacités ferroviaires pendant la fermeture du tunnel routier. C'est le sens de ma proposition de renvoi. Pour sa mise en œuvre, j'imagine trois axes de travail: renoncer à la grande vitesse dans le tunnel de base le temps des travaux, de manière à pouvoir y faire passer le plus grand nombre possible de trains; organiser la stratégie de déplacement sur le train de manière à ce que l'investissement soit durable et serve encore après la rénovation du tunnel routier; et, «last but not least», discuter avec nos partenaires européens pour leur faire comprendre que le temps de l'assainissement du tunnel, il sera impossible de faire transiter autant de camions qu'en période normale.

Dans ce domaine où la Suisse a prouvé sa bonne volonté et sa politique constructive – dans tous les sens du terme –, je suis sûr que les Européens comprendraient que, pendant trois ans, il y ait certaines restrictions. Finalement, d'autres tunnels, à commencer par celui du Mont-Blanc, ont aussi dû être fermés pendant de longues périodes, sans que personne ne s'insurge à Rome, à Paris, à Berlin ou à Amsterdam. Et l'assainissement du tunnel existant est aussi dans l'intérêt de l'Union européenne – je suis sûr qu'elle comprendrait ces restrictions temporaires.

Je vous prie donc d'accepter ma proposition de renvoi de minorité IV, pour planifier un assainissement sans forer un cinquième tunnel. C'est d'ailleurs exactement la position du gouvernement du canton d'Uri, telle qu'il nous l'a envoyée vendredi passé.

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Herr Nordmann, Herr Grin möchte Ihnen eine Frage stellen.

Nordmann Roger (S, VD): Ich möchte keine Fragen beantworten. Mit zwölf Minuten gibt es genug Redezeit für dieses Geschäft, und offenbar ist diese Lawine von kurzen Fragen nur dazu bestimmt, heute eine Abstimmung zu vermeiden, damit die Volksabstimmung nicht vor den Wahlen stattfindet. Zu diesem Spiel biete ich nicht Hand. (*Teilweiser Beifall*)

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Herr Nordmann, Sie haben gemäss Ratsreglement das Recht, Fragen nicht zu beantworten.

Allemann Evi (S, BE): Zuerst meine Interessenbindung: Ich bin Präsidentin des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS). Vor zehn Jahren sagte die Stimmbevölkerung deutlich Nein zu einer zweiten Gotthardröhre. Heute sieht die Verpackung ein bisschen anders aus, und wir stehen am selben Punkt. Es kommt unter dem Deckmantel der Sanierung daher, mit einer grotesken gesetzlichen Kapazitätsbeschränkung, die uns erpressbar macht und die auf Dauer nicht haltbar sein wird. Aber es ist praktisch dasselbe wie das, wozu das Volk vor zehn Jahren deutlich Nein gesagt hat.

Der Bau der zweiten Röhre ist die bauliche Voraussetzung für die Verdoppelung der Strassenkapazität. Das schleckt keine Geiss weg, da können Sie eine noch so groteske Gesetzeskonstruktion etablieren: Mit dieser zweiten Röhre werden wir früher oder später – es wird eher früher als später sein – mehr Verkehr am Gotthard, aber auch auf der ganzen Strecke Basel-Chiasso haben. Wir haben das «Buebetrickli» durchschaut: Eine gebaute Strasse wird früher oder später eine befahrene Strasse sein. Alles andere zu sagen ist Sand in die Augen jener gestreut, die Sie für naiv halten. Und für so dumm lässt sich die Schweizer Bevölkerung nicht verkaufen; davon bin ich überzeugt.

Eine Sanierung des Strassentunnels ist nötig; das ist unbestritten. Es fragt sich nur, ob wir diese Sanierung nicht auch als Chance nutzen könnten, um eine Verladelösung zu etablieren, die dann auch künftig umwelttechnisch mehr Sinn macht und die vor allem auf lange Frist gerechnet 2 bis 3 Milliarden Franken günstiger kommen würde. Damit sind wir bei den Finanzen: Was am Gotthard verlocht wird, fehlt danach anderswo – dort nämlich, wo der Verkehrsdruck heute schon immens ist, dort, wo die Leute tagtäglich im Verkehrschaos versinken. Das ist in den Agglomerationen und in den Städten, nicht am Gotthard.

Unterschätzen Sie bitte die Bevölkerung nicht. Sie ist weder dumm, noch lässt sie sich durch ein «Buebetrickli» hereinlegen. Wir stehen bereit zum Sammeln der Unterschriften für das Referendum. Wir sehen uns in der Kampagne wieder, wir freuen uns auf eine engagierte Diskussion, denn dann wird es im Gegensatz zu heute hoffentlich heißen: Vorteil? – Nein! Beim Gripen sahen wir, wo es hinführt, wenn man sich allzu sicher fühlt. Der Vorsprung hier im Parlament ist sehr rasch aufgebraucht.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, auf das Geschäft nicht einzutreten.

Piller Carrard Valérie (S, FR): Le groupe socialiste n'entrera pas en matière sur ce projet du Conseil fédéral, mais soutiendra les propositions de renvoi.

En effet, nous estimons que l'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard est possible en développant une offre de remplacement performante par le rail, pour les voitures et les camions, comme l'avait déjà proposé le Conseil fédéral en 2010. Pour mémoire, suite au postulat CTT-CE 09.3000, «Assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard», déposé en 2009, le Conseil fédéral avait rendu un rapport très clair dans lequel il indiquait que la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard ne nécessiterait pas la construction d'un second tube; que la principale solution esquissée jusqu'ici pour le transport des personnes était le ferroulage par le tunnel de faîte du Saint-Gothard et, pour le transport de marchandises, l'aménagement d'une autoroute ferroviaire par le tunnel de base du Saint-Gothard. Mais que s'est-il donc passé au printemps 2012 pour que Madame la conseillère fédérale Leuthard, en charge du dossier, change d'avis et nous soumette, aujourd'hui, la construction d'une deuxième galerie routière, avec une utilisation limitée à une voie par tunnel?

Aussi, nous faire croire qu'une seule voie sera utilisée avec la création du deuxième tube relève vraiment de l'hypocrisie. Avec la pression des lobbys routiers européens, nous serons contraints, un jour ou l'autre, d'ouvrir à la circulation les quatre voies, j'en suis convaincue. D'autres déclarations de ce type ont déjà été faites par le passé et ce qui s'est passé ensuite a prouvé que les choses pouvaient changer très rapidement.



En outre, des propositions pour des travaux d'assainissement uniquement durant la période hivernale ont été émises, mais sans convaincre la majorité des membres dans la commission. Ces offres de substitution méritaient pourtant d'être étudiées plus à fond. Par exemple, les voitures pourraient utiliser des trains navettes entre Airolo et Göschenen tandis que les camions en trafic interne seraient chargés sur une chaussée roulante par le nouveau tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard. Les camions en transit seraient quant à eux chargés sur une chaussée roulante longue, de frontière à frontière. Ainsi, nous éviterions un isolement du Tessin et ferions progresser le transfert du trafic de marchandises de la route au rail.

Les investissements qui ont été consentis pour la NLFA ne doivent pas être dévalués. Au contraire, avec l'ouverture du tunnel de base, nous pourrons enfin mettre en place une véritable politique de transfert. Cette dernière pourrait être compromise avec la construction d'un second tube.

De plus, certains cantons, comme ceux de Vaud, de Genève et de Neuchâtel, ont également fait part de leur mécontentement face à ce dossier. En effet, ils estiment que la construction d'un second tube ne peut être prioritaire face aux besoins bien plus conséquents et urgents de projets autoroutiers suisses. Ne faudrait-il pas utiliser l'argent où circulent quotidiennement plus de 100 000 véhicules plutôt qu'au Saint-Gothard, où il n'en passe que 17 000 en moyenne? En effet, les moyens financiers qui seront engagés pour la réalisation de ce second tube vont pénaliser l'aménagement de projets qui pourront améliorer la situation sur de nombreux axes routiers d'importance économique nationale.

Par conséquent, le groupe socialiste vous invite à ne pas entrer en matière sur le projet et à soutenir les propositions de renvoi de minorité au Conseil fédéral.

Carobbio Guscetti Marina (S, TI): Dichiaro le mie relazioni d'interesse: sono vicepresidente dell'Associazione Iniziativa delle Alpi.

Chi ascolta oggi in quest'aula e in questi corridoi i politici ticinesi presenti a Berna potrebbe avere l'impressione che il Ticino sia compatto per la costruzione di un secondo tubo al Gottardo. La realtà è ben diversa. Se la maggioranza dei rappresentanti a Berna, salvo me, è per il secondo tubo, lo stesso non si può dire per la popolazione ticinese, che finora si è sempre espressa contro la costruzione di un secondo tunnel. In Ticino ben una ventina di organizzazioni si sono uniti nella coalizione «Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole», che si batte contro il raddoppio. Recentemente anche l'Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana è entrata a far parte di questa coalizione per opporsi alla costruzione di un secondo tunnel.

Ciò che preoccupa la popolazione ticinese è soprattutto che con un aumento del traffico di transito ci sarà un chiaro peggioramento della qualità di vita sull'Arco alpino e quindi anche in Ticino. Se oggi passano sei milioni di veicoli, di cui un milione di automezzi pesanti, attraverso il Gottardo, con il secondo tunnel i veicoli in transito aumenteranno in maniera molto significativa e insopportabile. Con il raddoppio, le code che oggi abbiamo alle rampe del Gottardo nei periodi estivi si sposteranno a sud, intasando ulteriormente un Mendrisiotto già completamente paralizzato dal traffico. La situazione nel Mendrisiotto, come nell'intero Sottoceneri, è già oggi estremamente preoccupante a causa di un grave livello di inquinamento dell'aria.

Questa regione, infatti, detiene ormai da molti anni il triste primato d'inquinamento dell'aria, cosa che rende quasi costante, nel corso dell'anno, il superamento delle soglie massime di inquinamento fissate dalle diverse ordinanze. Gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute sono comprovati da centinaia di pubblicazioni scientifiche. I ticinesi non credono alle promesse che ci vengono fatte illudendoci che non ci sarà un aumento di capacità. Siete veramente tutti convinti che una volta costruita la galleria non si utilizzeranno tutte e quattro le corsie? Chi si opporrà ancora all'apertura di quattro corsie quando ci saranno colonne ai portali, perché solo due corsie sono aperte al traffico? Certamente

non gli ambienti automobilistici! C'è la lobby degli autotrasportatori che faranno pressione per imporre di aprire tutte e quattro le corsie.

Senza raddoppio il Ticino non sarà isolato dal resto della Svizzera grazie ad Alptransit, al trasbordo delle auto e dei camion sulla cosiddetta autostrada viaggiante e ai lavori di risanamento che si potranno fare durante il periodo invernale. Isolamento che invece sarà reale per 140 giorni, se verrà costruito il secondo tubo, dal momento che non sono previste alternative di trasbordo. Le soluzioni per garantire un collegamento sostenibile del Ticino con il resto della Svizzera ci sono. Sono anche meno costose della costruzione di un secondo tunnel che costerà circa 3 miliardi di franchi in più che la soluzione del trasbordo su ferrovia.

E quindi una questione di responsabilità nei confronti del Ticino, degli altri cantoni e degli abitanti dell'Arco alpino dire no alla costruzione di un secondo tunnel. La solidarietà nei confronti delle zone periferiche e la coesione nazionale non si difendono né si realizzano con la costruzione di una galleria che farà aumentare il traffico di transito e peggiorerà la qualità di vita degli abitanti e l'ambiente dell'Arco alpino.

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Frau Carobbio Guscetti, es gibt eine Reihe von Fragen an Sie.

Carobbio Guscetti Marina (S, TI): Non rispondo a queste domande perché come ha denunciato il mio collega Nordmann voi avete semplicemente la tattica di non terminare questa discussione oggi e di rimandare il dibattito alle calende greche per evitare il voto sul referendum prima delle votazioni nazionali.

Reynard Mathias (S, VS): Il y a vingt ans, le peuple suisse acceptait l'initiative des Alpes contre l'avis du Conseil fédéral et de la très forte majorité des membres du Parlement. Les Suisses et les Suissses inscrivaient alors dans la Constitution un article assurant la protection des régions alpines, la limitation du trafic de transit dans cette zone et le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail.

Même s'il reste beaucoup à faire pour appliquer la volonté populaire, ce vote historique a permis la mise en place d'une politique qui porte ses fruits. Il a permis de limiter le nombre de poids lourds traversant nos régions alpines. Un nouveau record a d'ailleurs été atteint cette année: 67,5 pour cent des marchandises ont franchi les Alpes par le rail. Rappelons que ce chiffre est de 15 pour cent en France et de 26 pour cent en Autriche. Ce vote a également permis de donner la priorité aux grands projets ferroviaires traversant les Alpes, et, comme Valaisan, j'en vois les formidables avantages au quotidien depuis la construction du tunnel du Lötschberg.

Exactement vingt ans après l'acceptation de l'initiative des Alpes, le sujet est à nouveau à l'ordre du jour avec l'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard. L'occasion est évidemment trop belle pour le lobby routier, qui tente de remettre en question deux décennies de politique de protection des Alpes et qui a même réussi à faire changer d'avis un Conseil fédéral bien indécis.

Le percement d'un second tube au tunnel du Saint-Gothard sabote notre politique de transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail. Une telle décision affaiblirait tous les investissements effectués ces dernières années en faveur de grands projets ferroviaires, qui représentent près de 20 milliards de francs, je le rappelle: de l'argent jeté par les fenêtres!

Surtout, cette construction témoignerait d'un profond mépris pour la volonté du peuple et pour notre Constitution. La population suisse, y compris celle du Tessin, a répété à plusieurs reprises son attachement à la protection des Alpes, comme en 2004 avec le rejet du contre-projet à l'initiative Avanti. Pensons encore à la population uranaise, directement concernée par cette construction, qui a exprimé à cinq reprises en votation – la dernière fois en 2011 – son rejet d'un second tube au tunnel du Saint-Gothard. Cette volonté claire doit être respectée par le Parlement et par le Conseil fédéral.



Il en est de même du respect de notre Constitution. Dois-je vous rappeler son article 84 alinéa 3? «La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée.» Difficile d'être plus clair!

Les partisans du deuxième tube présents dans cette salle se succèdent pour jurer, la main sur le cœur, qu'une seule voie sera utilisée par tunnel. C'est émouvant, mais hypocrite. Certains auraient dû relire Confucius qui disait avec sagesse: «Examine si ce que tu promets est juste et possible, car la promesse est une dette.» En l'occurrence, une dette à l'égard du peuple suisse. On imagine déjà bien les autorités interdire dans quelques années l'utilisation des quatre voies lors des prochains bouchons au Saint-Gothard! Personne ne peut croire à de telles promesses.

Si nous pouvons douter de ces belles paroles, nous pouvons en revanche être sûrs d'une chose: la construction de ce deuxième tube sera un véritable appel d'air pour les camions de l'Europe. Le signal est évident. Il ne manque qu'une banderole portant l'inscription: «Cordiale bienvenue aux camions de l'Europe sur nos routes!» Le lobby routier de nos voisins européens s'en frotte déjà les mains. Des milliers de poids lourds supplémentaires franchiront alors les Alpes, renforçant ainsi le trafic sur tout le réseau routier et diminuant encore la part de marchandises transportée sur le rail. Tous les cantons alpins seront les grands perdants de l'opération.

En effet, cette augmentation des poids lourds sur nos routes aura des conséquences désastreuses sur l'environnement alpin, un écosystème fragile et unique au monde, ainsi que sur la santé de tous ceux qui vivent dans ces régions de montagne. En tant qu'habitant d'un canton alpin, je tiens à préserver la qualité de vie dans les Alpes. En tant que jeune, je tiens à ce que ma génération ne subisse pas une nouvelle déferlante de camions de l'Europe qui nuiront encore plus à notre espace vital.

Par respect pour les habitants des cantons alpins, par respect pour la volonté populaire, par souci d'une gestion efficace de l'argent du contribuable, le groupe socialiste vous invite à ne pas entrer en matière et à soutenir les propositions de renvoi de minorité. Dans le cas contraire, ce sera sans doute encore une fois le peuple qui rappellera aux élites politiques son attachement à la protection de nos Alpes.

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Herr Reynard, möchten Sie eine Frage von Herrn Cassis beantworten?

Reynard Mathias (S, VS): Je ferai la même réponse que Monsieur Nordmann et Madame Carobbio Guscetti.

Landolt Martin (BD, GL): Die BDP-Fraktion wird dieser Vorlage einstimmig zustimmen und sie damit so unterstützen, wie es der Ständerat und die Kommissionsmehrheit empfehlen.

Auch wenn da und dort jetzt etwas emotional argumentiert wird und insbesondere auch sehr konstruierte Zukunftsperspektiven unterwegs sind, ist als Ausgangslage eine unbestreitbare Tatsache zu nennen: Der bestehende Gotthard-Strassentunnel muss saniert werden und wird deshalb über längere Zeit nicht zur Verfügung stehen.

Die BDP-Fraktion ist davon überzeugt, dass die Sanierungsmethode über den Bau einer zweiten Röhre nicht nur die langfristig sinnvollste, sondern auf lange Sicht auch die günstigste Lösung ist, auch wenn sie im direkten Vergleich die etwas höheren Initialkosten aufweist. Sie ist auch die günstigste Lösung in Bezug auf die volkswirtschaftlichen Kosten, welche verursacht würden, wenn wir den Kanton Tessin faktisch über rund zweieinhalb Jahre vom Rest der Schweiz abschneiden würden. Man kann einmal versuchen, diesen volkswirtschaftlichen Schaden zu quantifizieren, wobei nicht ausgeklammert werden darf, dass die Folgen länger andauern würden als die effektive Sanierungszeit. Es mag in der Theorie so sein, funktioniert aber keinesfalls in der Praxis, wenn die Ertragsausfälle für das betroffene Gewerbe für zweieinhalb Jahre berechnet werden. Die Realität

wird sein, dass ein Gewerbebetrieb nicht seine Tätigkeit während zweieinhalb Jahren herunterfahren oder sistieren kann, um dann anschliessend einfach dort anzuknüpfen, wo er vorher gewesen ist. Wir befürchten vielmehr, dass die betroffenen Gewerbebetriebe nach der Sanierungszeit schlichtweg nicht mehr existieren würden. Das wäre volkswirtschaftlich verantwortungslos und würde der in unserem Land gelebten Solidarität entgegenstehen.

Mit dem Bau einer zweiten Röhre vermeiden wir massive Verkehrsprobleme und -verlagerungen während der Bauzeit und sichern uns zudem eine langfristig bessere Lösung. Sie ist besser, weil die Verfügbarkeit der Verbindung durch den Gotthard besser und zuverlässiger wird, wir erhöhen aber vor allem die Sicherheit spürbar. Von 2001 bis 2012 haben 19 Menschen ihr Leben im Gotthartunnel verloren. 18 der 19 Menschen sind Opfer von Frontalkollisionen geworden. Diese Unfallursache wird zukünftig mit zwei Röhren und einem einspurigen Betrieb gebannt. Dies ist übrigens auch ein Grund dafür, dass dieser einspurige Betrieb auch langfristig aufrechterhalten werden soll. Diejenigen, die eine Kapazitätserweiterung befürchten, müssen deshalb auch wissen, dass man gerade mit einer Kapazitätserweiterung diesen massiven Sicherheitsvorteil aufgeben würde.

Zudem wissen wir alle, dass eine Kapazitätserweiterung gegen die Bundesverfassung verstossen würde. Hierauf dürfte wohl kaum eine Politikerin oder ein Politiker Lust haben. Es ist deshalb Angstmacherei, wenn der Politik unterstellt wird, man versuche über diese Vorlage eine Kapazitätserweiterung hineinzuschmuggeln. Das kann niemand, das will niemand – nur der Souverän kann seine eigenen Entscheide rückgängig machen. Ich sehe beim besten Willen keine Zeichen am Horizont, dass der Souverän in dieser Frage in absehbarer Zeit seine Meinung ändern wird.

Die rationalen Argumente sprechen deshalb aus unserer Sicht klar für eine zweite Gotthardröhre, weshalb wir dieser Vorlage aus Überzeugung, aus Sicherheitsüberlegungen und aus Solidarität mit dem Kanton Tessin zustimmen werden. Wir sind davon überzeugt, dass der Kanton Tessin zu gegebener Zeit gegenüber anderen Regionen und anderen Projekten die gleiche Solidarität unter Beweis stellen wird.

Grossen Jürg (GL, BE): Heute besprechen wir eine der fragwürdigsten Vorlagen, welche in diesem Haus je beraten wurden. Sie ist schon fast fahrlässig; das sage ich als Berner Oberländer ganz direkt. Diese Vorlage ist ein Trojaner, der es direkt auf den Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung abgesehen hat.

Wir Grünliberalen gehen wachsam durchs Leben und lehnen eine zweite Röhre am Gotthard ab – ganz egal, wie viele Tricks die Fans der freien Fahrt auf Kosten der Umwelt und der Steuerzahler aufwenden, um unsere Berge und den verfassungsmässigen Alpenschutz weiter zu durchlöchern und unsere Alpentäler im ausländischen Verkehrs- und Lastwagenchaos ersticken zu lassen.

Die zweite Röhre bringt überhaupt nichts in Bezug auf die Stauproblematik. Schliesslich sollen beide Röhren ja nur einspurig betrieben werden. Wer das glaubt, wird selig. Die zweite Röhre bringt auch nichts für die selbstverständlichkeit auch für mich wichtige Erreichbarkeit des Kantons Tessin, da in der Vorlage sogar eine Vollsperrung von insgesamt 140 Tagen ohne Autoverlad vorgesehen ist. Vielmehr würde mit diesem neuen Loch ein Präjudiz geschaffen, das primär den Automobilbenutzern und Transporteuren aus dem Ausland dienen und die Schweiz auch international unter Druck setzen würde. Stellen wir uns vor, dass beide Röhren in Betrieb wären, notabene beide vollständig für einen energieintensiven Zweispurbetrieb mit Gegenverkehrsregime ausgerüstet. Auf beiden Seiten des Tunnels käme es zu kilometerlangen Staus der Fahrzeuge; Sie kennen die Geschichte: Der Druck würde erheblich steigen.

Die Befürworter argumentieren mit der Sicherheit. Die Sicherheit ist für uns Grünliberale sehr wichtig. Es ist deshalb doch völlig klar, dass die sicherste Lösung darin besteht, endlich sämtliche Lastwagen vom Strassentunnel auf die Bahn, in den neuen Basistunnel, zu verlagern, wie es das



Volk schon lange beschlossen hat. Wieso sollen über 3 Milliarden Franken an Steuer- und Strassengeldern zusätzlich ausgegeben werden, wenn damit letztlich keine Verbesserung der verkehrspolitischen Probleme in der Schweiz erreicht wird und auch noch unsere Verlagerungspolitik untergraben wird? Dafür gibt es keine nachvollziehbare Begründung.

Eine Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist nötig; daran zweifelt niemand. Diese Sanierung muss aber mit der vom Bundesrat als machbaren und aus unserer Sicht vernünftigen Variante 1B bewerkstelligt werden. Die Bundesverfassung besagt in Artikel 84 Absatz 2: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» Mit der vom Bundesrat beschriebenen Variante 1B würde dieser Grundsatz respektiert: Es würden eine leistungsfähige rollende Landstrasse im neuen Basisstunnel und ein Autoverlad im Bahnscheiteltunnel analog zum Lötschberg eingerichtet. Die Kapazitäten im neuen Basis- und im bestehenden Scheiteltunnel reichen gemäss den Berechnungen des BAV und der Spezialisten problemlos aus, um die Lastwagen und die Autos rasch und effizient in beide Richtungen zu transportieren. Mit dem 4-Meter-Korridor sind zudem die Voraussetzungen gegeben, dass die Mehrheit der alpenquerenden Lastwagen schon an der Grenze oder im Mittelland verladen werden kann.

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft geschrieben, dass eine Rückweisung oder Ablehnung der heutigen Vorlage bedeute, dass er eine Variante ohne Neubau einer zweiten Tunnelröhre unterbreiten müsse. Genau das wollen wir. Machen wir aus unseren Alpen keinen noch löcherigeren Emmentaler Käse, und halten wir am bewährten Verlagerungskurs fest! Wir wollen die verkehrs-, aber auch die energie- und umweltpolitische Verantwortung übernehmen und uns nicht selber schwächen.

Wir Grünliberalen treten nicht ein und wollen unser Land mit trojanischen Vorlagen, welche den Alpenschutz gefährden, verschonen. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Amstutz Adrian (V, BE): Lieber Kollege, in Zusammenhang mit der Sicherheit haben Sie wortwörtlich von Tricks der Sanierungstunnel-Befürworter gesprochen. Sind Sie sich bewusst, was Sie hier erzählen? Ich frage Sie das in Anbetracht von 19 Todesopfern aufgrund des Gegenverkehrs im Gotthardtunnel.

Grossen Jürg (GL, BE): Herr Amstutz, lesen Sie mein Votum bitte nach. Dann sehen Sie dort, was ich gesagt habe. Es stimmt nicht, was Sie sagen.

Fluri Kurt (RL, SO): Herr Grossen, Sie geben mir die Chance, meine Verständnisfrage noch einmal anzubringen. Sie haben Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung zitiert und weisen damit zu Recht auf das Verlagerungsziel, auf die Verlagerungspolitik hin. Aber Sie bestreiten, dass Artikel 84 Absatz 3 umgesetzt wird. Darin wird ja untersagt, dass die Transitstrassenkapazität erhöht werden kann. Haben Sie nicht ein etwas selektives Verfassungsverständnis?

Grossen Jürg (GL, BE): Fakt ist, dass die Gesetze nicht immer der Verfassung entsprechen. Das wissen Sie so gut wie ich.

Chevalley Isabelle (GL, VD): L'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard est une nécessité, mais est-ce que cela implique forcément de perfore à nouveau les Alpes et de gaspiller de l'argent qui serait précieux ailleurs?

Que nous disent les représentants du Groupement des arts et métiers de l'Assemblée fédérale, favorables au deuxième tunnel routier, dans leur présentation du 5 septembre 2014 relative à cette session des Chambres fédérales? Ils déclarent: «Cet axe routier est toutefois peu surchargé par rapport aux tronçons de route nationale dans les centres économiques et les régions densément peuplées du pays.» Nous voilà d'accord sur au moins un point. On compte en effet 6,3 millions de véhicules par année qui passent par le

Saint-Gothard, mais ce sont dans le même temps plus de 30 millions de véhicules qui utilisent l'autoroute Lausanne-Genève.

Ils nous disent également qu'un péage permettrait de concentrer des ressources financières limitées sur des projets visant l'élimination de goulets d'étranglement prioritaires et sur la réalisation de nouveaux éléments indispensables du réseau. Là aussi nous sommes d'accord, sauf qu'aucun péage n'est prévu! Les fonds vont donc bien manquer pour des projets nettement prioritaires qui, eux, doivent permettre de diminuer les bouchons touchant les citoyens de toute la Suisse, de façon quotidienne, alors qu'au Saint-Gothard, il s'agit principalement de ralentissements touchant les touristes durant les vacances.

La crainte que le Tessin soit isolé de la Suisse durant les travaux est fausse. En effet, le chargement des voitures sur le rail entre Göschenen et Airolo ainsi qu'une chaussée roulante pour les camions dans le tunnel de base garantissent en tout temps la liaison avec le Tessin pour les voitures, les camions et tous les véhicules routiers. Il en irait tout autrement en cas de percement d'un deuxième tube, car celui-ci serait achevé au plus tôt en 2027. Afin de pouvoir utiliser l'ancien en toute sécurité jusqu'à cette date, il faudrait y entreprendre une réfection provisoire.

Selon le Conseil fédéral, cela nécessiterait la fermeture totale du tunnel pendant quatre mois et demi, soit 140 jours. Or, pendant cette période, il n'y aurait aucune alternative par le rail.

Rappelons que, depuis des dizaines d'années, la seule liaison routière directe entre le Valais et la Suisse alémanique passe par le chargement des voitures sur le rail et leur passage à travers le tunnel du Lötschberg. Rappelons qu'au Lötschberg, jusqu'à 14 000 voitures sont transportées quotidiennement alors qu'au Saint-Gothard on ne compte en hiver qu'une moyenne de 10 000 voitures par jour.

Durant l'été, on pourra maintenir le tunnel ouvert, comme le Conseil fédéral le propose. En ce qui concerne les camions, une chaussée roulante peut transporter jusqu'à 1 million de camions par année, alors que 900 000 camions traversent actuellement le tunnel du Saint-Gothard.

L'aspect du respect de notre Constitution n'est pas anodin. Il est clair que réaliser une infrastructure supplémentaire induira un trafic supplémentaire! Or selon l'article 84 alinéa 3 de la Constitution fédérale, «la capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée». Réaliser un deuxième tube routier signifierait un nouveau vote sur cet article constitutionnel avant la réalisation des travaux, bien entendu. A moins que les partisans de ce deuxième tube n'aient peur du verdict populaire!

Soutenir la construction d'un deuxième tube routier au Saint-Gothard, c'est d'abord donner la priorité aux touristes estivaux qui ne font que traverser notre pays par rapport aux résidents suisses qui vivent quotidiennement dans des embouteillages que l'on devrait résoudre. Soutenir la construction d'un deuxième tube routier au Saint-Gothard, c'est ensuite torpiller la politique de transfert des marchandises de la route au rail. Enfin, soutenir la construction d'un deuxième tube routier au Saint-Gothard, c'est ne pas respecter la Constitution fédérale.

Pour toutes ces raisons et encore bien d'autres, le groupe vert/libéral vous invite à ne pas entrer en matière sur le projet du Conseil fédéral.

Gasser Josias F. (GL, GR): Alpenschutz heisst Schutz der Berge und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Das ist Verfassungsrecht und steht in Artikel 84 der Bundesverfassung. Dafür setze ich mich ein als Bergler. Dafür, dass unsere Bundesrätin dies auch auf der internationalen Bühne wie diese Woche in New York getan hat, ist ihr zu danken.

Warum Sie auf diese Vorlage nicht eintreten sollen, versuche ich mit den folgenden vernunftgeleiteten und schlagenden Argumenten zu zeigen:

1. In der Bundesverfassung steht unmissverständlich: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze



erfolgt auf der Schiene. ... Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden.» Offensichtlich genügt der gesunde Menschenverstand nicht, um diese Formulierung zu verstehen. Nein, es braucht Heere von Juristen, die dann in teuren Rechtsgutachten bestätigen, was der gesunde Menschenverstand hätte erfassen müssen. Noch gefährlicher wird es, wenn solche Dinge in die Hände der Politiker und Politikerinnen kommen. Dann wird gedreht und gewendet, bis Gründe gefunden werden, es trotzdem zu tun. Die Trickkiste steht bereit, und siehe da: Eine neue halbe Röhre wird hervorgezaubert, und die alte wird halbiert! Man rechne: Halb und halb gibt bekanntlich eins. Clever! Solche Spielchen sind etwas für Politiker, aber nicht fürs Volk. Wenn Sie, entgegen den vielen guten Argumenten gegen eine zweite Röhre, die Sie noch hören werden, trotzdem eintreten, seien Sie doch ehrlich, und schreiben Sie es in die Verfassung. Unterstützen Sie die Minderheit!!!

2. Eine Maxime der schweizerischen Verkehrspolitik ist die Verlagerung. Warum gerade jetzt, wo die Voraussetzungen am besten sind, diese torpedieren?

3. Zur Sicherheit: Es ist hinlänglich bekannt, dass der sicherste Transport – das ist vielfach nachgewiesen – auf der Schiene erfolgt, und zwar für Güter und Personen.

4. Die Schiene ist über längere Strecken am wirtschaftlichsten, wenn die Anknüpfungspunkte an Strasse und Wasser gewährleistet sind. Sie hat die beste Umweltbilanz.

5. Wir alle sind Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Das gewichtigste Argument: Wir haben schon Unsummen in die Transitbahnhinfrastuktur investiert. Ich wiederhole es: Die Kosten für die Neat betragen total rund 24 Milliarden Franken, der Ausbau der Zufahrtsstrecken zum 4-Meter-Korridor kommt auf zirka 1 Milliarde Franken zu stehen. Die Förderung und die Massnahmen für den Betrieb des kombinierten Verkehrs kosten 350 Millionen Franken; sie werden um fünf Jahre verlängert, darüber freuen sich die Verlader. Bis die volle Produktivität ausgeschöpft sein wird, Anfang der 2020er-Jahre, werden wir – man höre und staune – rund 27 Milliarden Franken in die Schieneninfrastruktur und den Betrieb gesteckt haben, um den Transitverkehr auf die Schiene zu bringen. Ich frage Sie: Wer zweifelt daran, dass wir dies schaffen können? Sollten die Verlader, die Unternehmer daran zweifeln, hätte ich enorm Mühe. Das ist genügend Geld.

Drei Löcher und eine Passstrasse werden das Tessin mit der übrigen Schweiz verbinden. Das Tessin wird über die Bahn ab 2016 noch besser erschlossen sein, es wird eine Fahrzeitverkürzung von einer Stunde resultieren. Die Mehrkosten in der Höhe von rund 3 Milliarden Franken für die zweite Röhre sparen wir uns und investieren das Geld an Orten, wo es echte Verkehrsprobleme löst, die mit der Verlagerung nicht gelöst werden können. Die Studie von SMA und Partner AG zur Fahrplan- und Kapazitätsprüfung für eine Rola im Basistunnel hat klar gezeigt: Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist durch ein entsprechendes Verkehrsmanagement ohne zweite Röhre möglich; die Sanierung wird im Winter gemacht, sie dauert sechs bis acht Jahre; die PKW werden über den Bahnscheiteltunnel geführt, wie das bis 1980 der Fall war; ab 2020 wird eine zusätzliche Lang-Rola von Grenze zu Grenze installiert; für Güter gibt es eine Kurz-Rola. Die Kapazitäten sind da, ohne dass irgendein Umwegverkehr notwendig sein wird. Das sind Tatsachen, von denen müssen Sie sprechen.

Niemand – leider auch der Bundesrat nicht – spricht davon, wie die Vollsperrung des Strassentunnels von 140 Tagen während des Baus der zweiten Röhre ohne Alternative bewältigt werden soll. Ich erinnere daran, dass der Gotthardtunnel nach dem Unfall im Jahr 2001 nur während zweier Monate gesperrt werden musste. Wie machen wir das mit fünf Monaten? Der Bundesrat und die Regierung in Graubünden sollen sich doch darum kümmern.

Wir sollten es vermeiden, der gutaufgegleisten Transitverlagerungspolitik einen Bärenstein zu erweisen. Wir dürfen das Pfand nicht aus der Hand geben. Senden wir vielmehr das richtige Zeichen nach Brüssel: Die Verlagerung kann

funktionieren, die Schweiz zeigt es. Die zweite Röhre darf nicht gebaut werden.

Rime Jean-François (V, FR): Monsieur Gasser, Sie sind Vertreter des Kantons Graubünden. Man kann davon ausgehen, dass ein Teil des Verkehrs in Richtung Graubünden und Wallis fließen wird. Wie werden Sie Ihren Wählerinnen und Wählern erklären, dass es in Graubünden Staus gibt und nicht mehr am Gotthard, weil Sie keine zweite Röhre wollen?

Gasser Josias F. (GL, GR): Ich habe es in meinem Votum gesagt. Die SMA-Studie weist es ganz klar nach: Die Kapazitäten sind da. Es wird keinen Umwegverkehr geben, wenn das Verkehrsmanagement sauber gemacht wird; da vertraue ich der Verwaltung.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Kollege Gasser, Sie haben völlig richtig gesagt, dass in der Alpen-Initiative stand: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» Wieso haben Sie es als linker Unternehmer mit der vereinten Linken zugelassen, dass 650 000 Lastwagen durch die Schweiz fahren dürfen?

Gasser Josias F. (GL, GR): Erstens war ich damals noch nicht im Parlament, und zweitens seien wir doch froh, wenn wir 650 000 Lastwagen haben statt wie heute über eine Million; das ist schon ein riesiger Erfolg.

Walti Beat (RL, ZH): Der Gotthard-Strassentunnel ist in die Jahre gekommen, er genügt den Standards und den heutigen Anforderungen an ein solches Bauwerk nicht mehr. Er muss saniert werden. Es stellt sich heute also nicht die Frage, ob er, sondern wie er saniert werden soll. Die Sanierung der bestehenden Tunnelröhre mit dem vorgezogenen, kapazitätsneutralen Bau einer zweiten Röhre kann kurz mit folgenden Prädikaten umschrieben werden: sicher, nachhaltig, alpenschutzkonform und EU-kompatibel.

Das Risiko schwerer Unfälle wird in einem Tunnelsystem mit richtungsgrenzter einspuriger Führung deutlich geringer sein als heute. Verkehrsbehinderungen oder gar Sperrungen unserer wichtigsten Nord-Süd-Achse können minimiert werden, indem bei Störungen oder während Unterhaltsarbeiten in der einen Röhre auf die andere ausgewichen werden kann. Diese Verbesserung der Systemstabilität ist gerade auch für das Tessin eine erfreuliche Nachricht und hat damit für unser Land eine durchaus staatspolitische Dimension; mein Kollege Giovanni Merlini wird sich vor allem dazu noch äußern.

Schliesslich spricht auch die Nachhaltigkeit für die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre, und zwar unter finanziell- wie auch umweltpolitischen Gesichtspunkten. Die direkten Kosten für eine Tunnelsanierung ohne zweite Röhre wären zwar tiefer, aber gut die Hälfte davon – nämlich mindestens 800 Millionen Franken für die Errichtung, den Betrieb und den Rückbau der während der mehrjährigen Vollsperrung notwendigen Verladeeinrichtungen – wäre echter und einfacher Cash-out und sofort abzuschreiben. Zudem würde sich dieser Aufwand bei einer nächsten Sanierungs-runde in dreissig bis vierzig Jahren wiederholen. Der immense Landverbrauch sowie die Immissionen bei einer solchen temporären rollenden Landstrasse, der absehbare Umwegverkehr bei den anderen Alpenübergängen sowie die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen einer mehrjährigen Schliessung des Strassentunnels auf die betroffenen Regionen können nur mit dem vorgängigen Bau einer zweiten Röhre verhindert werden.

Zum Schluss noch ein paar Worte zur Frage der Verfassungsmässigkeit und der Übereinstimmung mit dem Landverkehrsabkommen: Letztere wurde bereits in der ständerätslichen Debatte durch ein Schreiben des zuständigen EU-Kommissars bestätigt, die Frau Bundesrätin hat das Schreiben dort zitiert. An der Vereinbarkeit der Vorlage mit dem Alpenschutzartikel habe ich nicht den geringsten Zweifel. Artikel 3a Absatz 2 der Gesetzesvorlage hält klipp und klar fest,



dass die Kapazität durch die zweite Tunnelröhre nicht erweitert werden darf. Dies ist eine verbindliche politische Aussage, die wir mit der Zustimmung zu diesem Gesetz heute machen. Die Behauptung, die gesetzliche Beschränkung würde sowieso bei der erstbesten Gelegenheit aufgehoben, geht ins Leere, denn um den Alpenschutz auszuhebeln, bräuchte es nicht nur diese Gesetzesänderung – notabene mit Referendumsmöglichkeit –, sondern auch eine Änderung von Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung mit Stände- und mit Volksmehr.

Die Kraftausdrücke, meine Damen und Herren zur Linken, die Sie hier gegenüber den Befürwortern einer zweiten Röhre verwendet haben, kann ich nicht akzeptieren. Ehrlichkeit attestiere ich mir selber auch, Sand in die Augen gestreut wird niemandem, und für dumm verkaufen wollen wir auch niemanden. Bleiben Sie bei den Argumenten, die Sie vielleicht haben. Wenn diese so gut sind, wie Sie meinen, können Sie sich ja entspannen.

Für die FDP-Liberale Fraktion ist dieses Geschäft entscheidungsreif, und die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit vorgängigem Bau einer zweiten Röhre ohne Kapazitätsverweiterung überzeugt in der Sache. Wir werden deshalb darauf eintreten und sämtliche Rückweisungsanträge ablehnen.

Merlini Giovanni (RL, TI): Il valico del San Gottardo ha unito per secoli il nord e il sud dell'Europa. Il suo ruolo di collegamento ha reso possibile e favorito non solo gli scambi commerciali nel nostro continente ma anche la circolazione delle idee e la nascita del turismo sulla scia dei primi viaggiatori letterati, attratti dal fascino delle terre mediterranee. Il passaggio del San Gottardo ha contribuito allo sviluppo economico del nostro Paese, prima grazie al visionario traforo ferroviario del 1874 e poi a quello stradale, inaugurato nel 1980.

Ora, l'eventualità che a medio termine la «Via delle genti» sotto questo massiccio venga completamente bloccata per diversi mesi all'anno e su un arco di tempo di circa tre anni a causa dei necessari lavori di risanamento totale della galleria non può e non deve lasciarci indifferenti. Significherebbe isolare il cantone Ticino dal resto della Confederazione e sovraccaricare in misura improponibile la galleria del San Bernardino.

Per la Svizzera il traforo stradale del San Gottardo è il più importante collegamento tra il sud e il nord delle Alpi. Vi transitano in media 6,4 milioni di veicoli all'anno, di cui circa 5,4 milioni di automobili e poco meno di un milione di autocarri. A questa galleria fa capo circa il 60 per cento del traffico che attraversa le Alpi. Dalla funzionalità di questo canale dipendono l'integrazione del canton Ticino nel resto della Svizzera e il dinamismo dell'economia ticinese, il cui tessuto subirebbe un profondo mutamento in assenza di questo collegamento per un periodo prolungato.

Del resto, ne abbiamo avuto un sinistro assaggio nel 2001, quando la nostra economia cantonale ha sofferto per l'isolamento imposto al Ticino per via dei lavori di ripristino in seguito al tremendo incendio provocato dall'incidente frontale tra un autocarro e un veicolo, in cui perdettero la vita undici persone. Al fine di garantire la coesione nazionale e i collegamenti anche durante i lavori di risanamento, la soluzione più adeguata, sia per il rapporto costi-benefici sia per la sicurezza e l'affidabilità, è senza dubbio quella proposta dal Consiglio federale e sostenuta dalla maggioranza commissoriale.

Come evidenzia anche il rapporto sulle ripercussioni economiche regionali pubblicato il 19 dicembre 2011, i vantaggi della proposta di costruzione di una nuova canna di risanamento sono molteplici. Con un secondo tubo, che diventerà monodirezionale ed a una sola corsia di marcia alla fine dei lavori e quindi senza aumento della capacità di transito in ossequio al dettato costituzionale, si potrà evitare anche in occasione di successivi interventi di risanamento completo – perché saranno da prevedere comunque ancora dei lavori ogni 35–40 anni – il rischio dell'isolamento del Ticino. Pertanto, si tratta di un intervento e di un investimento durevole e

finanziariamente sostenibili. La galleria stradale del San Gottardo diventerà finalmente più sicura, eliminando la possibilità di incidenti frontali o laterali. Se in un tubo si verificherà un incidente o se si dovranno svolgere degli interventi di manutenzione il traffico verrà deviato temporaneamente nell'altro tubo percorribile. Di qui un sensibile aumento dell'affidabilità stessa della galleria e della fluidità del traffico rispetto alla situazione odierna, che si sta rivelando vieppiù improponibile. Oggi basta infatti la semplice panne di un autoveicolo per paralizzare la viabilità durante ore.

Inoltre, durante i lavori di risanamento il traffico sarà gestito in modo efficace e sopportabile, senza sovraccaricare altre regioni come i Grigioni o il Vallese, a differenza dell'alternativa, della cosiddetta strada viaggiante o trasbordo su rotaia, che rappresenta una variante territorialmente troppo invasiva per le enormi superficie richieste ai fini della sistemazione delle infrastrutture temporanee a Biasca ed a Rynächt. I circa 2,8 miliardi di investimento non si configurano affatto come un trattamento preferenziale per il Gottardo. Non solo perché l'investimento non pregiudica gli altri progetti stradali nella Svizzera romanda e tedesca, ma anche perché il costo del risanamento al chilometro, 118 milioni di franchi, risulta inferiore a quello previsto per la costruzione di un terzo tubo per il risanamento della galleria del Belchen, 156 milioni al chilometro, e inoltre anche perché questo sforzo finanziario andrebbe a favore di un investimento duraturo, nella misura in cui il secondo tubo svolgerebbe la sua funzione anche dopo il risanamento completo dell'opera. In quest'ottica il costo previsto appare del tutto sostenibile, oltre a rappresentare il prezzo necessario per garantire concretamente la coesione nazionale. Sarebbe infatti incompatibile con la nostra sensibilità federalista accettare come se fosse un ineluttabile fatalità la prospettiva di escludere per un periodo così lungo un intero cantone dalla rete autostradale che lo collega con il resto della Svizzera. Non possiamo infliggere al Ticino e alla sua economia una simile emarginazione prolungata, che lo metterebbe a confronto con nuove e ulteriori difficoltà di cui francamente fa volentieri a meno.

Vi ringrazio quindi se vorrete sostenere la maggioranza della commissione, votando l'entrata in materia.

Français Olivier (RL, VD): Comme cela a été rappelé, nous devons adapter la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine pour rendre compatible le projet d'entretien du tunnel routier bidirectionnel du Saint-Gothard choisi par le Conseil fédéral avec la décision populaire du 20 février 1994 – il s'agit donc de respecter la Constitution.

Je suis choqué d'entendre des opposants au projet du Conseil fédéral nous traiter, nous les partisans, d'hypocrites, voire de faire douter la population de la validité d'une décision législative fédérale. Il y a lieu de rappeler que nous allons adopter une loi qui prévoit de restreindre le nombre de voies de circulation et qui impose un système de régulation du trafic des poids lourds.

Le fait que les membres du groupe socialiste ne veulent pas répondre aux questions posées prouve que leurs arguments ne sont pas solides, qu'ils ont de la difficulté à les défendre, et cela démontre aussi une certaine hypocrisie.

Lors de travaux d'entretien, le flux routier sur les routes nationales est de nos jours quasiment garanti sur tout le réseau. Cette règle permet de limiter le transfert des flux routiers sur les routes cantonales et sur les routes secondaires. De plus, compte tenu de la charge de trafic, les cantons, dans la mesure du possible, exigent que l'on ne réduise pas la capacité des flux et que l'on puisse garantir la circulation sur deux fois deux voies.

Ces exigences sont les nôtres, et elles ont un coût. Cette règle doit être respectée au Saint-Gothard, et diverger sur ce point revient à imposer une contrainte que l'on n'impose pas aux autres. Certes, pour le Saint-Gothard, cela a un coût non négligeable, car c'est un tunnel unique en son genre avec ses près de 17 kilomètres de longueur et son caractère bidirectionnel. Sur ce point, et quoi qu'en disent les opposants au projet du Conseil fédéral, le rapport coût/bénéfice de la construction d'un deuxième tube ne craint au-

cune comparaison avec d'autres projets d'entretien du réseau. Cela a un coût important, un coût imposé, au même titre que le seront les charges financières non négligeables sur l'A9 entre Montreux et Lausanne – par exemple – lors des travaux d'entretien des nombreux tunnels, prévus sur cet axe durant cette décennie.

Il va de soi que chacun s'inquiète de ces importantes dépenses, qu'elles doivent être garanties par des ressources financières durables, en tenant compte tant du programme d'entretien – j'insiste sur le terme «entretien» – sur tout le réseau suisse que des projets de développement nécessaires sur tout le réseau suisse. En cela, nous sommes dans l'attente d'un consensus général au sein du Parlement en réponse au projet FORTA qui a été mis en consultation par le Conseil fédéral. Nous attendons, dans ce cadre, de tous les partis politiques qu'ils apportent la solution au développement et aux garanties d'entretien de nos infrastructures.

Dire oui au projet du Conseil fédéral, c'est garantir non seulement à tous les Suisses de pouvoir se rendre dans le nord comme dans le sud du pays, mais c'est aussi garantir aux habitants d'un canton d'avoir accès, avec un minimum de contraintes et en sécurité, au reste de la Suisse.

Mahrer Anne (G, GE): Vous l'aurez compris, les Verts n'entreront pas en matière sur ce projet anticonstitutionnel, trop coûteux, inutile, contraire à la volonté populaire, et notamment à celle des cantons alpins qui, en février 2004, ont rejeté à une très large majorité le percement d'un second tube au tunnel routier du Saint-Gothard. Si notre conseil devait entrer en matière, les Verts voteront toutes les propositions de renvoi de minorité.

L'article 84 de la Constitution est clair: il interdit toute augmentation de la capacité des routes de transit dans l'espace alpin. Tous les dix ans, depuis l'acceptation de l'initiative des Alpes en 1994, le mythe du Saint-Gothard – oui, Monsieur Regazzi! – resurgit, ce mythe fondateur pour la Suisse, ce massif montagneux le plus percé au monde, qui va ajouter à son palmarès le tunnel ferroviaire le plus long du monde. Ce dernier sera inauguré en 2016 et libérera ainsi l'axe routier essentiellement encombré par le trafic des poids lourds. On veut à tout prix maintenir en vie ce mythe – auquel la Suisse romande est peu sensible, il faut le dire – avec un second tube routier qui se fera au détriment des projets d'agglomération. Se lancer maintenant dans le percement d'un second tunnel routier revient à anéantir l'investissement consenti par la Suisse pour les transversales alpines. Le canton d'Uri, pourtant au cœur du mythe, n'en veut pas. Il ne veut ni de nouveaux chantiers, ni de l'augmentation de la pollution de l'air. Tout comme le Tessin, notamment dans le Mendrisiotto et le Sottoceneri, où la pollution atmosphérique est telle qu'elle met en danger la santé des populations concernées. La pollution de l'air a un coût: quelque 5 milliards de francs chaque année, selon l'évaluation de l'Office fédéral de l'environnement.

Le Tessin serait coupé du monde sans deuxième tube? Non! A partire dal 2016 il Ticino sarà collegato con il resto della Svizzera come mai lo è stato nella sua storia. Alptransit connetterà Lugano e Zurigo in un'ora e mezza, e due tubi ferroviari della galleria più lunga del mondo offriranno una notevole capacità di trasporto passeggeri e merci a livello regionale, nazionale e internazionale.

L'assainissement du tunnel routier actuel est indispensable et la sécurité incontournable, les Verts ne le contestent pas. Cela représente une opportunité pour accélérer le transfert de la route au rail. Le canton du Tessin ne sera donc pas isolé.

Madame la conseillère fédérale, vous avez, à raison, mis sous la pile des projets autoroutiers dont le rapport coût/utilité n'était, et de loin, pas démontré. Celui dont nous discutons aujourd'hui devrait prendre le même chemin: investir 3 milliards de francs prétendent sans augmentation des capacités routières n'est pas crédible! Investir 3 milliards pour le confort d'un chantier de deux ans et demi est une aberration économique alors qu'une autre solution existe et

que les stations de chargement du tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard seront en service d'ici là.

Hier à New York, Ban Ki-Moon a appelé le monde à changer de cap devant la menace du réchauffement climatique. Aujourd'hui, 24 septembre 2014, passons de la parole aux actes, prenons parti pour le climat, passons de la route au rail pour protéger l'Arc alpin, respectons la volonté populaire et refusons d'entrer en matière sur ce projet de loi anticonstitutionnel! Le référendum est à la porte du tunnel.

Rytz Regula (G, BE): Ich kann es kurz machen. Die grüne Fraktion beantragt Ihnen, auf die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet, den Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels, nicht einzutreten. Sie haben es vorhin gehört: Die Vorlage ist ein Steilpass für die Verdoppelung der Strassenkapazität auf der Gottardachse und ein Eigentor für die Alpenkantone. Anstatt am Gotthard viel Geld für die Projektierung einer zweiten, dauerhaften Sanierungsrohre zu verpulvern, soll das Astra so rasch als möglich die provisorischen Verladeanlagen planen und umsetzen. Das ist genau das, was der Kanton Tessin braucht. Damit kann er es sich auch ersparen, 140 Tage lang ohne direkte Verbindung bestehen zu müssen, wie es mit der zweiten Gotthardröhre passieren würde.

Sollte der Rat trotzdem Eintreten beschließen, möchten wir die Vorlage gerne zurückweisen. Sie haben es gehört: Viele Fragen sind offen und müssen geklärt werden, bevor wir einen so folgenschweren Entscheid treffen und eine Volksinitiative auf den Müllhaufen der Geschichte werfen. Es ist ja höchst verwunderlich, dass die selbsterklärten Verteidiger der Volksrechte auf der rechten Seite nicht aufschreien, wenn so mit dem Volkswillen gespielt wird.

Ich möchte noch ein paar Gründe nennen, die zur Unterstützung der Rückweisungsanträge führen. Es bestehen z. B. sehr, sehr kontroverse Aussagen bezüglich der Verfassungsmässigkeit. Der Bundesrat sagt, dieses Vorgehen sei verfassungsmässig. Rechtsprofessor Alain Griffel hat in einer Stellungnahme aber sehr schlüssig dargelegt, weshalb die Vorlage des Bundesrates nicht verfassungskonform ist. Er hat erklärt, dass das heute diskutierte Gesetz die Verfassungswidrigkeit des Vorhabens nicht zu beseitigen vermöge, weil es als Sicherung zur Nichterweiterung der Transitkapazitäten auf der Strasse nicht genüge, denn massgebend sei alleine die konkrete Möglichkeit, zwei Tunnelröhren vierspurig zu befahren. Die gleiche Ansicht vertritt ein anderer Staatsrechtler, Professor Rainer Schweizer. Er hat vor ein paar Tagen in den Medien von einem mittelbaren Verfassungsverstoss gesprochen, von einer Selbstdäuschung und von Fehlinformationen für die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Das sind doch starke Worte, die wir nicht einfach ignorieren können.

Auch die Frage der Mittelkonkurrenz zum Strassenunterhalt und zu den Agglomerationsprojekten ist nicht ausreichend geklärt. Die Botschaft des Bundesrates ist hier zwar transparent und offen, das finde ich auch sehr gut, aber sie kann die Folgen dieser Mittelkonkurrenz nicht beziffern. Dass man das tut, ist auch für die Beratung des neuen Strassenfonds wichtig. Deshalb sollten wir hier noch einmal Diskussionen führen und das genauer anschauen.

Wenn unser Rat auf das Geschäft eintritt und die Rückweisung ablehnt, dann steht, Sie haben es gehört, das Referendum vor der Tür. Auch wir Grünen werden es unterstützen, und zwar aus finanzpolitischen, verkehrspolitischen und staatsrechtlichen Gründen. Die Sammelstände sind schon gebucht. Ich bin überzeugt, dass wir die Abstimmung gewinnen können, so wie damals beim «Avanti-Bschiss», denn auch diese Vorlage ist eine Mogelpackung. Es ist für alle, mit denen wir diskutieren, klar, dass wenige Jahre nach der Eröffnung die beiden Röhren vierspurig befahren werden. Damit ist der Alpenschutz ausgehebelt, und das wollen wir nicht.

Lehmann Markus (CE, BS): Vorweg gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Basler – einer aus einer Randregion, weit weg vom Gotthard, und trotzdem bin ich ein kla-



rer Befürworter der vorgeschlagenen Lösung. Genau gleich wird auch die CVP/EVP-Fraktion mit einem höchst qualifizierten Mehr der Vorlage zustimmen. Es handelt sich hier um ein sorgfältiges Projekt, bei dem der Alpenschutzartikel weiterhin erfüllt bleibt. Es steht ja nirgends geschrieben, dass man in der Schweiz keine Straßen und Tunnels mehr bauen darf. Der Verkehr wird durch die einspurig zu befahrenden Tunnels nicht erhöht, die Kapazitätsbegrenzung wird eingehalten.

Aus sicherheitstechnischen Überlegungen ist die zweite Röhre ein Muss. Es grenzt ja heute schon an ein Wunder, dass nicht noch mehr schwere Unfälle passiert sind. Wer heute Nein sagt, trägt bei künftigen Unfällen eine Mitverantwortung.

Was aus Sicht der CVP/EVP-Fraktion gar nicht geht, ist eine Isolierung unserer Sonnenstube, des schönen Tessins, während etwa drei Jahren. Es wäre ein gefährlicher Wirtschaftsklemmer, wenn der Gotthard drei Jahre geschlossen würde. Darum sage auch ich als Basler: Es ist wichtig, solidarisch mit einer anderen Randregion zu sein. Wenn man die Nord-Süd-Achse killen und Wirtschaft und Tourismus empfindlich schädigen will, muss man den Gotthard schliessen – hasträubend! Das käme einem Schildbürgertreue gleich, inklusive des exorbitant teuren Provisoriums.

Nichteintreten und Rückweisung sind absolut unklug und vor allem unsolidarisch. Bei dieser Vorlage gibt es definitiv keine objektiven Gründe, welche dagegen sprechen würden. Sie ist das Ergebnis einer sorgfältigen Evaluation und macht Sinn. Keinen Sinn macht hingegen das Verlochen von vielen Millionen, um einem Artikel zu genügen, insbesondere, weil ja gar keine Kapazitätserweiterung beschlossen wird.

Die CVP/EVP-Fraktion steht zur Vorlage und lehnt die Anträge auf Nichteintreten und Rückweisung deutlich ab.

Buttet Yannick (CE, VS): Bâtir l'avenir de notre pays, c'est ainsi que nous pourrions résumer le percement d'un second tube au tunnel routier du Saint-Gothard, tube indispensable pour assurer un investissement intelligent dans le cadre de la réfection du tunnel routier existant.

En effet, un second tube permettrait d'améliorer la fonctionnalité, la sécurité, la compatibilité et la disponibilité de cet axe principal. Par ailleurs, la valeur ajoutée d'un tunnel à deux tubes routiers, permettant de conserver durablement une infrastructure de premier ordre pour l'avenir, sera bien supérieure à l'alternative de l'*«autoroute»* ferroviaire.

Nous nous battons au quotidien contre les ayatollahs du rail et les enrages de la route afin de leur faire comprendre que l'avenir de notre mobilité passe par une complémentarité entre ces deux modes de transport. En soutenant le percement d'un second tube au tunnel routier du Saint-Gothard, nous concrétisons cette politique des transports.

Enfin, j'ajoute un mot à l'attention de celles et ceux qui craignent le sacrifice de nombreux projets dans leur région, en raison de la nécessité de financer les travaux au tunnel routier du Saint-Gothard. S'il est vrai que le financement d'autres tronçons de route doit être assuré, afin de développer l'infrastructure et notamment de supprimer les goulets d'étranglement, le percement d'un second tube au tunnel routier du Saint-Gothard, même s'il permettra une fluidification du trafic, n'entre pas dans cette catégorie, puisqu'il s'agit d'un projet d'entretien et non de développement de la capacité. Par ailleurs, il nous incombe de soigner la solidarité entre les cantons et entre les régions, non seulement pour maintenir un climat positif, mais aussi pour assurer une répartition équitable des investissements en Suisse. Et n'oublions pas que le tunnel routier du Saint-Gothard a participé au succès de la Suisse de par son positionnement stratégique au cœur de l'Europe.

En conclusion, le groupe PDC/PEV suit la majorité de la commission et rejette toutes les propositions de minorité. Il veut ainsi non seulement faire vivre la solidarité confédérale, mais surtout maintenir à l'avenir une politique des transports à la hauteur de nos ambitions.

Romano Marco (CE, TI) Chi oggi si oppone al progetto di risanamento del tunnel del San Gottardo, così come presentato dal governo, denota una visione esclusivamente ideologica del grave problema – ma voi siete comunque contrari alla costruzione di qualsiasi strada oppure è totale mancanza di rispetto per il Ticino. Non riconoscete l'importanza del San Gottardo per tutto il Paese, per l'asse nord-sud che transita lungo il nostro Paese e lo mette in relazione con l'Europa intera.

I lavori di risanamento previsti fra una decina di anni non sono un'invenzione di noi ticinesi, non è un nostro capriccio, non è qualcosa che abbiamo chiesto improvvisamente noi. Il tunnel va risanato, su questo non si discute. Vi sono lavori in corso in tutta la Svizzera e di nessuno di questi lavori si parla in questa sala. La prevista chiusura di tre anni sarebbe insostenibile per il Ticino. Il progetto di risanamento è un atto di responsabilità e di solidarietà. Negare al Ticino un collegamento autostradale lungo il San Gottardo sarebbe un grave errore e arrecherebbe grandi e gravi problemi a tutto il cantone. Non vogliamo più traffico, ma vogliamo un collegamento permanente e sicuro. Il risanamento senza una nuova canna ci toglierà fuori per tre anni da tutto il Paese. Esiste in Svizzera una regione di oltre 330 000 abitanti non collegata in modo affidabile al resto del Paese? No, non esiste una regione non collegata al Paese con l'autostrada.

Non vi sono alternative sostenibili. La chiusura del Gottardo intaserebbe l'Alto Ticino e sposterebbe centinaia di migliaia di macchine e camion verso i Grigioni e il Vallese. Per la Mesolcina e la strada del San Bernardino questo sarebbe il collasso totale. Affermare che si può gestire il blocco di tre anni con un'autostrada ferroviaria viaggiante è utopico – non funzionerà. Strada e ferrovia sono complementari e non vanno messe in contrapposizione come strumentalmente fa chi si oppone al progetto di risanamento voluto dal governo.

Alptransit sgraverà l'autostrada, Alptransit toglierà camion dall'autostrada, Alptransit da Chiasso a Basilea faciliterà il transito lungo la Svizzera, ma Alptransit non potrà sostituire l'autostrada. Il traffico stradale è importante per numerosi settori economici del Ticino ma anche e per ogni privato cittadino ticinese e non ticinese, che si muove per lavoro o nel tempo libero. Negare un collegamento autostradale è fondamentalismo. Anche perché significa imporre al Ticino per oltre tre anni la dipendenza totale da un solo mezzo di trasporto, che può anche essere messo fuori uso da eventi tanto imprevedibili quanto ricorrenti. Il treno può anche fermarsi, è successo negli ultimi anni nel canton Uri con le varie frane di Göschenen – ecco, una nuova frana di questa portata taglierebbe fuori totalmente il Ticino.

Non chiediamo maggiori capacità di transito, non vogliamo più traffico, ma un collegamento permanente con il resto della Svizzera, oggi ma anche nel 2030. L'idea folle di taluni di utilizzare la strada del passo è assurda. Non è sufficiente, è una strada pericolosa e di montagna. Ma soprattutto sarebbe devastante per il territorio e comunque questa strada, come ben sapete, in inverno va chiusa.

Lasciatemi concludere, toccando il tema del paventato aumento del traffico soprattutto nel sud del Ticino, tra Mendrisio e Lugano. Questa è una grave problematica odierna, ma utilizzarla in questo dibattito è sbagliato. Si mescolano appositamente le carte. Quanto affermano i contrari a questo progetto è letteralmente falso. Il traffico nella mia regione, traffico frontaliero e traffico generato a livello locale, non è il traffico di transito tra nord e sud. In media una sola macchina su cinque che passa lo svincolo autostradale di Mendrisio durante l'anno va fino al Gottardo. Il progetto di risanamento non aumenta la capacità di transito e non avrà effetti diretti sul traffico nel sud del Ticino. Stiamo inoltre parlando del 2030 e non di domani mattina. Il problema del traffico del Mendrisiotto va risolto domani e spero che nel 2030 si siano già realizzati gli appositi investimenti per sgravare l'autostrada o per aumentare la capacità dell'autostrada tra Mendrisio e Lugano.

Il Ticino guarda alla Svizzera perché per risanare la via principale da e verso il Ticino volete privarci di un collegamento sicuro per tre anni. Non chiediamo nulla di nuovo o di ag-

giuntivo, ma chiediamo di essere trattati pari ad ogni altra regione – penso a quanto si sta realizzando nell'ambito del tunnel del Belchen. Ecco, il Ticino non è diverso dalla regione attorno al tunnel del Belchen!

Chers collègues romands, je vous invite à soutenir ce projet. C'est une question de solidarité nationale. Personne ne remet en question les grands projets autoroutiers en Suisse. Vous obtiendrez le soutien plein et entier du Tessin. Il ne faut pas opposer les régions les unes aux autres.

Binder Max (V, ZH): Der Gotthard ist in mancher Hinsicht Geschichte, Tradition, Gegenwart und Zukunft zugleich und deshalb auch Programm. Er ist die wichtigste alpenquerende Strassenverbindung. Heute geht es um die Sanierung des am 5. September 1980 eröffneten Gotthard-Strassentunnels, der mit 16,9 Kilometern der längste Strassentunnel der Alpen und der drittlangste der Welt ist. In diesen nunmehr 34 Jahren haben gegen 180 Millionen Fahrzeuge diesen Tunnel passiert. Damit will ich Ihnen nur aufzeigen, welcher Belastung der Tunnel in dieser Zeit standhalten musste. Nun ist der Zeitpunkt für eine Totalsanierung gekommen. Es stellt sich also die Frage, wie der Tunnel saniert werden soll und wie in diesem Zusammenhang auch der Verkehrssicherheit zusätzlich Rechnung getragen werden kann.

Es gibt zwei Sanierungsmöglichkeiten: Bau und Inbetriebnahme einer zweiten Röhre und danach Sanierung des bestehenden Tunnels oder aber Sanierung unter Betrieb mit gewissen Sperrzeiten und mit dem Bau und Betrieb einer temporären Kurz-Röla. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit, aber auch mit Blick auf den nachhaltigen Gegenwert für die Investitionskosten kommt man vernünftigerweise zum Schluss, einen neuen Tunnel zu erstellen. Immerhin gilt es festzuhalten, dass der Gotthard-Strassentunnel im Gegenverkehr betrieben wird und damit ein nicht zu unterschätzendes Gefahrenpotenzial vorhanden ist; ich erinnere hier an die bereits erwähnten 19 Todesfälle.

Angesichts der auch für die Schweiz geltenden Richtlinien und Vorgaben der EU müsste der Gotthard-Strassentunnel aufgrund des Verkehrsaufkommens heute als Doppelröhrentunnel gebaut werden. Aber auch ohne eine solche Richtlinie käme heute niemand auf die Idee, den drittlangsten Strassentunnel der Welt mit einer Röhre zu bauen und dann noch im Gegenverkehr zu betreiben. Der Zeitpunkt ist also optimal, diese Situation zu ändern.

Mit dieser Vorlage respektieren wir auch die Forderung der Alpen-Initiative, wonach die Kapazität nicht ausgebaut werden darf. Es ist absolut richtig, eine neue, zweite Röhre mit zwei Fahrspuren zu bauen, aber nur je eine für den Verkehr freizugeben. Die andere Fahrspur bleibt gesperrt, kann aber im Ernstfall für Polizei- und Rettungsfahrzeuge geöffnet werden. Zudem können beide Röhren bei einer Vollsperrung des jeweils anderen Tunnels notfalls im Gegenverkehr betrieben werden.

Es trifft zu, dass die Kosten für die Variante mit einer zweiten Röhre und der umfassenden Sanierung und Erneuerung des bestehenden Tunnels mit veranschlagten rund 2,8 Milliarden Franken um 1,2 Milliarden Franken höher sind als die Kosten für die Variante mit der Sanierung und Erneuerung mit kurzer Sommeröffnung; bei 280 Sperrtagen pro Jahr würde dies aber zu insgesamt rund 1000 Sperrtagen führen. Folglich taugt die letztgenannte Variante unseres Erachtens nicht. Sie schafft in keiner Beziehung einen Mehrwert: Der Gegenverkehr bleibt; eine Erhöhung der Verkehrssicherheit – was für unsere Fraktion eine zentrale Forderung ist – gibt es nicht; bei einer Vollsperrung haben wir keine Alternative vor Ort; das gleiche Problem, das wir schon heute haben, würde sich auch bei einer späteren Sanierung erneut stellen; zudem würden – auch das ist für unsere Fraktion von zentraler Bedeutung – der Kanton Tessin, seine Bevölkerung und seine Wirtschaft während rund 1000 Tagen isoliert und abgeschottet. Wir würden also unsere eigenen Landsleute desavouieren. Das können, dürfen und wollen wir unseren Landsleuten im Tessin nicht zumuten. Das geht nicht! Die einspurige Verkehrsführung ist technisch absolut möglich und auch durchzusetzen.

Noch ein Wort zu den Rückweisungsanträgen: Grundsätzlich sind alle links-grünen Minderheitsanträge, auch jener von Herrn Grossen, nur auf die Verzögerung und Verhinderung des Baus einer zweiten Röhre wie auch auf die Verzögerung der Sanierung angelegt. Sie alle verlangen Dinge, die man in der Botschaft eigentlich bereits nachlesen kann. Meine Damen und Herren der Linken, Sie haben uns vorgeworfen, wir würden mit den Fragen, die wir Ihnen stellen, heute eine Abstimmung und damit auch eine Volksabstimmung vor den Wahlen verhindern. Ich muss Ihnen einfach sagen: Wenn wir Ihren Rückweisungsanträgen zustimmen würden, dann wäre garantiert – da können Sie tun und lassen, was Sie wollen –, dass eine Volksabstimmung vor den nächsten Wahlen nicht möglich wäre. Wenn Sie also eine Volksabstimmung provozieren wollen, die vor den Wahlen im nächsten Jahr stattfinden soll, dann müssten Sie eigentlich heute diese Rückweisungsanträge zurückziehen.

Schliesslich noch ein Wort zu Ihrem Verhalten – ich muss das einfach noch loswerden –: Es ist nicht gerade höfliche parlamentarische Gepflogenheit, die Diskussion zu verweigern.

Rime Jean-François (V, FR): Si je prends la parole sur ce dossier, c'est que les élus UDC romands ne sont pas représentés dans la Commission des transports et des télécommunications.

L'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard donne lieu également à de grandes discussions en Suisse romande, pas tant pour des problèmes pratiques – nous sommes relativement peu touchés par une fermeture du tunnel, voire par les embouteillages qui augmentent d'année en année –, que pour des problèmes de financement. La crainte principale des cantons romands, c'est que la construction du deuxième tube empiète sur les crédits portant sur d'autres projets en Suisse romande, comme cela a été le cas avec la construction des transversales ferroviaires. Quelle que soit la variante choisie, le financement sera assuré par l'intermédiaire du financement spécial pour la circulation routière et ne retardera aucun nouveau projet, ni en Suisse romande, ni ailleurs.

Je crois qu'en Suisse romande, la problématique ne réside pas tellement dans le financement, mais plutôt dans le fait que ses représentants, comme à Genève, sont incapables de se mettre d'accord sur le choix d'un projet et qu'ils laissent souvent passer le train.

D'autres points ont fait partie de notre analyse. On l'a entendu plusieurs fois: il y a eu 19 morts dans le tunnel du Saint-Gothard dans des accidents occasionnés par des croisements, et le deuxième tube apporterait un gain de sécurité important.

Par ailleurs, comme Suisse romande, je considère que la solidarité est un élément qui compte à l'heure où l'on assiste à un grand débat sur l'apprentissage des langues nationales.

Enfin, on voit les choses à court terme. Ce deuxième tube qui doit être réalisé servira aux entretiens courants, voire de tunnel de dépannage lorsqu'il y aura des accidents – cela, on ne pourra jamais l'éviter – dans le tube en service.

Permettez-moi d'ajouter une dernière remarque. Monsieur Nordmann nous a débité une liste d'affirmations péremptoires à propos desquelles il n'a pas voulu donner d'explications, des explications nécessaires. Madame la conseillère fédérale, je me permets de vous poser une question: Monsieur Nordmann a toujours parlé de quatre tunnels. J'imagine que parmi ces quatre tunnels se trouve le vieux tunnel ferroviaire sommaire en service. Est-ce que ce vieux tunnel continuera à être exploité? Est-ce qu'il nous apportera vraiment une partie de solution aux difficultés que nous allons rencontrer?

Je vous demande de soutenir le projet prévoyant le percement du deuxième tube au tunnel routier du Saint-Gothard. Les membres romands du groupe UDC soutiendront de façon unanime le projet du Conseil fédéral.

Clottu Raymond (V, NE): Monsieur Rime, j'aimerais vous poser une question qui concerne notamment les Neuchâtel-



loises et les Neuchâtelois. Etes-vous certain que l'investissement prévu pour ce deuxième tube ne mettra pas en danger les projets envisagés pour la Suisse romande? Je pense en particulier à l'axe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et au projet autoroutier de la H20 comprenant le contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Je rappelle qu'il y a 25 000 véhicules par jour qui traversent nos deux villes dans nos magnifiques montagnes.

Rime Jean-François (V, FR): Monsieur Clottu, je crois avoir déjà répondu à votre question dans mon exposé. Si vous voulez vraiment avoir une réponse valable, vous devriez poser cette question à Madame Leuthard, conseillère fédérale en charge de ce dossier, qui va présenter prochainement le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, appelé projet FORTA.

Rusconi Pierre (V, TI) La votazione di oggi è per il Ticino la madre di tutte le votazioni, checché ne pensi una parte minoritaria, a mio avviso, dei ticinesi! Senza un raddoppio il Ticino si ritroverà isolato durante i lavori di risanamento dell'attuale galleria, con conseguenze nefaste per la nostra economia. Inoltre, tutti i ticinesi costretti a spostarsi settimanalmente per lavoro o per studio vedranno la loro già disagiata situazione peggiorare ulteriormente. Senza poi calcolare l'inquinamento causato dalle innumerevoli code, che in alcuni periodi si formano giornalmente agli imbocchi del tunnel, sia da una parte che dall'altra. La chiusura del traforo non comporterebbe solo disagi al Ticino, in quanto il traffico si sposterebbe su assi non adatti ad un simile flusso di veicoli – penso agli amici dei Grigioni che altrimenti si troveranno ricoperti di automobili anche loro.

34 anni fa è stato fatto l'errore di non costruire un secondo tubo, come aveva sostenuto l'ingegnere Lombardi, cosa che era fattibile con un budget di 600 milioni di franchi. Non ripetiamo lo stesso errore, perché nel frattempo il costo per risanamento e raddoppio è salito a quasi 3 miliardi di franchi – se non qualcosa in più. Quando finalmente saranno tutti d'accordo che un secondo tubo è indispensabile, di miliardi di franchi ce ne vorranno 15. Oltretutto, i problemi viari causati dal risanamento del tunnel si ripresenterebbero ogni qualvolta si svolgeranno lavori di manutenzione – all'incirca ogni trent'anni il tunnel necessita di un risanamento totale. Non possiamo permetterci di isolare una parte del Paese per tre anni ogni volta che vengono effettuati i lavori di risanamento.

Se nel 1980 si avesse agito coerentemente ora non ci troveremmo ad affrontare i molteplici problemi, che una singola galleria fortemente trafficata e ormai datata ci crea oggi. Uno tra i più importanti assi di collegamento nord-sud europeo non può essere di cattivo esempio nell'ambito della sicurezza. È un dato di fatto che le gallerie bidirezionali molto trafficate siano le più pericolose in assoluto, il numero di incidenti ne sono la conferma – un esempio opposto è la galleria del Seelisberg. Il Seelisberg supporta lo stesso volume di traffico del San Gottardo, ma dimostra come una galleria a senso unico assicuri un livello ben superiore di sicurezza. Infatti, fortunatamente il numero di incidenti nel Seelisberg è irrisorio.

Il presidente mi chiede di smettere, vi chiedo comunque di entrare in materia ugualmente.

Quadri Lorenzo (V, TI) Intervengo anche a nome della collega leghista Roberta Pantani. Visto che il tempo a disposizione è poco ricorrerò a dieci parole chiave:

1. Costituzionalità: è garantita perché il secondo traforo non prevede un aumento della capacità, diversamente dal controprogetto all'iniziativa «Avanti».
2. Traffico: il traforo di risanamento non avrà conseguenze rilevanti sotto questo aspetto proprio perché non prevede un aumento di capacità.
3. Europa: a che titolo l'Unione europea chiederebbe eventualmente di aprire tutte le quattro corsie, quando la capacità attuale non è esaurita? E poi, tra vent'anni ci sarà ancora l'Unione europea?

4. Sicurezza: il secondo tubo è indubbiamente un balzo avanti per quanto riguarda la sicurezza. Tutti gli incidenti mortali verificatisi in passato al Gottardo sono dovuti a scontri frontalari.

5. Ambiente: senza il traforo di risanamento bisognerebbe costruire a Biasca e Rynächt rispettivamente ad Airolo e Göschenen delle stazioni di trasbordo veicoli che sarebbero le più grandi d'Europa. 140 000 metri quadri di territorio verrebbero sacrificati e devastati.

6. Capacità: le navette non avrebbero capacità sufficiente né per i camion e nemmeno per le automobili.

7. Economia: la chiusura triennale del Gottardo comporterebbe la perdita di migliaia di posti di lavoro in Ticino.

8. Costi: il secondo tubo, su cui siamo chiamati a decidere, è un investimento per tutta la Svizzera, mentre le varianti con navette comportano solo dei costi.

9. Concorrenza: il traforo di risanamento è un intervento di manutenzione e non di aumento di capacità. Quindi non entra in concorrenza finanziaria con i nuovi progetti, in particolare con quelli in Romandia che noi come consiglieri nazionali ticinesi appoggeremo.

10. Consiglio federale: il governo, prima orientato sulla variante con navette, ha cambiato idea. Invito quindi chi avesse ancora dei dubbi a seguire l'esempio del governo e ad approvare l'entrata in materia.

Pantani Roberta (V, TI) Collega Quadri, innanzitutto spero che mi vorrà rispondere, contrariamente a coloro che invece l'hanno preceduta. (*Intervento Quadri: Rispondo!*) Provengo dal Mendrisiotto, quella regione che oggi è già stata citata in diversi interventi, che come lei ben sa, sull'ipotesi della costruzione di un tunnel di risanamento del Gottardo è, direi, leggermente scettica. Che cosa può dire per rassicurare i cittadini della mia regione, affinché compatti, siano convinti della realizzazione di un tunnel di risanamento nel Gottardo?

Quadri Lorenzo (V, TI) Cara collega Pantani, la ringrazio per la domanda. Be', come sappiamo tutti, il traffico che attualmente sta devastando il Mendrisiotto non è dovuto al tunnel autostradale del Gottardo ma alla presenza dei frontalieri, provocata dalla libera circolazione delle persone, quella stessa libera circolazione delle persone, che gli oppositori al secondo traforo del Gottardo invece sostengono a spada tratta.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Das Thema ist wichtig, trotzdem halte ich mich kurz.

Beim Eisenbahn-Basistunnel durch den Gotthard werden zwei Röhren gebaut, beim Ceneri-Basistunnel ebenfalls – dies aus Sicherheitsgründen. Und beim Strassentunnel? Sind die Menschen im Auto Menschen zweiter Klasse? Dürfen sie nicht die gleiche Sicherheit geniessen? Das frage ich Sie.

Ich bin Präsident einer mittelgrossen Transportunternehmung; damit sind meine Interessen offengelegt. Wir verladen jährlich weit mehr als zehntausend Bahnwaggons. Aus der Praxis sage ich Ihnen, dass der neue Gotthard-Basistunnel vom ersten Tag an voll ausgelastet sein wird. Ich lasse es nicht zu, und ich kämpfe dagegen, dass man mit einer dümmlichen – ich betone: dümmlichen – Kurz-Rola den neuen Tunnel im Bahngüterverkehr sabotiert. Umweltschutzgründe gibt es heute keine mehr im Strassenverkehr. Der Euro-6-LKW ist sehr sauber – sauberer als die Bahn; das wissen wir alle.

Die Gegner einer Sanierungsrohre – ich muss es Ihnen sagen – reissen heute wieder alte Gräben zwischen Schiene und Strasse auf. Wir haben ein Problem, das heisst Kapazität – und nicht Schiene und nicht Strasse. Wir müssen die Kapazitäten bei jährlich 3 Prozent mehr Verkehr bewältigen. Vor hundert Jahren, meine Damen und Herren von Mitte-Links und von ganz links, gab es hinten auf jedem Bahnwagon einen Bremser in einem Bremserhäuschen. Sie kommen mir vor wie dieser Bremser: Sie bremsen und verhindern damit eine prosperierende Verkehrspolitik auf Strasse und Schiene – und das ist eine Gemeinheit!

Pieren Nadja (V, BE): Lieber Kollege Giezendanner, können Sie mir sagen, wie viel Güterverkehr prozentual auf der Schiene bzw. auf der Strasse durch die Schweiz fährt?

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ja, das sage ich Ihnen sehr gerne. In der Schweiz ist es so, dass wir bereits ohne Gotthard-Basistunnel den höchsten Schienenanteil haben: Etwa 65 Prozent der Güter im Transitverkehr fahren auf der Schiene; auf der Strasse sind es 35 Prozent. Der Strassenanteil ist etwas gewachsen. Das ist normal, weil der Schienengüterverkehr gar keine Kapazität mehr hat.

Matter Thomas (V, ZH): Geschätzter Kollege, können Sie mir sagen, wie viele Lastwagen und wie viele Personenwagen pro Jahr durch diesen Tunnel fahren?

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ja, das kann ich Ihnen sagen – deshalb ist ja die Argumentation von links so dumm! –: Es sind im Jahr 1,2 Millionen Lastwagen und 6 Millionen Autos. Das sind die Tatsachen, nichts anderes.

Amstutz Adrian (V, BE): 19 Todesopfer seit 2001, ausnahmslos aufgrund der Gegenverkehrsführung. Das ist eine Schande! Ich sage Ihnen klipp und klar: Es geht heute nicht einfach um ein Loch im Gotthard, es geht nicht einfach um Beton und Asphalt. Es geht heute um Menschenleben. Die SVP-Fraktion steht dezidiert auf der Seite der Menschen schützer gegen die ideologischen Alpenschützer.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wenn bei allen Sanierungsprojekten eine derartige Debatte wie jetzt geführt würde, würde ich das Parlament das ganze Jahr über beschäftigen. Sie haben jedes Jahr mit dem Budget Sanierungsprojekte im Umfang von mehr als 1,6 Milliarden Franken – manchmal sind es 1,7 Milliarden Franken – zu verabschieden. Ob es um die dritte Röhre am Belchen geht, um den neuen Sengg-, den Chüebalm- oder den Giessbachtunnel im Kanton Bern, um die Massnahmen auf der Strecke Coppet-Gland oder um den Glion-Tunnel: Nirgends wird eine Diskussion darüber geführt. Sie segnen den jeweiligen Kredit über die Strassenkasse einfach ab.

Es sind Unterhaltsarbeiten, um die es heute geht. Es geht nicht um eine Engpassbeseitigung, es geht nicht um den Agglomerationsverkehr, und es geht schon gar nicht um Netzbe schlussprojekte der Kantone. Es geht um den Gotthard, um ein Sanierungsprojekt unter Hunderten, das aber offenbar immer noch wie ein Mythos behandelt wird und das zu emotionalen Debatten führt, die ich nicht nachvollziehen kann.

Weil er von Anfang an wusste, dass er das nicht wie andere Sanierungsprojekte einfach in das Unterhaltsbudget würde einbauen können, hat sich der Bundesrat gesagt, das werde sowieso strittig sein, er scheue aber eine Debatte nicht – und schon gar nicht ein Referendum –, er werde sein Vorhaben deshalb im Gesetz verankern. So kommt es zu einer Debatte, und dann kann auch das Volk zum Sanierungsprojekt am Gotthard Stellung nehmen.

Der Bundesrat beantragt Ihnen, auf diese Vorlage einzutreten und die Nichteintretens- und Rückweisungsanträge allein sammt abzulehnen. Der Bundesrat ist nach reiflicher Überlegung und in Abwägung der Argumente in unzähligen Berichten nüchtern – nicht ideologisch, nicht voreingenommen – zum Schluss gelangt, dass die Sanierung des Strassentunnels durch den Bau einer zweiten Röhre ohne Kapazitätserweiterung mit anschliessender Sanierung des alten Tunnels die beste Lösung ist. Der Bundesrat hat dabei keine Meinungsänderung vorgenommen – auch ich nicht. Das zu behaupten ist falsch. Der Bericht von 2010, den der Bundesrat auf Antrag des Parlaments erstellt hat, ist eine technische Auseinandersetzung. Demnach ist selbstverständlich auch eine Sanierung mit Schliessung des Tunnels und Verlade möglichkeit machbar; das hat dieser Bericht gezeigt. Aber in Abwägung aller Vor- und Nachteile, auf die ich jetzt eingehen werde, haben der Bundesrat wie auch die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer und auch die Mehrheit der Kantone und der Ständerat diese Variante eben verworfen.

Es geht nicht um die Frage, ob Sie sanieren wollen oder ob irgendein Engpassbeseitigungsprojekt für Sie wichtiger ist; das ist völlig falsch. Es geht nur um die Frage, wie Sie sanieren und ob Sie dafür 1,7 oder 2,7 Milliarden Franken ausgeben. 1,7 Milliarden Franken werden Sie so oder so ausgeben. Es geht also um eine Differenz von rund einer Milliarde Franken, wenn Sie dem Bundesrat und dem Ständerat folgen.

Mit der bundesrätslichen Variante können wir die wichtige Nord-Süd-Strassenverbindung auch während der Sanierungszeit aufrechterhalten, und wir schneiden auch nicht alle dreissig Jahre für rund drei bis fünf Jahre einen Landesteil, eine Sprachgemeinschaft vom Rest der Schweiz ab. Wir respektieren die Verfassung, insbesondere den Alpenschutzartikel. Wir haben mit der gewählten Sanierungsvariante die Variante, mit der das Geld am besten, am nachhaltigsten investiert ist. Den höheren Kosten steht ein markant höherer Nutzen gegenüber. Ich spreche von der Sicherheit, ich spreche aber eben auch von der Nachhaltigkeit, weil in dreissig, vierzig Jahren wieder eine Sanierung fällig sein wird. Dann werden Sie die gleiche Problematik haben. Die Lösung des Bundesrates ist deshalb in Abwägung aller Vor- und Nachteile auch für die kommenden Generationen die beste.

Niemand hat heute grundsätzlich bestritten, dass der Strassentunnel saniert werden muss. Daran gibt es nämlich auch aus technischer Sicht keine Zweifel. Im Hinblick auf den Bauwerkszustand wie auch im Hinblick auf Normen- und Richtlinienkonformität ist die Zwischendecke zentral. Sie genügt den heutigen Anforderungen bezüglich Brandbelastung nicht mehr; ich erinnere daran: Wir hatten 2001 einen schlimmen Brand mit Todesfolgen. Sie genügt heute aber auch den Vorgaben betreffend Tunnellüftung, Entwässe rungsanlagen und auch Abstände zwischen den Ausstellbuchten nicht mehr.

Die Arbeiten können nicht im Rahmen von Nachtsperrungen vorgenommen werden. Das hat man mit diversen Ingenieurbüros abgeklärt. Der Tunnel muss also für längere Zeit für den gesamten Verkehr gesperrt werden, und dafür gibt es verschiedene Varianten: am Stück und ohne Sommeröffnung, mit kurzer Sommeröffnung oder mit längerer Sommeröffnung. Das haben wir dargelegt. Technisch ist alles machbar. Je länger Sie den Tunnel im Sommer offen halten wollen, je länger die Baudauer ist, umso mehr erhöhen sich die Kosten, weil Sie dann die ganzen Bauinstallationen herausnehmen und wieder hineinbringen müssen. Die Bauarbeiter sind über fünf, sechs, sieben, acht oder noch mehr Jahre zu bezahlen, je nachdem, welche Lösung man wählen würde. Wir haben uns klar für die Variante zweite Röhre entschieden, weil die kritische Hinterfragung aller Vor- und Nachteile, das Abwägen aller relevanten Faktoren eben zu diesem Resultat führt.

Fangen wir an mit dem Alpenschutzartikel und der Verfassungsmässigkeit! Es war ja schon ein bisschen schwierig, dass ausgerechnet der von der Alpenschutz-Initiative bestellte Gutachter die Lösung, die Sie jetzt vorgelegt bekommen haben, vorgeschlagen hat. Der Bundesrat hat im Bericht von 2010 noch eine Variante vorgelegt, die vorsah, die Befahrbarkeit von zwei Spuren im Tunnel mit baulichen Hindernissen zu behindern. Da haben wir tatsächlich gesagt – dazu stehe ich noch heute –, dass das eine Seldwyla-Lösung wäre. Denn es würde natürlich passieren, dass diese technisch-bauliche Behinderung einer Spur aufgehoben würde; darüber müssen wir nicht lange reden. Deshalb haben wir die heutige Situation im Gesetz festgeschrieben und den Einspurbetrieb im Gesetz verankert. Damit haben wir dann eben keine Erhöhung der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet.

Ich möchte hierzu nochmals etwas festhalten, weil immer wieder Falsches behauptet wird: Auch heute können selbstverständlich noch Kapazitäten genutzt werden. Seit etwa zehn, zwölf Jahren haben wir die Situation, dass die Kapazitäten relativ stabil sind und unter den technisch möglichen Kapazitäten liegen, die verfügbar sind. Wir haben nämlich auch mit dem Tropfenzählersystem die Situation, dass keine zu grossen Anzahl von Lastwagen durchfährt, im Gegenteil:



Die Nachfrage nach der Nutzung des Tunnels ist offenbar kleiner als das, was tatsächlich verfügbar ist. Wenn jetzt Links-Grün behauptet, mit der zweiten Röhre, einspurig betrieben, würde plötzlich mehr LKW-Verkehr kommen, dann frage ich, weshalb er nicht schon seit zehn Jahren kommt. Technisch gesehen könnten heute mit dem Tropfenzählersystem problemlos mehr LKW auf dieser Achse den Tunnel passieren, als das tatsächlich der Fall ist; das ist also kein Argument.

Mit dem Einspurbetrieb sorgen wir aber vor allem unter dem Aspekt der Sicherheit für eine Verbesserung. Sie wissen, dass wir auf dem Nationalstrassennetz insgesamt 220 Tunnels haben. 136 Tunnels haben heute zwei Röhren und werden richtungsgesondert betrieben. Die neuen Standards für Tunnelsicherheit der EU erlauben es heute wegen der Sicherheitsrisiken gar nicht mehr, einröhige Tunnels zu bauen. Zweiröhrlige Tunnels sind der europäische Standard. Der Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung hat gezeigt, dass zwei Röhren die Anzahl Unfallopfer um 58 Prozent reduzieren können. Wenn man die beiden Tunnels vier-spurig betreibt, sieht es selbstverständlich anders aus; das will aber niemand, das wollen auch wir nicht. Der Sicherheitsgewinn von 58 Prozent ist aber schon nicht zu ignorieren. Leider hat sich in diesem Monat, am 2. September, in diesem Tunnel erneut ein tödlicher Unfall ereignet; es ist schon der zweite dieses Jahr. Ich würde Ihnen gerne einmal Videos vorführen, die zeigen, was sich in diesem Tunnel so abspielt, aber wir spielen hier ja nicht mit Emotionen, wir brauchen den Verstand. Der Verstand und das Gutachten sagen, dass wir mit richtungsgesonderten Tunnels einen klaren Sicherheitsgewinn haben. Das ist ein wesentliches Element, das wir überall umsetzen. Gerade beim Gotthard, der mit 17 Kilometern ein langer Tunnel ist, wollen Sie es nun nicht umsetzen? Ein Tunnel, der bis heute auch im Gegenverkehr betrieben wird, ist der Milchbucktunnel. Von der Kapazität her ist er mit dem Gotthard vergleichbar, nicht aber von seiner Länge her; er ist nur 1,7 Kilometer lang. Überall sonst auf dem Strassennetz bemühen wir uns mit Via sicura um mehr Sicherheit für Fussgänger, für Velofahrer und für andere Strassenbenutzer. Deshalb sollten wir diesen Punkt auch bei der Beantwortung der Frage beachten, ob die Tunnels richtungsgesondert betrieben werden, womit Gegenverkehr vermieden werden kann. Den Faktor Mensch können wir nicht ganz ausser Acht lassen, aber wir haben mit den richtungsgesonderten Tunnels mindestens die Chance, dass dieses Risiko vermindert wird und es im Normalfall nicht zu solchen Unfällen kommt.

Ich will nicht mehr auf die Frage der Verfassungsmässigkeit eingehen; das wurde genügend geklärt und erläutert. Das Gleiche gilt auch für das Landverkehrsabkommen. Wir haben die entsprechende Bestätigung. Ich kann nicht mehr als schriftliche Bestätigungen der EU einholen – Sie können es glauben oder nicht, aber es ist halt so.

Ich möchte eines nochmals anfügen, auch wegen des Rückweisungsantrages der Minderheit III (Grossen Jürg). Herr Grossen, heute noch können Sie mehr Fahrzeuge durch den Tunnel lotsen, wenn Sie wollen. Wir haben die Kapazitätsgrenze noch nicht erreicht; da sind wir uns, glaube ich, einig. Also: Wir machen nichts anderes, wenn wir jetzt diesen Verkehr statt in einem Tunnel in zwei Tunnels bewältigen, nichts anderes – im Gegenteil: Wir schreiben die Kapazität im Gesetz fest, indem wir auch das Dosiersystem im Gesetz verankern. Man kann diese Tunnels nur dann vier-spurig betreiben, wenn man die Verfassung ändert. Das ist heute so, das ist in einem Jahr so, und das wird auch in zwanzig Jahren der Fall sein, wenn wir dereinst vielleicht diese Tunnellösung haben werden. Es braucht immer zwingend eine Volksabstimmung und eine Verfassungsänderung. Deshalb ist das, was der Bundesrat hier vorschlägt, klar etwas ganz anderes als das, was die Avanti-Initiative verlangt hat, etwas ganz anderes, als mit der Urner Abstimmung zum Ausdruck gebracht wurde, und etwas anderes, als Sie erzählen. Es ist aber richtig, dass man die Verfassung ändern kann. Sie versuchen das gerade mit der Einheitskasse zu tun – zum wiederholten Mal. Das Militär ist auch ein schönes Beispiel. Es

gibt Bestimmungen, die immer wieder zur Disposition stehen. Das ist doch normal in einer Demokratie. Jeder darf eine Volksinitiative lancieren. Deshalb ist es auch möglich, dass dereinst eine andere Generation die Situation wieder zu beurteilen hat. Es wird aber nie ohne Verfassungsänderung gehen; das sagt der Bundesrat klar. Deshalb ist es auch völlig falsch, wenn Sie immer wieder behaupten, man könnte dann das Gesetz einfach so anpassen und den Vier-spurbetrieb einführen. Das geht nicht! Das sagen wir klar, wir schreiben es im Gesetz fest. Das ist durchsetzbar, denn wir sind ja auch ein Rechtsstaat.

Kommen wir zur Mittelkonkurrenz: Das ist eigentlich das, was mich am meisten erschüttert, weil ich das Gefühl habe, dass niemand weiß, wie hier der Verkehr finanziert wird. Nochmals: Wir haben die Strassenkasse, und Sie bestimmen über das Budget jedes Jahr, wie viel dort für den Unterhalt vorgesehen ist. Der Substanzerhalt hat wie bei der Bahn immer die erste Priorität, ob Sie nun eine bestimmte Art der Sanierung gut finden oder nicht: Das wird immer über das Budget bestimmt, und das hat immer die erste Priorität. Die von Ihnen genannten Beispiele Agglomerationsverkehr und Engpassbeseitigung werden aber nicht aus der Strassenkasse und mit dem Jahresbudget finanziert! Sie haben gerade diese Session über die zweite Programmabschaffung zum Agglomerationsverkehr und über die zweite Generation der Engpassbeseitigung entschieden. Das sind separate Botschaften; im Infrastrukturfonds ist das zeitlich und betragsmäßig limitiert und finanziert. Sie entscheiden jeweils über die Projekte und die Mittel, die Sie der Engpassbeseitigung zuführen; Sie entscheiden über die Agglomerationsprojekte und die Höhe der Mittel. Das hat aber nichts mit dem Unterhalt zu tun! Es gibt hier keine Mittelkonkurrenz, weil es verschiedene Töpfe sind.

Wenn dereinst der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfoonds kommt, was wir hoffen, ist es auch dort so. Sie haben dann zwar nicht mehr das Budget und den Infrastrukturfonds, sondern alles in einem Fonds. Aber auch so haben Sie inskünftig verschiedene Kreditlinien. Der Unterhalt geht immer vor. Wie heute müssen Sie auch dort alle vier Jahre festlegen, wie viel Sie für die Agglomerationsprogramme und wie viel Sie für die Engpassbeseitigung einsetzen wollen. Der Unterhalt wird also auch künftig immer vorgenommen. Sie haben daher keine Mittelkonkurrenz. Wenn Sie so wollen, haben Sie «Mittelkonkurrenz» innerhalb der Projekte für die Unterhaltsarbeiten. Sie können im Internet für 2014 die Liste der Unterhaltsarbeiten abrufen. Diese stehen untereinander tatsächlich in Konkurrenz. Das hat aber nicht mit den Engpassbeseitigungen zu tun.

Noch etwas zu den Kosten, weil gesagt wurde, das sei so teuer: Es geht um 2,7 Milliarden Franken. Es geht aber auch um die Alternative mit den Verladestationen, die Sie bevorzugen, mit Kosten von 1,7 Milliarden Franken. Vielleicht müssen wir schon noch ein bisschen darüber reden. Wenn Sie eine zweite Röhre ablehnen, müssen Sie ja eine viel bessere Lösung haben. Auch diese «bessere» Lösung kostet etwas, nämlich 1,7 Milliarden. Was ist jetzt daran besser? Für diese Alternative brauchen Sie Verladeflächen, einerseits für das System der LKW in Rynächt und Biasca, andererseits für das Verladen der 5 bis 6 Millionen Personenwagen. Bei den Personenwagen können wir das Problem mit den alten Verladerampen in Göschenen und Airolo, die wir noch haben, lösen. Das kostet etwas, aber der Bericht hat ergeben, dass dieses Problem lösbar ist. Bei den 1,2 Millionen LKW können wir im besten Fall die Hälfte verladen. Die andere Hälfte wird den Arlberg, den San Bernardino, den Simplon oder andere Alpenübergänge benutzen. Wir haben die Erfahrungen von 2001, als der Gotthard-Strassentunnel zwei Monate lang gesperrt war. In diesen zwei Monaten ist ein grosser Teil des Verkehrs über den San Bernardino gelaufen. Wir hatten dort während dieser zweimonatigen Sperrung beim LKW-Verkehr an Werktagen eine Zunahme von durchschnittlich 650 auf 2700 LKW pro Tag. An den Spitzentagen waren es 4000 LKW. Es sind dieselben Alpen im Bündnerland und am Gotthard – dieselben Alpen! Eine Sperrung hätte also einen grossen Verlagerungseffekt



auf die anderen Alpenübergänge. Deshalb sind die Kantone Graubünden und Wallis ja auch für die Lösung des Bundesrates. Sie wollen diesen massiven Mehrverkehr – während mehrerer Jahre – nicht schlucken. Ich verstehe das sehr gut. Was den Schwerverkehr betrifft, haben wir noch weitere Erfahrungen, etwa aus dem Jahr 2006, als die Gotthardachse infolge eines Felssturzes bei Gurtnellen auch für rund einen Monat in beide Richtungen gesperrt war. Was war die Folge? Der Schwerverkehr am San Bernardino stieg um 285 Prozent an. Meinen Sie, das wird bei der Lösung, die Sie hier vorschlagen, anders sein? Auch wenn man verladen kann, werden wir wegen der Neat immer beschränkte Kapazitäten haben. Gemäss Bericht werden wir maximal eine Kapazität von 600 000 LKW pro Jahr verfügbar machen können. Der Rest verlagert sich auf die anderen Alpenpässe. Darauf haben Sie noch keine Antwort gefunden.

Auch der Platzbedarf für die Verladestationen geht in der Diskussion immer unter: Im Kanton Uri würde in Rynächt eine Fläche von 19 Fussballfeldern benötigt, nicht gerade eine kleine Fläche. Unsere Abklärungen haben ergeben, dass die tägliche Betriebsdauer einer Kurz-Rola mindestens 16 Stunden betragen würde. Das heisst, wir würden auch das Nachtfahrverbot lockern. Diese Verladerampen sind die ganze Zeit voll beleuchtet. Wenn Sie das der dortigen Bevölkerung zumuten wollen, dann dürfen Sie das. Wir sind überzeugt, dass diese Lösung weder umwelt- noch sozialfreundlich ist. Es besteht dabei auch ein grosses Risiko, dass die Eigentümer dieser Parzellen und die Bevölkerung, die dann betroffen wäre, nicht zustimmen werden.

Die Sanierungsvariante mit Kurz-Rola hat deshalb nicht nur Mehrkosten für eine gewisse Zeit, die Sie dann auf null abschreiben; Sie müssen sich dann auch überlegen, was Sie in dreissig, vierzig Jahren machen werden. Die gleiche Rola? Ist dann diese Fläche noch verfügbar, oder ist sie dann überbaut? Wie sanieren Sie dann? Wenn man all das überlegt, kommt man eben zum Schluss, dass die Variante des Bundesrates nachhaltig ist, dass die Variante des Bundesrates – auch wenn sie zugegebenermassen mindestens diese Milliarde mehr kostet –, wenn man sie auf Jahrzehnte durchrechnet, eindeutig nachhaltiger, wenn nicht gar günstiger ist. Noch etwas zum Verlagerungsziel: Es wurde immer behauptet, mit der Lösung des Bundesrates werde das Verlagerungsziel gefährdet. Nochmals: Schon heute haben wir einen guten Modal Split; es wurde gesagt, es sind 65 Prozent gegenüber 35 Prozent. Das ist weltweit Spitze. Wir werden uns weiterhin bemühen, die Verlagerungspolitik weiterzuführen. Das hat aber nichts mit der Sanierung des Tunnels zu tun; denn die Verlagerungspolitik orientiert sich ja nicht an verfügbaren Spuren oder an verfügbaren Röhren. Sonst hätten Sie etwa den Cityring in Luzern nicht ausbauen dürfen, sonst dürfen Sie den dritten Belchtunnel sicher nicht bauen. Das gehört zur Nord-Süd-Achse, es ist verfügbare Fläche. Das ist in sich nicht logisch.

Die Verlagerungspolitik hängt nicht an der Frage der Strassenkapazitäten oder an der Verfügbarkeit. Massnahmen, um noch mehr zu verlagern, sind in der Regel Incentives, verbunden mit der preislichen Situation. Studieren Sie die Akten, ich will das jetzt nicht alles ausbreiten. Aber wenn Sie verladen, beträgt die Zeit, die ein Lastwagen von der Deutschschweiz ins Tessin braucht, zweieinhalb bis – in Spitzenzeiten – dreieinhalb Stunden mehr. Ist das dann gut für die Verlagerung? Für die verladende Industrie ist die Zeit, die man für den Transport braucht, sehr wesentlich. Die Neat wird dann schon zehn, fünfzehn Jahre in Betrieb sein; wenn man diese Kapazitäten ausgeschöpft hat, ist man sehr froh, wenn man den Transport nicht noch zusätzlich mit immensen Wartezeiten vereitelt.

Ich bin überzeugt, dass die Lösung, die der Bundesrat vorgeschlagen hat, eine sehr gute ist, und zwar sowohl unter dem Gesichtspunkt der Kosten, der Kohäsion und der Sicherheit als auch bei einer dynamischen Betrachtung, das heisst bei einer Berücksichtigung der Entwicklung und des Zeitpunktes, zu dem wieder eine Sanierung fällig sein wird. Ich komme zu den Fragen, die aufgeworfen wurden. Frau Graf-Litscher, Sie sagen, die zweite Röhre werde sicher

nach wenigen Monaten vollständig geöffnet. Es ist ja schön, dass Sie das so genau wissen, aber ich frage Sie, Frau Nationalrätin: Auf welcher Rechtsbasis soll das denn geschehen? Es wäre verfassungswidrig, man kann es gar nicht tun. Sowohl das Gesetz wie auch die Verfassung erlauben genau das nicht. Sie sagen, der Druck aus der EU werde dann sehr gross sein. Schon heute könnten mehr Lastwagen durch den Gotthard fahren. Weshalb sollte der Druck grösser werden? Wir werden keine höheren Kapazitäten zur Verfügung haben als heute. Ich spüre einen solchen Druck nicht, im Gegenteil: Wir haben von der EU eine Bestätigung, wir haben ein Landverkehrsabkommen; wir haben auch dort Vereinbarungen mit der EU, sie sind vertraglich gesichert. Diese Vereinbarungen kann man nicht einfach nicht beachten; Sie stehen ja auch für den Rechtsstaat ein.

Frau Allemann, Sie sagen, der Entwurf sei gleich wie die Avanti-Vorlage. Das stimmt ganz klar nicht. Die Avanti-Vorlage sah einen Vierspurbetrieb vor, sie wurde vom Volk zu Recht abgelehnt, denn der Vierspurbetrieb wäre verfassungswidrig. Hier haben wir eine Variante, die den Alpenschutz respektiert. Weiter haben Sie gesagt, die Agglomerationsprogramme seien viel wichtiger. Sie können nicht sagen, Sie möchten kein Projekt am Gotthard, Sie möchten das Geld in die Agglomerationsprogramme transferieren. Das geht nicht. Die Agglomerationsprogramme, Sie wissen das, werden durch den Infrastrukturfonds finanziert; das ist ein separater Kredit, Sie bestimmen darüber. Sie können die Unterhaltsarbeiten wohl ändern, aber das ändert nichts daran, dass dieses Geld nicht für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung steht. Sie wissen es ja vom Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrslandschaften her: Der Bundesrat ist damit einverstanden, dass wir uns weiterhin an den Agglomerationsprogrammen beteiligen und dass diese weitergeführt werden, aber das hat nichts mit den Unterhaltsarbeiten am Gotthard zu tun.

Dann noch zur Frage von Herrn Rime: Sie haben gefragt, ob diese vier Tunnels nutzbar wären. Es geht hier um den alten Bahnscheiteltunnel. Zu dieser Frage wird bald nochmals ein Bericht publiziert werden. Wir haben das schon im Vorfeld geprüft, wir haben das innerhalb der Kommission geprüft und gesagt, dass man diesen Bahntunnel nicht einfach in einen Strassentunnel umdefinieren könne. Er ist von der Höhe her beschränkt. Der Anstieg auf der Zufahrtsstrasse ist für LKW zu steil, und Sie müssten die ganze Bahntechnik herausnehmen.

Wir haben für die Verwendung dieses Scheiteltunnels eine ganze Palette an Vorschlägen. Es gibt diejenigen, die sagen, dass wir ihn nur noch für den Tourismus verwenden sollten. Es gibt diejenigen, die sagen, man solle ihn schliessen. Wir sind überzeugt, dass wir diesen Scheiteltunnel weiterhin für den Regionalbahnhof brauchen. Hier haben wir eine Reserve mit bestehender Infrastruktur. Es wäre volkswirtschaftlich unsinnig, diese Infrastruktur jetzt einfach aufzugeben. Deshalb haben wir nicht vor, den Scheiteltunnel jetzt für den Strassenverkehr zur Verfügung zu stellen. Das ist also kein nutzbarer Tunnel. Das ist meine Antwort an Herrn Rime.

Hausammann Markus (V, TG): Erfahrungsgemäss birgt der Vortrieb eines neuen Tunnels höhere geologisch-technische und damit auch finanzielle Risiken als die blosse Sanierung eines bestehenden Tunnels. Wurde dem in der Festlegung des Budgets Rechnung getragen, oder haben wir sofort mit Nachtragskrediten zu rechnen, wenn etwas nicht gerade richtig läuft?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Neubau einer zweiten Röhre kostet 2 Milliarden Franken. Wir können das ziemlich genau abschätzen, weil wir ja am Gotthard nicht zum ersten Mal bauen. Wir kennen das Gestein relativ gut. Die geologischen Gegebenheiten, bei denen beim Bau des Bahntunnels noch Unsicherheiten bestanden, sind nun bekannt. Der Tunnel führt parallel durch dieses Gestein. Mehrere Experten sind unabhängig voneinander zum Schluss gekommen, dass die Schätzung von 2 Milliarden Franken Baukosten stabil ist.



Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundesrätin, ich werde natürlich den Bau des zweiten Tunnels absolut unterstützen. Sie haben es richtig gesagt: Es geht nicht um Finanzierungstöpfe, sondern um die Solidarität. Wenn ich mich aber zuckerinnere, stelle ich fest, dass wir in das Agglomerationsprogramm im Nachhinein Basel, Bern, Interlaken und Chablais aufgenommen haben. Jetzt höre ich, dass beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds im Nachhinein Projekte dazukommen werden. Wie wollen Sie in Zukunft garantieren, dass die Solidarität gegenüber den Kantonen, die sich in dieser Beziehung korrekt verhalten, weiterhin spielt?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich habe im Zusammenhang mit Verkehrsprojekten in all meinen Jahren sowohl als Nationalrätin wie auch als Bundesrätin noch nie erlebt, dass ein bundesrätliches Verkehrskonzept zusammengestrichen wurde. Sie haben immer aufgestockt; das ist normal, ob bei der Bahn, bei der Strasse oder bei den Agglomerationsprogrammen. Es ist ein bisschen die Realität, dass die regionalen Wünsche halt durchschlagen und hier zum Teil eine Mehrheit finden. Deshalb glaube ich, dass wir auch künftig vom Bundesrat her stark priorisieren werden, dass wir Gesetzentwürfe vorlegen und Vorgaben mit Indikatoren machen werden. Das Parlament wird wahrscheinlich halt dann und wann aufstocken. Das ist die Schweiz – ich sage es sehr oft. Deshalb hier an die Romands auch nochmals: Wir haben die Umfahrung Morges in die Planung hineingenommen. Diese etwa 7 Kilometer lange Umfahrung ist mit Kosten von mindestens 3,7 Milliarden Franken verbunden. Das muss man vielleicht auch mal berücksichtigen. Beim Gotthard kostet es pro Kilometer etwa 115 Millionen Franken. Beim Tunnel in Serrières gibt es weit höhere Tunnelkosten; auch Morges gehört in eine ganz andere Kategorie. Deshalb glaube ich auch, dass die Kantone wie Sie Prioritäten für die ganze Schweiz setzen müssen. Man sollte nicht ein Projekt gegen das andere ausspielen; das ist falsch. Verkehrspolitik hat nichts mit Regionen zu tun, sondern wir brauchen ein Nationalstrassennetz für die ganze Schweiz, das funktioniert; wir brauchen ein Bahnnetz für die ganze Schweiz, das funktioniert. Deshalb priorisieren wir, und deshalb ist auch der Gotthard nicht ein Mythos. Es geht nicht darum, irgendwelche Projekte im Rest der Schweiz gegeneinander auszuspielen, sondern es ist ein Sanierungsprojekt, das sein muss. Diese Milliarde mehr ist ein Beitrag zur Kohäsion wie die Beiträge für viele andere regionale Projekte.

Huber Gabi (RL, UR), für die Kommission: Frau Rytz hat bei der Begründung ihres Minderheitsantrages auf Nichteintreten den Brief der Urner Regierung erwähnt, und verschiedene Votanten haben auch darauf Bezug genommen. Es steht mir als ehemaliger Regierungsrätin des Kantons Uri selbstverständlich nicht zu, diesen Brief zu kommentieren. Was mir als Sprecherin der Kommissionsmehrheit aber zusteht, ist zu sagen, dass die Urner Regierung in der ständerätslichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen umfassend angehört wurde; diese Meinungssäusserung ist also bekannt, und auch in der nationalrätslichen Kommission hatten wir das entsprechende Protokoll zur Verfügung.

Gegen die Gleichung «Wer für die zweite Röhre ist, ist gegen den Alpenschutz!» möchte ich mich wehren. Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass der Alpenschutz auch von bürgerlicher Seite unterstützt wurde.

Die Frage der Kapazitätserweiterung wird zur Glaubensfrage hochstilisiert. Eigentlich ist eine Erweiterung schon in der Bundesverfassung verboten, und jetzt schreiben wir das noch ins Gesetz. Das Referendum ist angekündigt, die ganze Schweiz kann noch einmal darüber abstimmen: Demokratischer geht es nicht. Wie Frau Bundesrätin Leuthard sagte, ist es das bisher einzige Sanierungsprojekt, welches das Parlament in dieser Weise und dazu noch als referendumsfähige Vorlage behandeln kann.

Zum Rückweisungsantrag der Minderheit I möchte ich betreffend Kompatibilität mit dem Landverkehrsabkommen nur noch eines sagen: Hier wäre eher die Frage zu prüfen, ob

eine Verletzung des Abkommens nicht gerade darin bestehen könnte, dass die Schweiz sich anschickt, die bestehende Röhre zu sanieren, ohne vorher eine Ersatzröhre zu erstellen! Das Landverkehrsabkommen im Rahmen der Bilateralen I enthält nämlich unter anderem den Grundsatz der Garantie des vereinbarten Verkehrsträgers, und dieser könnte dann eventuell geritzt sein.

Zur Finanzierung möchte ich nur noch den Mitbericht der nationalrätslichen Finanzkommission vom 7. März 2014 an unsere Kommission erwähnen. Darin wird zum Ausdruck gebracht, dass die bundesrätliche Vorlage unterstützt wird.

Das Eintreten wurde in unserer Kommission mit 16 zu 9 Stimmen beschlossen. Die Rückweisungsanträge, die jetzt als Anträge der Minderheiten I und II vorliegen, wurden mit 14 zu 9 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt. Der Rückweisungsantrag, der jetzt als Antrag der Minderheit III vorliegt, wurde mit 14 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Die Gesamtabstimmung ergab ein Resultat von 14 zu 9 Stimmen.

Die Petitionen 12.2078 und 12.2079 haben wir im Rahmen dieser Vorlage behandelt. Der Standesinitiative Tessin 10.301 haben wir wie die ständerätsliche Kommission keine Folge gegeben, weil das Anliegen im Rahmen der Vorlage, die wir heute debattieren, behandelt wird.

Im Namen der Kommissionsmehrheit ersuche ich Sie um Eintreten und um die Ablehnung sämtlicher Rückweisungsanträge.

Regazzi Fabio (CE, TI), per la commissione: Dopo questo lungo dibattito permettetemi ancora alcune brevi considerazioni, che mi permetterò di fare in lingua italiana, per correggere soprattutto alcune imprecisioni – e quando parlo di imprecisioni uso un eufemismo –, che sono arrivate dal fronte degli oppositori.

Iniziamo dalla questione dei costi: ho sentito parlare di costi di investimenti nell'ordine di 3 miliardi di franchi. Ora – l'ha detto bene la consigliera federale – bisognerebbe avere il coraggio di riconoscere che non si tratta di 3 miliardi di franchi, bensì di un miliardo di franchi, in quanto 2 miliardi di franchi sono comunque previsti per il finanziamento delle infrastrutture della «Kurz-Rola». Quindi, l'importo che è in ballo è un miliardo di franchi e non 3 miliardi, come si è voluto lasciare intendere.

Si è parlato di costituzionalità: la collega Rytz ma anche la collega Kiener Nellen hanno chiamato in causa un problema di presunta incostituzionalità. Or bene, l'ho già detto nel mio intervento di entrata in materia, il Consiglio federale ha fatto riferimento al parere giuridico del giurista Mastronardi, che tra l'altro è stato ingaggiato dall'iniziativa delle Alpi. In questo parere giuridico si sostiene che con una legge come noi ci apprestiamo a votare il problema della costituzionalità non si pone – e non si pone per altro, visto che comunque la capacità al Gottardo non aumenterà.

Il collega Grossen ha fatto una sorta di processo alle intenzioni, dicendo di essere sicuro che il tunnel verrà comunque utilizzato a quattro corsie dopo un po' di tempo. Io ritengo che in Svizzera ci sia una Costituzione, alla quale noi vogliamo attenerci. Per quel che mi riguarda, quindi, il dettame costituzionale andrà rispettato. Se qualcuno vuole cambiare le regole non ha altro da fare che raccogliere le firme per un'iniziativa popolare oppure raccogliere le firme per il referendum, qualora questo Parlamento dovesse modificare la legge. In tal caso, collega Grossen, le dico che io sarò dalla sua parte, nel senso che sosterrò questo referendum perché anch'io, come ticinese, non voglio un aumento della capacità.

Il collega Nordmann ha sollevato, in questo dibattito, un argomento nuovo che non avevamo mai sentito e cioè che vogliamo rinviare la votazione sul referendum a dopo le elezioni federali. Io non so da dove venga questa sua interpretazione. Comunque, per quel che ci riguarda noi vogliamo terminare questo dibattito ancora oggi.

Un'ultima considerazione, prima di concludere, indirizzata alle colleghi Allemann e Carobbio Gusetti che hanno chiamato impropriamente il controprogetto all'iniziativa «Avanti»,



votato nel 2004. Loro sanno bene, come tutti voi, che non si tratta della stessa cosa: oggi stiamo discutendo di un altro progetto, per cui questo paragone assolutamente non regge. Allora abbiamo votato su un aumento della capacità, oggi invece questo non è il caso.

Un'ultimissima considerazione, giacché si è anche parlato molto di impatto ambientale e di inquinamento dell'aria, ipotizzando scenari a dir poco apocalittici. Or bene, i fatti sono che nel periodo fra il 2003 e il 2009 lungo l'asse del Gottardo gli ossidi di azoto, NOx, sono diminuiti del 50 per cento e le polveri fini, PM10, del 45 per cento; questi dati sono stati extrapolati dal rapporto del Consiglio federale sul trasferimento del traffico del 16 dicembre 2011 a pagina 43. Quindi, la qualità dell'aria, contrariamente a quello che si è voluto sostenere, è migliorata.

Detto questo concludo e vi invito a nome della maggioranza della commissione a votare l'entrata in materia ed a respingere le proposte di rinvio che sono state presentate.

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Wir kommen zu den Abstimmungen und befinden zuerst über die Frage des Eintretens. Falls der Rat auf die Vorlage eintritt, entscheiden wir anschliessend über die vier Rückweisungsanträge. Da diese kumulierbar sind, werden sie einer nach dem anderen zur Abstimmung kommen.

Zunächst stimmen wir über den Nichteintretensantrag der Minderheit Rytz Regula ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.077/10 897)

Für Eintreten ... 112 Stimmen

Dagegen ... 73 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Wir befinden nun einzeln über die vier Rückweisungsanträge der Minderheiten I bis IV.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.077/10 898)

Für den Antrag der Minderheit I ... 73 Stimmen

Dagegen ... 114 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.077/10 899)

Für den Antrag der Minderheit II ... 73 Stimmen

Dagegen ... 113 Stimmen

(1 Enthaltung)

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.077/10 900)

Für den Antrag der Minderheit III ... 73 Stimmen

Dagegen ... 114 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Vierte Abstimmung – Quatrième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.077/10 901)

Für den Antrag der Minderheit IV ... 74 Stimmen

Dagegen ... 113 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (Assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard)

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction, art. 1

Proposition de la commission

Adhérez à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Grossen Jürg, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Hardegger, Mahrer, Nordmann, Piller Carrard, Rytz Regula)

Abs. 3

... Dosiersystem einzurichten. Der Bundesrat ordnet für schwere Motorwagen ...

Antrag der Minderheit II

(Rytz Regula, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Mahrer, Nordmann, Piller Carrard)

Abs. 3

... Dosiersystem einzurichten. Dabei gilt das Ziel von höchstens 475 000 Fahrten pro Jahr. Das Bundesamt für Straßen ...

Art. 3a

Proposition de la majorité

Adhérez à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Grossen Jürg, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Hardegger, Mahrer, Nordmann, Piller Carrard, Rytz Regula)

Al. 3

... au tunnel routier du Saint-Gothard. Le Conseil fédéral définit une distance de sécurité minimale ...

Proposition de la minorité II

(Rytz Regula, Allemann, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Mahrer, Nordmann, Piller Carrard)

Al. 3

... au tunnel routier du Saint-Gothard. L'objectif est fixé à 475 000 courses annuelles au maximum. L'Office fédéral des routes ...

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Die Anträge der Minderheiten I und II sind im Interesse einer speditiven Behandlung dieses Geschäftes zurückgezogen worden.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérez à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.077/10 904)

Für Annahme des Entwurfes ... 109 Stimmen

Dagegen ... 74 Stimmen

(4 Enthaltungen)

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

10.301

**Standesinitiative Tessin.
Sicherheit
des Gotthard-Strassentunnels**
**Initiative cantonale Tessin.
Sécurité
du tunnel du Saint-Gothard**

Vorprüfung – Examen préalable

Ständerat/Conseil des Etats 19.03.13 (Sistierung – Suspension)
Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Sistierung – Suspension)
Ständerat/Conseil des Etats 20.03.14 (Vorprüfung – Examen préalable)
Nationalrat/Conseil national 24.09.14 (Vorprüfung – Examen préalable)

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Die Standesinitiative des Kantons Tessin wurde soeben im Rahmen der Beratungen zum Geschäft 13.077 behandelt. Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Kommission beantragt, der Standesinitiative keine Folge zu geben.

*Der Initiative wird keine Folge gegeben
Il n'est pas donné suite à l'initiative*

12.3122

**Motion Amherd Viola.
Qualitätslabel
für kinder- und jugendgerechte
Internetseiten**

**Motion Amherd Viola.
Label de qualité
pour les sites destinés
aux enfants et aux adolescents**

Sistierung – Suspension

Nationalrat/Conseil national 26.09.13
Ständerat/Conseil des Etats 20.03.14 (Sistierung – Suspension)
Nationalrat/Conseil national 24.09.14 (Sistierung – Suspension)

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission beantragt einstimmig, dem Sistierungsbeschluss des Ständersates gemäss Artikel 87 Absatz 3 des Parlamentsgesetzes zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

13.3048

**Motion Bulliard-Marbach Christine.
Gegen die Aufhebung
der indirekten Presseförderung
ohne glaubwürdige Alternative**

**Motion Bulliard-Marbach Christine.
Contre la suppression de l'aide
indirecte à la presse sans solution
de remplacement convaincante**

Nationalrat/Conseil national 24.09.14

Bulliard-Marbach Christine (CE, FR): Meine Motion datiert aus dem vergangenen Jahr, als der Bundesrat seinen Plan zur Konsolidierung der Bundesfinanzen im Jahr 2014 bekanntgab. Dieser Plan sah unter anderem vor, die indirekte Presseförderung des Bundes ab 2015 einzustellen. Diese ermöglicht es zahlreichen Schweizer Zeitungen, ihre Ausgaben den Lesern zu vergünstigten Konditionen zuzustellen. In der Zwischenzeit hat das Parlament das Paket zur Konsolidierung der Bundesfinanzen versenkt, jetzt bringt der Bundesrat das Sparpaket aber wieder auf den Tisch. Er verzichtet dabei jedoch auf Kürzungen bei der indirekten Presseförderung, denn er hat keine glaubwürdige Alternative anzubieten.

Man könnte daher meinen, dass meine Motion nicht mehr aktuell sei. Doch sie ist nach wie vor aktuell, und ich werde Ihnen auch sagen, warum: Die Zeitungen unseres Landes durchlaufen eine tiefgreifende Krise. Das muss uns alarmieren. Ich denke zum Beispiel an das ungewisse Schicksal von «Le Temps» in der Romandie, das gerade in diesen Wochen sehr aktuell ist. Am 3. September 2014 haben Herausgeber und Chefredaktoren von 25 Zeitungen, darunter «La Liberté» aus meinem Kanton und «Die Wochenzeitung», einen offenen Brief an Sie geschickt, Frau Bundesrätin. In diesem offenen Brief protestieren sie gegen die geplante Erhöhung der Postgebühren für die Zustellung der Zeitungen. Vor zwei Wochen hat außerdem die Eidgenössische Medienkommission empfohlen, die Unterstützung für die Printmedien dieses Landes zu vergrössern.

Ich bitte Sie, meine Motion zu unterstützen und damit den Schweizer Zeitungen, ihren Redaktionen und Herausgebern ein Signal zu geben. Dieses Parlament sollte nicht bereit sein, eine Aufhebung der indirekten Presseförderung zu dulden, solange keine glaubwürdige und in der Branche akzeptierte Alternative gefunden wurde.

Ebenso müssen wir uns kritisch mit der Tatsache auseinandersetzen, dass die Post die Gebühren für die Zustellung von Zeitungen einseitig und aufgrund undurchsichtiger Kalkulationen erhöht hat. Diese Erhöhung erfolgt eigentlich auch auf dem Rücken des Parlamentes, schliesslich haben wir erst kürzlich beschlossen, die indirekte Presseförderung beizubehalten, ja, sie sogar zu erhöhen.

Ich gebe Ihnen ein Beispiel: die «Freiburger Nachrichten», eine der wenigen verbliebenen Tageszeitungen in dieser Gröszenordnung, welche die Selbstständigkeit bewahren konnten. Die «Freiburger Nachrichten» verteilen 34 Prozent ihrer Auflage in der Frühzustellung, 66 Prozent werden durch die Post verteilt. Ihr Gewinn vor Steuern beträgt knapp 330 000 Franken. Die Vergünstigung der Posttaxen beläuft sich auf 826 000 Franken. Würde diese Vergünstigung wegfallen, entstünde ein negatives Resultat von gegen einer halben Million Franken. Die Konsequenz wäre wohl das Ende einer weiteren eigenständigen Traditionspresse.

Ich bin davon überzeugt, dass unsere Bundesrätin einen Weg finden wird, um eine effiziente, leistungsfähige und treffende Presseförderung sicherzustellen. Doch dafür braucht es heute ein klares Signal. Solange keine Klarheit über die Zukunft herrscht, können wir die indirekte Presseförderung nicht abschaffen.