

Bischofberger Ivo (CE, AI), für die Kommission: Dieser Artikel führt aus, dass bei der Steueranmeldung von Treibstoffgemischen neu folgende Bestandteile, welche im Gemisch enthalten sind, unterschieden und dann separat angemeldet werden müssen: a. biogene Bestandteile, welche die Kriterien erfüllen; b. biogene Bestandteile, welche die Kriterien nicht erfüllen bzw. deren Qualität nicht bekannt ist; c. andere, z. B. fossile Treibstoffanteile.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Bischofberger Ivo (CE, AI), für die Kommission: In Artikel 61a Absätze 4 und 5 des Umweltschutzgesetzes finden sich lediglich redaktionelle Änderungen respektive Ergänzungen betreffend die zuständige Behörde. Sonst habe ich keine Bemerkung zu den Änderungen bisherigen Rechts.

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. III

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 09.499/97)

Für Annahme des Entwurfes ... 39 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Antrag der Minderheit I

(Janiak, Gruber Konrad, Hêche, Rechsteiner Paul, Savary, Stadler Markus)

Rückweisung an den Bundesrat

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

Antrag der Minderheit II

(Gruber Konrad, Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary, Stadler Markus)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag aufzuzeigen, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz im Rahmen der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels erfüllt werden. Dazu gehören namentlich:

1. Maximierung der Gebühren und Nutzung des Spielraums, den das Landverkehrsabkommen bei der Festlegung von den Gebühren für den alpenquerenden Schwerverkehr zulässt;

2. Garantie, dass die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels zu keiner Benachteiligung der für die Zentralschweiz wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte auf der Schiene (Zimmerberg-Basistunnel II, Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern, Neubaustrecke am Axen) wie auf der Strasse (By-pass Luzern) führt;

3. die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung ist im Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union abzusichern.

Antrag der Minderheit III

(Gruber Konrad, Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary, Stadler Markus)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, ein Verzicht-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Es ist aufzuzeigen, auf welche Strassenbauprojekte verzichtet wird bzw. welche verzögert werden. Zudem ist darzulegen, wie die Mehrkosten aus einem zweiten Gotthard-Strassentunnel von 2 Milliarden Franken (Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten über 40 Jahre etwa 1 Milliarde) alternativ finanziert werden (z. B. Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages, Erhöhung des Vignettentyps usw.).

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

(Stadler Markus, Gruber Konrad, Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Ne pas entrer en matière

Proposition de la minorité I

(Janiak, Gruber Konrad, Hêche, Rechsteiner Paul, Savary, Stadler Markus)

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

(Gruber Konrad, Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary, Stadler Markus)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de montrer comment concrétiser les exigences de la Conférence des gouvernements de Suisse centrale dans le cadre de la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard, soit:

1. employer toute la marge de manœuvre prévue par l'accord sur les transports terrestres en matière de fixation des redevances frappant le trafic des poids lourds à travers les Alpes;

2. garantir que les travaux d'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard ne porteront aucun préjudice aux pro-

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

Erstrat – Premier 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)

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

(Stadler Markus, Gruber Konrad, Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Nichteintreten



jets d'infrastructures routières d'importance pour la Suisse centrale, qu'elles soient ferroviaires (tunnel de base du Zimberberg II, gare souterraine de transit de Lucerne, nouveau tronçon de l'Axen) ou routières (contournement de Lucerne); 3. prévoir, dans l'accord conclu entre la Confédération suisse et l'Union européenne, une disposition selon laquelle la capacité du tunnel routier du Saint-Gothard est limitée à une voie par sens de circulation.

Proposition de la minorité III

(Graber Konrad, Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary, Stadler Markus)

Renvoyer le projet au Conseil fédéral

avec mandat de soumettre un programme de renonciation, d'ajournement et de financement. Ce programme indiquera les projets de construction de routes à abandonner et ceux à ajourner. Il conviendra également de présenter un autre mode de financement (par ex. au moyen d'une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales ou d'une hausse du prix de la vignette) des coûts supplémentaires de 2 milliards de francs (coûts d'investissement et coûts d'entretien et d'exploitation de près d'un milliard sur plus de 40 ans), occasionnés par la construction d'un deuxième tube.

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Erlauben Sie mir zuerst ein paar Worte zur Ausgangslage: Der 16,9 Kilometer lange Gotthard-Strassentunnel wurde am 5. September 1980 eröffnet und ist demnach seit über dreissig Jahren in Betrieb. In den nächsten acht bis dreizehn Jahren muss der Tunnel umfassend saniert und erneuert werden. Ohne diese Massnahmen können die Funktionstüchtigkeit und somit die Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel ab 2025 nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden. Aufgrund der grossen Eingriffstiefe zur Erreichung der Normen- und Richtlinienkonformität sowie zur umfassenden baulichen Erneuerung und aufgrund des enormen Volumens der wichtigsten Massnahmen sowie der Notwendigkeit, den Tunnelbetrieb nur unter betriebssicheren Verhältnissen zuzulassen, lässt sich die Umsetzung nur mittels länger andauernden Vollsperrungen realisieren.

In seiner Botschaft vom 13. September 2013 zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet beantragt der Bundesrat, gesetzlich festzuschreiben, dass eine zweite Röhre gebaut werden kann, diese aber nach der Sanierung der bestehenden Röhre nur einspurig betrieben werden darf. Zudem soll das heutige Tropfenzählersystem auf Gesetzesebene verankert werden.

Bei ihrem Entscheid berufen sich der Bundesrat und auch die Mehrheit der Kommission unter anderem auf drei Grundlagenberichte, die zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels erarbeitet worden sind: Ein Bericht des Bundesrates vom 17. Dezember 2010 wurde in Erfüllung eines Postulates Ihrer Kommission erstellt. Ihre Kommission hat dann im Rahmen der Diskussion zu diesem Bericht eine ergänzende Untersuchung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen einer sanierungsbedingten Sperrung sowie des allfälligen Baus einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung gefordert. In einem dritten Bericht befasst sich der Bundesrat mit der rollenden Landstrasse, die bei einem Verzicht auf eine zweite Röhre während der sanierungsbedingten Sperrung des Gotthard-Strassentunnels für den Schwerverkehr betrieben werden müsste.

Gestützt auf diese Grundlagenberichte wurde ein breiter Variantenfächter für die Sanierung untersucht. Die Varianten 1A, 1B und 1C beziehen sich auf eine Sanierung der bestehenden Tunnelröhre ohne Neubau einer zweiten Tunnelröhre. Die Variante 2 beschäftigt sich mit dem Neubau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung der bestehenden Röhre und je einspuriger Verkehrsführung nach der Sanierung.

Nun zur Arbeit Ihrer Kommission: Die Kommission hat sich schon seit 2009 im Zusammenhang mit verschiedenen Vorstössen mit der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels befasst und dabei vom Bundesrat und der Verwaltung zusätzliche Abklärungen verlangt. Schon in dieser Phase hat

die Kommission die betroffenen Anrainerkantone Graubünden, Uri, Tessin und Wallis angehört. Nach dem Vorliegen der Botschaft wurden die Beratungen im Oktober 2013 mit Anhörungen der Kantone und der interessierten Verkehrsverbände aufgenommen. In der Sitzung vom Januar 2014 hörten wir zusätzlich verschiedene Experten in Bezug auf die technischen und juristischen Fragestellungen der Vorlage an. Im Anschluss daran entschied die Kommission nach eingehenden Diskussionen mit 7 zu 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten. In der Detailberatung hat sie keine Änderungen vorgenommen; in der Gesamtabstimmung hat sie die Vorlage mit 7 zu 6 Stimmen genehmigt.

Im Folgenden gehe ich nun auf die wichtigsten Argumente ein, welche die Mehrheit der Kommission für den Bau einer zweiten Röhre ohne Kapazitätserweiterung und die anschliessende Sanierung des bestehenden Tunnels vorgebracht hat. Mit dieser Lösung ist die strassenseitige Anbindung des Tessins gewährleistet, und die für die Schweiz und Europa wichtige Gotthardverbindung kann auch während der Sanierungszeit offen bleiben. Ohne Neubau einer zweiten Tunnelröhre gäbe es je nach Variante eine Vollsperrung des Gotthard-Strassentunnels während 900, 980 oder 1050 Tagen, verteilt auf zweieinhalb, dreieinhalb oder sieben Jahre. Das hätte enorme negative Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, insbesondere im Kanton Tessin, und wäre der Kohäsion unseres Landes nicht unbedingt förderlich.

Bei einer längeren Vollsperrung des Gotthard-Strassentunnels wäre aber nicht nur das Tessin, sondern auch die Deutschschweiz betroffen. Italien ist nämlich der zweitgrösste und zweitwichtigste Handelspartner der Schweiz. Zwei Drittel aller Exporte nach Italien gehen dabei durch den Gotthard-Strassentunnel. Davon betroffen sind alle Regionen, nicht nur jene der Zentralschweiz, sondern beispielsweise auch die Region Basel. So importiert und exportiert die Region Basel Waren im Wert von rund 6,8 Milliarden Franken durch den Gotthardtunnel. Betroffen wären aber auch noch andere Regionen der Schweiz und des Auslands: Es käme zwingend zu Ausweichverkehr über die Alpenpässe San Bernardino, Simplon und Grosser St. Bernhard, aber auch durch den Montblanc- und den Fréjus-Tunnel – auch Mont-Cenis-Tunnel genannt – sowie durch den Brenner-tunnel. Das ergäbe jährlich etwa 120 000 zusätzliche Lastwagen über diese Routen und Alpenpässe, und davon wird natürlich der Alpenschutz auch tangiert.

Nach Abschluss der Arbeiten steht dem Personen- und dem Güterverkehr mit dem Gotthard-Strassentunnel und der neuerrichteten zweiten Tunnelröhre ein redundantes System zur Verfügung, ohne dass damit die Transitstrassenkapazitäten auf der Gotthardroute erhöht werden. Bei Ereignissen wie Pannen und Unfällen sowie bei grösseren Unterhaltsarbeiten kann der Verkehr künftig in beide Richtungen aufrechterhalten werden. Die Verfügbarkeit der Strasse ist insofern ein wichtiges Argument, als es heute pro Jahr zu 250 bis 300 kurzzeitigen Schliessungen des Tunnels wegen Pannen oder kleineren Unfällen kommt.

Bei einer Sanierung ohne zweite Tunnelröhre müssten pro Jahr etwa 600 000 Lastkraftwagen auf eine Kurz-Rola verladen werden. Nebst den Kosten für Investition und Betrieb – zwischen 479 und 686 Millionen Franken – ist auch der Flächenbedarf für den Bau der nötigen Verladeinfrastruktur in Rechnung zu ziehen. Gemäss Auskunft der Verwaltung dürfte die Länge dieser Anlagen etwa 1,2 bis 1,3 Kilometer betragen. Der Landbedarf beläuft sich auf 6 bis 8 Hektaren. Es müssten je sechs Verladegeleise gebaut werden. Die SBB und das Bundesamt für Verkehr haben verschiedene Standorte für Verladeanlagen untersucht. Bei der Kurz-Rola wären es Rynächt bei Erstfeld und Biasca. Der Bau dieser Anlagen wäre angesichts der grossen benötigten Flächen und angesichts dessen, dass die Anlagen in den beiden Standortkantonen auf Ablehnung stossen, nicht einfach zu projektieren, geschweige denn einfach zu realisieren. Schliesslich muss in Rechnung gezogen werden, dass der Aufwand für die Verladeanlagen, falls man den für sie nötigen Platz überhaupt findet, alle 30 bis 35 Jahre erneut geleistet werden müsste.



Ein wichtiges Argument, das für eine zweite Röhre spricht, ist die Sicherheit. Die Zahl der getöteten Personen ist in den letzten Jahren relativ stark zurückgegangen; mit einem grösseren Ereignis wie im Jahre 2001, bei dem elf Tote zu beklagen waren, kann sich dies allerdings sehr rasch wieder ändern. Die Sicherheit würde künftig insofern massiv verbessert, als das Risiko von Frontal- und Streifkollisionen fast gänzlich ausgeschlossen werden könnte.

In der Vernehmlassung hat eine knappe Mehrheit die Vorlage grundsätzlich unterstützt. Während sich Wirtschaft, Tourismus und Verkehrsverbände für eine zweite Röhre aussprachen, lehnten die Umweltschutzverbände eine solche Lösung ab. 19 Kantone haben sich für, 7 Kantone gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierungslösung ausgesprochen. Auch das erachtet die Mehrheit der Kommission als wichtiges Signal.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante ist nach Ansicht der Kommissionsmehrheit auch aus finanziellen Gründen die langfristig sinnvollste Lösung. Die Finanzierung erfolgt direkt über den Bundeshaushalt mit einer entsprechenden Belastung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Nicht tangiert ist der Infrastrukturfonds, weil es sich vorliegend nicht um eine Engpassbeseitigung handelt.

Und nun zu den Kosten: Die Variante 1B ohne Bau einer zweiten Röhre kostet unter Einbezug der Investition und des Betriebs des LKW- und PW-Verlads 1,439 bis 1,658 Milliarden Franken. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante mit einem neuen Tunnel und der anschliessenden Sanierung der bestehenden Röhre beläuft sich auf insgesamt 2,788 Milliarden Franken. Das sind 1,13 bis 1,35 Milliarden Franken mehr, als die Sanierung ohne Bau einer zweiten Röhre kosten würde. Alle Kostenangaben weisen übrigens eine Kostengenauigkeit von plus/minus 30 Prozent auf. Diese Kostengenauigkeit bewegt sich gemäss Auskunft der Verwaltung im Bereich der üblichen Bandbreiten bei solchen Grossprojekten. Die höheren Investitions- und Betriebskosten sind aber insofern nachhaltig, als ein massiv gesteigerter Nutzwert entsteht. Bei den anderen Varianten fallen für Verkehrsführung und Verkehrsmanagement während der Zeit der Vollsperrung hohe Kosten an, ohne dass dafür ein bleibender Mehrwert generiert wird. Diese Kosten fallen zudem alle dreissig bis vierzig Jahre erneut an. Der Nachteil, dass künftig zwei Tunnelröhren betrieben und unterhalten werden müssen, wird durch den Umstand, dass bei den jährlichen Unterhaltsarbeiten und bei einer nächsten umfassenden Sanierung und Erneuerung Sperrnächte oder Alternativangebote nicht mehr nötig sind, mehr als aufgewogen. Zudem kann der Nutzen der erheblich gesteigerten Verkehrssicherheit nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Mit der Inbetriebnahme einer zweiten Tunnelröhre, bei der nur eine Spur benutzt wird, entsteht keine Kapazitätserweiterung, weil die für den Verkehr zur Verfügung gestellte Fläche nicht erweitert wird. Es werden ja wie bisher dem Verkehr total nur zwei Spuren zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass das Tropfenzählersystem schon heute die Durchfahrt von 1,5 Millionen Lastwagen durch den Gotthard-Strassentunnel ermöglichen könnte. Wir sind aber seit zehn Jahren stabil bei einer Million Durchfahrten, oder anders ausgedrückt: Rein von der Kapazität könnten somit heute durch den Gotthard-Strassentunnel mehr Lastwagen bewältigt werden. Damit besteht für die Mehrheit Ihrer Kommission kein ernsthafter Grund, anzunehmen, dass die Lösung des Bundesrates zu Mehrverkehr am Gotthard führe.

Damit komme ich zu den rechtlichen Aspekten der Vorlage. Zuerst zur Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz: Dabei geht es vorerst um die Alpenschutzkonvention. Die beantragte Gesetzesänderung steht den Verpflichtungen des Bundes, die aufgrund der Alpenschutzkonvention bestehen, nicht entgegen. Das Verkehrsprotokoll der Alpenschutzkonvention, das den Bau neuer, hochrangiger Strassen für den alpenquerenden Verkehr untersagt, wurde im Gegensatz zur Alpenschutzkonvention selbst zwar unterzeichnet, aber nicht ratifiziert. Die Schweiz ist nicht an diese

Bestimmung des Verkehrsprotokolls gebunden, weil sie es ja gar nicht ratifiziert hat.

Auch das Landverkehrsabkommen steht gemäss Bundesrat dem Bau einer zweiten Röhre nicht entgegen. Mit der vorschlagenen Gesetzesrevision gibt es keine mengenmässige Beschränkung. Die Kapazitäten am Gotthard, wie sie heute bestehen und im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestanden haben, sollen auch in Zukunft erhalten bleiben. Mit der Freigabe von nur einer Fahrspur je Fahrtrichtung werden weder einzelne Verkehrsträger diskriminiert, noch wird dadurch die freie Wahl des Verkehrsmittels eingeschränkt.

Zur Verfassungsmässigkeit der Vorlage: Das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet und somit auch die mit dieser Vorlage einhergehende Änderung stützen sich auf Artikel 84 der Bundesverfassung. Dieser Artikel untersagt in Absatz 3 die Erhöhung der Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet. Weil nach der Inbetriebnahme der zweiten Röhre nur je eine Fahrspur pro Richtung für den Verkehr freigegeben wird, wird die Transitstrassen-Kapazität nicht erhöht. Damit bleibt der in Artikel 84 der Bundesverfassung verankerte Alpenschutz gewährleistet. Die Verkehrs Kapazität der Transitstrassen ist übrigens in Artikel 3 des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet ganz klar und deutlich definiert.

Das Bundesamt für Justiz hat im Rahmen der Ämterkonsultation zur Eröffnung der Vernehmlassung die Verfassungsmässigkeit nicht infrage gestellt. Das Bundesamt für Justiz hat diese Haltung mit Schreiben vom 30. Dezember 2013 an das Astra bestätigt. Dieses Schreiben lag der Kommission vor. Ich zitiere aus diesem Schreiben: «Im Rahmen der Ämterkonsultation zum Botschaftsentwurf haben wir uns im Mail vom 30. Juli 2013 darauf beschränkt, Ihnen mitzuteilen, dass wir mit dem Erlass- und Botschaftsentwurf materiell einverstanden sind. Damit haben wir der Beurteilung der Verfassungsmässigkeit gemäss Ziffer 5.1 der Botschaft zugestimmt.» Ein von der Alpen-Initiative in Auftrag gegebenes und durch Professor Philippe Mastrandri von der Universität St. Gallen verfasstes Gutachten kommt zum Schluss, dass die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierungsvariante im Voraus gesetzlich geregelt werden müsse, wenn sie verfassungskonform verwirklicht werden solle. So sei das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet durch Regeln zu ergänzen, welche eine spätere Nutzung von mehr als zwei Spuren verhindere. Mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Rechtsänderung in Artikel 3a des Gesetzes wird diese Forderung erfüllt.

Und nun noch zur Standesinitiative Tessin 10.301, «Sicherheit des Gotthard-Strassentunnels»: Mit dieser Standesinitiative wird verlangt, dass der Gotthard-Strassentunnel um eine zweite Röhre erweitert werde, welche jedoch die Verkehrskapazität durch Beschränkung auf einen jeweiligen Einspurbetrieb nicht erhöht. 2010 hat Ihre Kommission die Kantonsvertreter angehört. Die beiden Räte haben danach die Initiative sistiert, um sie nach dem Entscheid über den Entwurf des Bundesrates zu behandeln. Der Bundesrat beantragt in der Vorlage 13.077 gesetzlich festzuschreiben, dass eine zweite Tunnelröhre gebaut werden kann, diese aber nach der Sanierung nur einspurig betrieben werden darf. Somit wird den Forderungen der Initiative entsprochen. Es besteht daher kein zusätzlicher gesetzgeberischer Handlungsbedarf im Sinne der Initiative.

Die Kommission beantragt Ihnen folglich oppositionslos, der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Zur gleichen Thematik lagen Ihrer Kommission ausserdem die beiden Petitionen 12.2078, «Für ein lebenswertes Tessin. Eine sichere und tragbare Süd-Nord-Verbindung», des Vereins Alpen-Initiative, und 12.2079, «Ausbau des Gotthard-Strassentunnels», des Komitees für den Ausbau des Gotthard-Strassentunnels, vor. Da die Forderungen der beiden Petitionen materiell im Rahmen der Vorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels beraten werden können, hat die Kommission die Petitionen gemäss Artikel 126 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes behandelt. Die Petitionen werden demnach ohne Ratsbeschluss abgeschrieben, sobald der Beratungsgegenstand erledigt ist.



Was das vorliegende Geschäft 13.077 betrifft, beantragt Ihnen die Kommission mit 7 zu 6 Stimmen, auf diese Vorlage einzutreten und dem Entwurf ohne Änderungen zuzustimmen. Die Minderheit Stadler Markus beantragt Nichteintreten. Zudem liegen drei Minderheitsanträge auf Rückweisung an den Bundesrat vor. Die Kommission beantragt Ihnen mit 7 zu 6 Stimmen, die Vorlage nicht an den Bundesrat zurückzuweisen.

Stadler Markus (GL, UR): Im Namen einer starken Minderheit stelle ich den Antrag auf Nichteintreten auf die Vorlage. Die Notwendigkeit der Sanierung der bestehenden Röhre an sich ist unbestritten. Unser Antrag bedeutet, dass eine eigentliche Sanierung, die diesen Namen verdient, angepackt werden soll, und zwar im Sinne des Berichtes des Bundesrates vom 17. Dezember 2010, das heisst eine Sanierung mit Unterstützung des Verkehrs durch die Bahn, ohne Bau einer zweiten Röhre, mit einer Sanierungsunterbrechung jeweils im Sommer. Dazu braucht es keine Gesetzesänderung.

Bei jeder grösseren Sanierung gibt es Unannehmlichkeiten für Betreiber und Anwohner; je grösser die Sanierung, desto mehr Unannehmlichkeiten. Selbstverständlich soll der Bauherr Bund dabei den unmittelbar betroffenen Kantonen Tessin und Uri – auch Graubünden und Wallis als indirekt tangierten – so weit wie möglich entgegenkommen, auf ihre Anliegen möglichst eingehen.

Die Befürworter des bundesrätlichen Entwurfes bringen vor allem zwei Argumente vor. Der Kanton Tessin dürfe nicht abgeschnitten werden. Dem ist entgegenzuhalten, dass im Jahr 2016, also bald, der Gotthard-Basistunnel eröffnet werden wird. Das Tessin wird in den Genuss einer neuen Hochleistungsbahn mit deutlichen Zeitersparnissen kommen. Der Bundesrat hat im genannten Bericht dargelegt, dass der Transport während der Sanierung mit der Bahn machbar ist. Die Sanierungsarbeiten soll man im Sommer unterbrechen und den Tunnel für den Verkehr freigeben. Neben dem Gotthard führen auch noch andere Pässe in den Norden. Von Abgeschnittensein kann also keine Rede sein.

Das zweite Argument betrifft die Sicherheit. Keiner und keine hier im Saal will mit der Sicherheit spielen. Allerdings darf man dieses Argument auch auf seine Ernsthaftigkeit hinterfragen. Bis anhin waren bei schweren Unfällen im Tunnel fast immer Lastwagen im Spiel. Man könnte aus Sicherheitsgründen auch die Lastwagenzahl stark reduzieren. Man könnte im Rahmen des Dosiersystems den Mindestabstand vergrössern, stärker, als man das vor zwölf Jahren eingeführt hat. Man könnte die Pflicht für Abstands- und Spurhilfen einführen. Man könnte generell die Höchstgeschwindigkeit im Tunnel von 80 auf 60 Kilometer pro Stunde reduzieren. Man könnte eine bewegliche Mittelleitplanke einbauen, wofür eine Schweizer Erfindung vorliegt, die der Kommission vorgestellt worden ist. All das würde die Sicherheit heute schon wesentlich erhöhen, und zwar mit kleinen Kosten.

Auffallen muss demgegenüber, dass das Astra vor Kurzem eine Vernehmlassung im Sinne der erweiterten Freigabe von Tunnels für den Transport gefährlicher Güter durchgeführt hat. Offenbar geht es nicht bloss um die Sicherheit. Zudem hat die BfU in einem Bericht aufgezeigt, dass bei steigendem Verkehrsvolumen infolge eines zweiten Tunnels die dann grössere Sicherheit im Tunnel schnell einmal durch eine verkleinerte Sicherheit auf der offenen Strecke wieder zunichtegemacht würde.

Was sind die hauptsächlichen Gründe für das Nichteintreten? Im Sinne des Alpenschutzes und der Verlagerungspolitik sind es im Wesentlichen rechtliche, sektorale politische und verhandlungspolitische Gründe.

Ich komme zu den rechtlichen Gründen und damit zur nationalen Dimension: Professor Alain Griffel hat in der Kommission schlüssig dargelegt, weshalb die Vorlage des Bundesrates aus seiner Sicht nicht verfassungskonform ist. Er hat seine Überlegungen auch in der «NZZ» vom 3. März 2014 publiziert; darauf sei verwiesen. Der Bundesrat behandelt die Frage der Verfassungsmässigkeit in seiner Botschaft äusserst knapp. Für ihn reduziert sich die Kapazitätsfrage

einzig auf die Anzahl der rechtlich zugelassenen Fahrspuren. Jede Autofahrerin und jeder Autofahrer weiss doch, dass die Verkehrskapazität eines Tunnels von mehreren Faktoren abhängt, nicht nur von der Anzahl Fahrspuren.

Zur internationalen Dimension: Dr. Markus Kern vom Institut für Europarecht der Universität Freiburg hat im Jahr 2012 zum Thema zweite Röhre und Landverkehrsabkommen publiziert und hat vor Kurzem seine Überlegungen auch der Kommission vorgetragen; auf seinen Beitrag in der «Aktuellen Juristischen Praxis» sei verweisen. Gemäss Markus Kern würde die Sperrung von dannzumal zwei von vier Fahrspuren durch den Gotthard-Strassentunnel eine nach dem Landverkehrsabkommen untersagte Mengenbeschränkung darstellen.

Das Parlament ist die Hüterin der Verfassungsmässigkeit. Das sollte es zumindest sein, gerade in Bezug auf seine eigenen Vorlagen. Nur schon die rechtlichen Bedenken in Bezug auf nationale und internationale Normen stellen für das Vorhaben des Bundesrates eine rote Ampel dar. Ich denke aber, dass für den künftigen Prozess die politischen Argumente in dieser Sache noch wichtiger sein werden, weil sie noch eindeutiger sind.

Ich komme zuerst zu den Befürwortern einer zweiten Röhre. Ich denke, es gibt zwei Gruppen von ihnen. Die eine Gruppe will eigentlich einen vierspurigen Vollausbau, weiss aber, dass er im Moment politisch nicht zu haben ist. Umso willkommener ist ihr der bundesrätliche Antrag, um sich dahinter verstecken zu können. Unter ehrlichen Verhältnissen müsste diese Gruppe eigentlich die Vorlage des Bundesrates ablehnen und eine Verfassungsänderung anstreben. Dass der Bundesrat dieser Gruppe einen Steilpass zuspielt, ist nur schon angesichts der verfassungsmässig fragwürdigen Situation bedenklich.

Die andere Gruppe folgt offenbar bezüglich der rechtlichen, faktischen und vorgehensmässigen Elemente und Umstände dem, was der Bundesrat vertritt. Sie glaubt offenbar daran, dass die Menschen in den künftigen Staus an Ostern, Pfingsten und an anderen Ferientagen ohne Weiteres verstehen werden, dass sie vor einem Tunnel stehen, der zwar sehr viel gekostet hat, aber dauernd nur zur Hälfte geöffnet ist. Sie glaubt daran, dass eine zweite ausgebauten Röhre faktisch nichts ändert. Das Bundesamt für Justiz hält in seinem Schreiben vom 30. Dezember 2013 an das Astra, in welchem es sich auf eine früher abgegebene Stellungnahme an das Astra bezieht – der Kommissionspräsident hat vorhin auch daraus zitiert –, ausdrücklich fest, «dass die vorgeschlagene Vorgehensweise ... staatspolitisch problematisch sei ...». Die vorgesehene Vorgehensweise führe dazu, dass nach der Sanierung der ersten Röhre in einer allfälligen Verfassungsabstimmung über die Benützung der bereits gebauten weiteren Spuren des Tunnels die Ja-Stimmen gestärkt würden, was als unfair bezeichnet werden könnte. Unter dem Gesichtspunkt der Garantie der politischen Rechte und der damit verbundenen freien Willensbildung und unverfälschten Stimmabgabe kann sie somit fragwürdig erscheinen.»

Ich komme zu den politischen Argumenten: Der verkehrs- und umweltpolitische Hintergrund der Vorlage ist keineswegs neutral. Er ist nicht im Gleichgewicht; das gilt es zu beachten. Ich erinnere an die Befunde der bundesrätlichen Verlagerungsberichte und daran, wie man sich hier im Saal verschiedentlich gegen die Einführung einer Alpentransitbörsen gewehrt hat. Die politischen Rahmenbedingungen für die Verlagerungspolitik werden mit der Vorlage des Bundesrates ganz klar verschlechtert. Das Potenzial für eine Aufweichung der Verlagerungspolitik wird grösser.

Die Sanierung gemäss Vorlage des Bundesrates ist keine bloss technische Massnahme, sondern eine politische mit zahlreichen Facetten. Die Vorlage verändert bereits bei der Annahme die in- und ausländische Sicht unserer Verlagerungspolitik. Eine einmal gebaute und bezahlte zweite Röhre wird später eine Eigendynamik entwickeln, die unter Anrufung des sogenannt gesunden Menschenverstandes nach einem Vollbetrieb rufen wird.

Professor Hermann Knoflacher, ein ausgewiesener österreichischer Verkehrsexperte, schrieb unserer Kommission



für Verkehr und Fernmelde wesen im Januar dieses Jahres unter anderem: «Die primäre Wirkung einer zweiten Tunnelröhre ist die Beseitigung des bestehenden Durchfahrtswiderstands als Folge der damit entstandenen Kapazitätserhöhung, die mehr als das Doppelte beträgt. Anzunehmen, man könnte zwar den Tunnel vier spurig ausbauen, aber nur jeweils pro Richtung mit einer Spur betreiben, dürfte ange sichts der Lage und Bedeutung des Gotthard-Strassentunnels nicht realistisch sein, wenn man die Begehrlichkeit der EU bezüglich der Freiheiten des Verkehrs in Betracht zieht. Eine Schweiz mit einem einröhri gen Tunnel auf dieser Route ist eine andere als eine mit zwei Röhren.» Weiter unten heisst es: «Der Gotthardtunnel liegt verkehrsgeografisch auf der Haupt route Nord-Süd in einer wesentlich attraktiveren Direktverbindung als etwa die Brenneroute, für die gegenüber den Schweizer Verhältnissen Umwegfahrten von bis zu 400 bis 700 Kilometern in Kauf genommen werden. Ange sichts der Interessenlage der EU bedeutet daher der Bau einer zweiten Tunnelröhre ein klares Signal aussen- und verkehrs politisch zugunsten des motorisierten Strassenver keh rs.» Knoflacher beendet diesen Absatz mit der Aussage, dass die Schweiz mit dem Bau einer zweiten Röhre erpressbar werde. Wenn man uns das sogar aus Wien schreibt, sollten wir erwachen.

Der Alpenschutzartikel steht seit zwanzig Jahren in der Bundesverfassung. Er ist bekanntlich bei Weitem nicht umgesetzt. Der Verfassungsartikel, damals eine Art «Stopp der Massendurchfahrt»-Initiative im Sinne des Masshaltens, bräuchte zur richtigen Umsetzung eigentlich eine Durchsetzungs-Initiative. Immerhin zeigt der jüngste Verlagerungsbericht, den wir in der Sommersession behandeln werden, dass die Verlagerungspolitik bisher einen gewissen Erfolg erzielt hat. Dazu haben verschiedene bauliche, betriebliche und finanzielle Elemente beigetragen. Diese Elemente be hindern die freie Durchfahrt im Sinne eines grösseren und wichtigeren Ganzen. Das ist das Zentrale. Werden nun einzelne Elemente wie das bauliche geschwächt, wird die Verlagerungspolitik unweigerlich unterwandert. Darauf ist umso mehr hinzuweisen, als der Bundesrat bereits in seinem letzten Verlagerungsbericht damit geliebäugelt hat, von einem Mengenziel künftig abzurücken, das immerhin in der Bundesverfassung mit dem Verbot einer Kapazitätserweiterung gemeint und im Güterverkehrsverlagerungsgesetz definiert ist.

Der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung ist umfassend zu verstehen, nicht bloss in Bezug auf ausgewählte Umweltkriterien. Auch mit der Einführung von modernen Lastwagen ist der von Volk und Ständen beschlossene Alpenschutz nicht gewährleistet. Das Lärmproblem ist bei Weitem nicht gelöst, das Luftproblem auch nicht, jenes der ganz kleinen Feinstaubpartikel, kleiner als PM10, ist sehr akut. Die Umweltbelastungen wirken sich in den V-Tälern und unter den teilweise inversen Luftdruckbedingungen der Alpen stärker aus als im Mittelland.

Saniert man eine Turnhalle, indem man eine zweite daneben stellt, aber nach Abschluss der Arbeiten beide Hallen nur zur Hälfte freigibt? Sicher nicht! Die vom Bundesrat gewählten Etiketten «Sanierung» und «Sanierungs röhre» entsprechen nicht dem, was vorgesehen ist. Es kommt dazu, dass dies in einem Gebiet geschehen soll, das in der Verfassung ausdrücklich mit einem Kapazitätsvergrösserungsverbot belegt ist. Ein Vergleich mit dem Belchentunnel ist also nicht statthaft.

Der Bau einer zweiten Röhre verträgt sich schlecht mit einer nachhaltigen Politik, die Beiträge zum Klimaschutz leisten soll – das ist der schweizerische Anspruch. Er verträgt sich schlecht mit der bundesrätlichen Nachhaltigkeitsstrategie. Auch die Energiewende ist in der Botschaft des Bundesrates nicht aufgefangen: Die Botschaft verliert kein Wort über die Energiefrage. Der Bau und der künftige Betrieb einer zweiten Röhre werden aber deutlich mehr Energie, auch mehr graue Energie, benötigen.

Dass die Anzahl der Transitlastwagen in den letzten Jahren nicht mehr gewachsen ist, ist kein Beweis für eine nachhaltig funktionierende Verlagerungspolitik. Der Bundesrat selbst

erwartet ja im Verlagerungsbericht 2013, dass die Fortschritte in der Verlagerungspolitik durch den Gotthard- und Ceneri-Basistunnel sowie den 4-Meter-Korridor künftig durch das Wachstum des Lastwagenverkehrs auf der Strasse kompensiert werden. Mit anderen Worten: Wir machen uns diesbezüglich vor allem von dem abhängig, was im Ausland passiert – von der wirtschaftlichen Konjunktur im Norden und im Süden und von der Entwicklung der Häfen, die bekanntlich sehr ungleichgewichtig ist und viel zu unserem Transitverkehr beiträgt.

Wenn der Bundesrat den Bau einer zweiten Röhre beantragt und damit, gewollt oder nicht, zu einem vier spurigen Vollbetrieb, früher oder später, geradezu einlädt oder zumindest das Potenzial dazu schafft, müsste er sich mit dem Versprechen des ehemaligen Bundesrates Hans Hürlimann von 1980 auseinandersetzen, wonach die Gotthard-Autobahn nicht für den Lastwagenverkehr gebaut sei. Bundesrätliche Worte gegen den Genossen Trend sind gerade dann, wenn man diesen noch baulich unterstützt, in den Wind gesprochen. Mehrverkehr auf der Strasse infolge eines Vollbetriebs wird künftig nicht nur Verlagerungs- und Umweltprobleme mit sich bringen, sondern mit der zunehmenden Zahl von Lastwagen auf der Autobahn auch die Personenwagen be hindern, insbesondere auf den starken Steigungen vor und nach dem Gotthardtunnel. Die Folge davon wäre dann der Ruf nach einer dritten Spur – auch dieser Ruf wäre nach dem sogenannten gesunden Menschenverstand gleichsam vorprogrammiert.

Im Zentrum der Sanierung muss die lange Betriebszeit nach der Sanierung stehen, nicht die kurze Sanierungsperiode selbst. Die Vorlage des Bundesrates sieht die Prioritäten umgekehrt. Sie ist damit eine Einladung, auf der nationalen und internationalen Ebene Druck zu erzeugen, die Gesetzgebung künftig für den Vollbetrieb zu ändern. Sie erinnert an Max Frischs «Biedermann und die Brandstifter». Das Bühnenstück handelt bekanntlich von einem Bürger namens Biedermann, der zwei Brandstifter in sein Haus aufnimmt, obwohl sie von Anfang an erkennen lassen, dass sie es anzünden werden.

Ich komme zum Finanziellen: Die Neat-Vorlage wurde damals dem Volk mit dem vorrangigen Ziel der Verkehrsverlagerung vorgelegt. Mit dem Bau einer zweiten Röhre wird die Rentabilität der Neat infrage gestellt. Ich mache eine einfache Kostenbetrachtung, mir geht es insbesondere um die Mehrkosten einer Sanierung gemäss Vorlage des Bundesrates im Vergleich mit einer Sanierung ohne Bau einer zweiten Röhre. Ich betrachte dabei eine Variante mit der langen Sommeröffnungszeit als relevant, die etwas mehr kostet. Die Differenzen lauten wie folgt: Bau 0,9 Milliarden Franken, Betrieb und Unterhalt 1,3 Milliarden Franken, Einnahmen aus dem Lastwagen-Rola-Güterverkehr minus Ausfall LSVA 0,4 Milliarden Franken. Das gibt insgesamt Mehrkosten von mindestens 2,6 Milliarden Franken; dabei habe ich nicht die grössten Zahlen genommen, die mir seitens der Bundesverwaltung vorliegen.

Welche Notwendigkeiten sowie technischen und politischen Möglichkeiten bei der übernächsten Sanierung bestehen werden, wissen wir heute nicht. Der Bundesrat geht stillschweigend davon aus, dass diese dann gleich seien wie heute. Seine Variante behindert die Chance, dass die EU-Länder bis zur übernächsten Sanierung in weiteren vierzig Jahren zu einer ökologischeren Verkehrspolitik finden. Wenn die Schweiz bei der Verlagerung ihren Engpassdruck nicht aufrechterhält, nimmt sie ihrer eigenen Politik die Überzeugungskraft. Es ist deshalb legitim, punkto Kostenvergleich die Zeit bis zur übernächsten Sanierung zu betrachten.

Der Direktor des Astra hat vor dem Entscheid des Bundesrates für eine zweite Röhre mehrere Publikationen verfasst, in denen er überzeugend dargelegt hat, wo die grössten Staus und wo die Engpässe auf den Schweizer Strassen sind. Mit lediglich 17 000 Fahrten pro Tag gehört der Gotthard nicht zu den Engpässen, die zuoberst auf der Traktandenliste stehen dürfen. Ein haushälterischer Umgang mit öffentlichen Mitteln ist somit nicht ersichtlich. Dass aber diese mindestens 2,6 Milliarden Franken, welche die bundesrätliche Va



riante mehr kostet, andernorts zu Verzögerungen und allenfalls zu Streichungen führen werden, liegt auf der Hand. Ich komme zur Verhandlungsposition gegenüber der EU: Schon im Januar dieses Jahres war klar, dass das Kräfteverhältnis zwischen den EU-Staaten und der Schweiz unausgewogen ist und noch unausgewogener werden dürfte und dass die Weiterentwicklung der bilateralen Verträge auf Schwierigkeiten, möglicherweise gar Grenzen stossen könnte. Dabei war klar, dass Sonderwünsche der Schweiz auch Sonderwünsche der Vertragspartner zur Folge haben werden. Nach dem Ja zur Masseneinwanderungs-Initiative hat sich diese Situation nochmals verschärft. Unsere Verhandlungsposition gegenüber der EU hat sich insofern verschlechtert, als wir nun zuerst einen Ausweg aus dem Personenfreizügigkeits-Engpass finden müssen und dabei auf Verständnis aufseiten der EU angewiesen sind. Die uns bekannte EU will möglichst freie Fahrt auf der Strasse, auch auf ihrem EU-Verkehrskorridor 24. Wenn man nicht zur Gruppe jener gehört, die im Stillen einen vierspurigen Vollausbau anstreben, darf man nun nicht kurz vor der Fussball-Weltmeisterschaft mit dem Bau einer zweiten Röhre das Eigentor des Jahrhunderts schiessen.

Gestatten Sie mir zum Schluss ein paar wenige Sätze als Urner: Das Volk meines Kantons hat sich an der Urne bisher fünfmal abschlägig zu einer zweiten Röhre geäussert, das letzte Mal im Mai 2011, zu genau jener Variante, die der Bundesrat nun vorschlägt, und im Wissen um den bundesrätlichen Bericht vom Dezember 2010. Es ist für mich nicht akzeptabel, dass die Landesregierung auf Seite 2 der Botschaft, also in der Übersicht und somit im Kern ihrer Aussagen, davon spricht, dass ihre Lösung «den Anliegen des Kantons Tessin Rechnung trägt», zum Kanton Uri aber kein Wort verliert – ganz abgesehen davon, dass das Tessiner Volk bisher an der Urne zu einer zweiten Röhre auch immer Nein gesagt hat.

Unser Minderheitsantrag steht auch im Einklang mit der Haltung der Urner Regierung, die unter anderem in der Kommission vorgetragen wurde, inklusive der Frage des Rolastandorts. Ich wende mich damit an jene, die mit der bevorstehenden Sanierung ernsthaft nicht zu einem künftigen vierspurigen Betrieb im Gotthardtunnel beitragen wollen.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Janiak Claude (S, BL): Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beschäftigt sich seit mittlerweile fünf Jahren und intensiv seit Beginn dieser Legislatur mit der Sanierung des Gotthardtunnels. Es wurden uns alle möglichen Sanierungsvarianten vorgestellt. Wir haben diesem Thema unzählige Stunden gewidmet. Wie die Kommission entscheiden würde, war lange nicht vorhersehbar, aber irgendeinmal hat es Klick gemacht; ich könnte Ihnen sogar noch sagen, an welchem Tag, zu welcher Uhrzeit und in welchem Saal. Als sich Frau Bundesrätin Leuthard und bestimmte Kantone für die zweite Gotthardröhre entschieden hatten, standen die Mehrheitsverhältnisse fest. Wir hätten damals entscheiden können. Von diesem Moment an führten wir letztlich nur noch Scheindiskussionen. Die Bereitschaft, auf Argumente einzugehen, war verflogen.

Ich konzentriere mich auf die Frage der erforderlichen gesetzlichen Grundlage. Das ist ja auch der Inhalt des Rückweisungsantrages der Minderheit I. Lange bevor die Botschaft vorlag, hatte sich in der «Aktuellen Juristischen Praxis» im September 2012 Markus Kern mit einem lesenswerten Beitrag mit dem Titel «Zwischen Alpenschutz und freiem Verkehr: Rechtliche Erwägungen zur zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard» dazu geäussert. Ich zitiere sein Fazit: «Die vorgeschlagene Erstellung einer zweiten Strassentunnelröhre durch den Gotthard mit dem Ziel, verkehrskapazitätsmässige Redundanzen zu schaffen und damit etwa die Sanierung der bestehenden Tunnelröhre ohne Sperrung zu bewältigen, birgt rechtlich in mehrerer Hinsicht Spannungspotenzial. Zwischen dem Bestreben, eine Kapazitätserweiterung zu vermeiden, um damit den Vorgaben des Alpenschutzartikels zu entsprechen, und jenem, die Bestimmungen des Landverkehrsabkommens einzuhalten und

dazu auf mengenmässige Einschränkungen zu verzichten, besteht kaum Handlungsräum. Dies gilt umso mehr, als je nach faktischen Auswirkungen bereits die Erweiterung um eine zweite Tunnelröhre zum Betrieb des Tunnels auf je einer richtungsgrenzen Spur wohl im Resultat eine Kapazitätserweiterung darstellt.» Ich komme darauf noch zurück. Das Zitat geht weiter: «Dieser enge Rahmen steht dem geplanten Tunnelbau somit im Weg und bedingt Rechtsanpassungen, bevor am Gotthard die Baumaschinen auffahren können.» Mit anderen Worten, es braucht eine Verfassungsänderung und Anpassungen beim Landverkehrsabkommen. Der in der Kommission ebenfalls angehörte Professor Alain Griffel hat sich dieser Auffassung angeschlossen. Er hat sie kürzlich in der «NZZ» publiziert. Ich zitiere auch aus seinen Ausführungen: «Die vorgesehene gesetzliche Regelung vermag die Verfassungswidrigkeit des Vorhabens also nicht zu bannen oder zu beseitigen, weil sie als Sicherung (zur Nichterweiterung der Transitstrassenkapazität) von vornherein nicht genügt.» Durch den Bau einer zweiten Gotthardröhre, kombiniert mit einer flankierenden rechtlichen Massnahme entsteht die Gefahr eines künftigen Verfassungsbruchs, der wegen der fehlenden Verfassungsgerichtsbarkeit sogar noch perpetuiert und zementiert würde, weil er von niemandem, auch nicht vom Bundesgericht, korrigiert werden könnte. «Die Verfassungswidrigkeit tritt damit nicht erst bei einer späteren Gesetzesänderung ein, sondern bereits jetzt, da mit dem Bau einer zweiten Röhre und einer rechtlichen Sicherungsmassnahme, der das Element der Dauerhaftigkeit fehlt, die tatsächliche Voraussetzung dafür geschaffen würde ... Massgebend für die Auslegung des Begriffs 'Erhöhung der Transitstrassenkapazität' ist ... nicht die aktuelle rechtliche Ausgestaltung, sondern das Potenzial der baulichen Massnahmen, das physische Fassungsvermögen, konkret die Möglichkeit, zwei Tunnelröhren vierspurig zu befahren.» Aus diesem Grund betrachtet er die Vorlage des Bundesrates als nicht mit der Verfassung vereinbar.

Es ist auch noch auf Herrn Mastronardi verwiesen worden, auf ein Gutachten von ihm. Ich möchte einfach darauf hinweisen, dass er etwas ganz anderes beantwortet hat als die Frage der Verfassungsmässigkeit. Sein Gutachten ist übrigens zwei Jahre vor der Vorlage des Bundesrates erstellt worden. Die Fragestellung lautete dort: Wie lässt sich juristisch die Bundesverfassung in Bezug auf die Kapazität auslegen? Man wollte wissen, wie man den Begriff Kapazität auslegt. Dann hat er sich noch zu Artikel 3 des Strassenverkehrsgesetzes geäussert und gefragt, ob jetzt das Bohren einer zweiten Röhre als «Umbau bestehender Strassen» qualifiziert werden könnte. Das war also eine ganz andere Fragestellung. Die Experten – ich möchte das betonen – haben sich nicht dazu geäussert, ob sie jetzt eine zweite Röhre gut oder schlecht finden. Sie haben sich nur dazu geäussert, ob man die rechtlichen Grundlagen auf Verfassungs- oder auf Gesetzebene regeln muss.

Erstaunt hat mich, dass sich das Bundesamt für Justiz offensichtlich in die Knie zwingen liess. Der Artikel von Markus Kern war dort nicht einmal zur Kenntnis genommen worden, obwohl er immerhin in der «Aktuellen Juristischen Praxis», einer anerkannten Fachzeitschrift, publiziert worden war, die in jeder Anwaltskanzlei, die à jour sein will, aufliegt.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Regelung auf Gesetzebene hält das Bundesamt für Justiz für vertretbar. Man habe nicht gegen die Gesetzesvorlage opponiert, hieß es. Allein schon diese zurückhaltenden Formulierungen lassen aufhorchen. Auf die Frage, was unter Kapazitätserweiterung zu verstehen sei, wurde eingeräumt, man sei sich bewusst, dass es Unschärfen in der Begrifflichkeit gebe und auch andere Beurteilungen vorgenommen werden könnten.

Vorbehalte wurden trotzdem gemacht. Die Notwendigkeit einer Verfassungsänderung sah das Bundesamt weniger bei der Klärung des Begriffs der Kapazitätserweiterung als vielmehr bei einer möglichen Verletzung von Artikel 34 der Bundesverfassung – bei einer möglichen Einschränkung des Rechts auf freie Willensbildung und die unverfälschte Stimmabgabe –, weil Fakten geschaffen werden, welche die Ausgangslage für eine allfällige nachträgliche Verfassungs-

abstimmung über eine zusätzliche Nutzung der zweiten Röhre verändern. Es ist ja logisch: Wenn Sie die Leute fragen, ob sie in den Röhren vier Spuren haben wollen, ja oder nein, dann macht es einen Unterschied, ob diese Röhren schon gebaut sind oder eben noch nicht. Staatspolitisch problematisch, aber rechtlich vertretbar wurde das dann vom Bundesamt genannt. Sich bei einer derart umstrittenen Frage auf solche Aussagen zu stützen, ist meines Erachtens mehr als fragwürdig.

Heute haben wir ja noch ein Gutachten des Kantons Tessin auf den Tisch gelegt bekommen. Ich muss Ihnen sagen: Ich finde es eigentlich eine Zumutung, dass von uns erwartet wird, um Viertel nach acht noch zwanzig Seiten Gutachten zu lesen. Die Fragestellung im Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen, die darin behandelt wird, ist schon seit 2012 ein Thema; ich habe es gesagt. Es ist also nicht eine Fragestellung, die jetzt plötzlich aufgetaucht ist – und da kommt man und legt uns das auf den Tisch! Ich habe es nicht gelesen.

Die Probleme mit dem Landverkehrsabkommen haben durch die Volksabstimmung vom 9. Februar meines Erachtens ohnehin eine neue Dimension erhalten. Nach diesem Abkommen sind bekanntlich mengenmässige Einschränkungen nicht zulässig. Da mit dem Bau der zweiten Tunnelröhre zweifellos ein Kapazitätsausbau einhergeht – dem in der Vorlage beantragten Artikel 3a Absatz 2 des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet zum Trotz –, kann sich die EU auf den Standpunkt stellen, auch dieses Abkommen sei verletzt, wenn die zweite Röhre nur einspurig befahren wird.

Die einen werden jetzt sagen: Wir können den Gotthard ja dichtmachen, ihn für den Durchgangsverkehr sperren und die Europäer ärgern. Die anderen befürchten, dass bei den schwierigen Verhandlungen mit der EU wegen der Annahme der Masseneinwanderungs-Initiative hier ein Feld für Konzessionen eröffnet werden könnte. Der Experte Knoflacher, der von der Kommission zwar für eine Anhörung eingeladen wurde, aber nicht kommen konnte, hat diesen Punkt in seinem Bericht so dargelegt: Er sieht in der Lösung eine Schwächung der Schweizer Verhandlungsposition gegenüber der Begehrlichkeit der EU für einen freien Nord-Süd-Verkehr auf der Strasse.

Ich möchte noch etwas zu dieser Kapazitätserweiterung sagen: Für mich stellt eine zweite Röhre per se eine Kapazitätserweiterung dar, denn die bestehende heutige Kapazität errechnet sich unter anderem aus der Verfügbarkeit des Tunnels, also aus der Anzahl Fahrzeuge pro Tag mal verfügbare Tage. Manchmal ist der Gotthard jetzt ja gesperrt, dann kann man nicht durchfahren. Nach dem Bau einer zweiten Röhre könnte man sicher immer durchfahren. Dann würde halt, wie heute, eine Spur für den Verkehr nach Süden und die andere Spur für den Verkehr nach Norden befahren. Wenn schon, müsste man also dann zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs beschliessen, aber ein solcher Entscheid würde ja kaum einleuchten.

Wenn Sie mit der Bevölkerung sprechen, dann erfahren Sie, dass die wenigsten glauben – übrigens sowohl Befürworter als auch Gegner –, die zweite Röhre werde langfristig nur einspurig befahren. «Ich glaube nicht an den Storch», hat man mir gesagt – ich auch nicht mehr. Die Alpenkantone sowie auch unsere Nachbarländer haben ein grosses Interesse daran, die Verlagerung des Güterverkehrs an allen Alpenübergängen, nicht nur am Gotthard, voranzubringen. Der Bau einer zweiten Röhre läuft dem entgegen.

Mein Antrag auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat gründet auf den rechtlichen Überlegungen, die ich dargelegt habe. Sie sehen auf der Fahne, was mein Rückweisungsantrag beinhaltet.

Ich erlaube mir zum Abschluss aber doch noch ein paar Äusserungen zur Finanzierung: Eine zweite Röhre kostet – wir haben es gehört – 2 bis 3 Milliarden Franken mehr als die Sanierung des Tunnels inklusive Verladeangebot. Neben den hohen Kosten kommt hinzu, dass wir es mit einer Kostenengenauigkeit von 30 Prozent zu tun haben; auch das haben wir gehört. Wir bekamen übrigens von der Finanzkom-

mission einen Mitbericht, in welchem sie den Wunsch äusserte, ein bisschen präzisere Zahlen zu haben, bevor man mit dem Bau anfange. Wenn man aber jetzt schon vorentscheiden muss und die Kosten eine offene Tüte bleiben, haben wir ein Problem.

Eine zweite Röhre stellt auch die Rentabilität der Neat infrage, und finanzpolitisch stellt sich ein weiteres Problem: Die Erneuerung des Gotthard-Strassentunnels beinhaltet Unterhalts- und Ausbaumassnahmen an einer bestehenden Nationalstrasse. Die Finanzierung erfolgt aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Unterhalts- und Ausbaumassnahmen am Gotthard stehen somit in Konkurrenz zu anderen aus der Spezialfinanzierung finanzierten Aufgaben.

Eine zweite Röhre würde dazu führen, dass andere politisch gewollte Projekte unter Druck kommen. Viele in diesem Saal, davon bin ich überzeugt, werden aus ihren Regionen Projekte kennen, die weit dringlicher sind. Herr Stadler hat auf die Stausituationen hingewiesen. Der Gotthard hat kein Stauproblem. Diejenigen, die am Ostermontag dort durchfahren, werden das zwar anders erleben; wenn man das Ganze aber objektiv und über das ganze Jahr betrachtet, gibt es die Stauprobleme in Zürich, in Bern, im Grossraum Lausanne und auch in Basel. Mir ist es lieber – das muss ich Ihnen sagen –, wenn wir die Probleme auf unseren Autobahnen dort zuerst lösen, damit wir nicht jeden Tag, ob man jetzt in die Stadt hinein- oder aus der Stadt herausfährt, permanent im Stau steht. Das sind weiss Gott dringlichere Probleme als der Stau am Gotthard. Ganz abgesehen davon – davon hat noch niemand gesprochen – werden selbstverständlich die künftigen Unterhaltskosten doppelt so hoch sein wie heute. Zwei Tunnels kosten halt auch im Unterhalt mehr als nur einer.

Ich bitte Sie deshalb, die Vorlage zurückzuweisen, falls Sie darauf eintreten, und zumindest bei den Rechtsfragen, die man nicht einfach unter den Tisch wischen kann, eine Klärung zu verlangen, die dann tatsächlich «verhebt». Ich bin überzeugt, dass man das Problem auf Verfassungsebene lösen muss, weil man es auf Gesetzesebene nicht lösen kann.

Bieri Peter (CE, ZG): Es war im Jahr 2009, als ich als Präsident der ständärtlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen von meinen Kommissionskolleginnen und -kollegen beauftragt wurde, dem Bundesrat in einem Postulat Fragen zur Zukunft des Verkehrs am Gotthard zu stellen. Wir hatten damals zu Vorstössen unserer beiden Tessiner Ständeräte in dieser Sache Stellung zu nehmen. Ein erster Themenkreis unseres Postulates umfasste den Bereich der Sanierung des bestehenden Tunnels, in technischer und organisatorischer Hinsicht. Ein zweiter Teil widmete sich den politisch-institutionellen Voraussetzungen des Baus einer zweiten Gotthardröhre. Dabei wurde auch die Frage nach der Vereinbarkeit mit dem Alpenschutzartikel unserer Bundesverfassung gestellt. Weitere Aspekte beinhalteten die Kosten der verschiedenen Varianten sowie die Wirkung auf die gewünschte Verkehrsverlagerung. Die Kommission war sich bewusst, dass der Gotthard-Strassentunnel mit einer oder zwei Röhren im Spannungsfeld von Kapazität, Verfügbarkeit, Sicherheit, Zustand der Anlage und Vollzug des Volkswillens stehen würde. Die vom Bundesrat und unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen angestrebte Lösung sollte diesen Forderungen Rechnung tragen können.

Unterdessen sind fünf Jahre durchs Land gegangen. Bundesrat, Verwaltung und Spezialisten haben die notwendigen Abklärungen getroffen. Wir haben diese umfassenden Berichte in der Kommission intensiv diskutiert und auch noch zusätzliche Fragen zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen der betroffenen Anrainerkantone gestellt. Es wurden jetzt verschiedene Rechtsgutachten zitiert; je nachdem, auf welcher Seite man steht, hat man das eine oder das andere Rechtsgutachten zu Hilfe genommen und hat dieses zitiert. Aber letztendlich müssen wir, glaube ich, uns als Parlamentarier doch auch an die von unserer zuständigen Stelle, nämlich vom Bundesamt für Justiz, gemachte Meinung halten und uns daran orientieren, insbesondere wenn die ver-



schiedenen Rechtsprofessoren hier gegenteilige Ansichten vertreten. Wenn der Verkehr im Urnerland und in der Leventina flüssiger und vor allem sicherer werden soll, so ist zu sagen – hier zitiere ich nun unseren früheren Kollegen Hansheiri Inderkum, der immerhin ein juristisches Gewissen in diesem Rat war, aus seinem Artikel in der «*NZZ*» vom 3. März 2014 –, dass ein solcher zweiter Tunnel durchaus im Sinne eines richtig verstandenen Umwelt- und Alpenschutzes sei.

Mit der gesetzlichen Verankerung des einspurigen Betriebes kann nicht einmal die EU, sondern letztlich nur der Souverän selber über eine Verfassungsänderung eine Kapazitätserweiterung beschliessen. Was nun die im Ergebnis zum Teil widersprüchlichen Gutachten zur Verfassungsfrage betrifft, können wir für uns doch den Schluss daraus ziehen, dass die Haltung des Bundesamtes für uns letztlich ein höheres Gewicht haben sollte als jene von Rechtsprofessoren, die hierzu widersprüchliche Aussagen machen.

Aus staatspolitischer und volkswirtschaftlicher Sicht gilt es, die Situation für die beiden hauptsächlich betroffenen Kantone Uri und Tessin zu beachten. Zu Recht – das muss hier auch gesagt werden – wehrt sich die Urner Bevölkerung, weil bei einer mehrjährigen Schliessung der bestehenden Röhre der Bahnverlad des Schwerverkehrs im Talboden und der Personenwagen in Göschenen die Dörfer im Strassenverkehr erstickt würden. Hier erinnere ich an das, was uns die Urner Regierung bei den Hearings gesagt hat. Auch ist es unsern Tessiner Mitbürgerinnen und Mitbürgern schwerlich zuzumuten, dass die wichtigste Strassenverbindung in die übrige Schweiz während drei bis vier Jahren geschlossen bleibt. Es kann auch nicht argumentiert werden, dass man ja über den San Bernardino oder dann über den Simplon eine adäquate andere Möglichkeit hätte. Es geht hier vor allem auch um die Distanzen und um die Kapazitäten, die wir benutzen können, wenn wir uns von der Deutschschweiz ins Tessin oder in umgekehrter Richtung bewegen wollen.

Nicht zu vergessen ist alsdann die ohnehin schon strukturschwache Leventina, die in dieser Situation ohne eine substantielle staatliche Stützung einen wirtschaftlichen Einbruch erleben würde.

Den Baukosten des neuen Tunnels von rund zwei Milliarden Franken stehen bei einer reinen Sanierungsvariante 800 Millionen Franken für den LKW- und den PW-Verlad auf der Schiene gegenüber. Diese einmaligen Investitionen sind nicht nachhaltig und kommen volkswirtschaftlich gesehen einer Mittelverschwendug gleich. In etwa dreissig Jahren würde sich die ganze Übung zudem wiederholen.

Das wohl am meisten einleuchtende Argument ist die Sicherheit. Es ist eine traurige Realität, dass schon viele Menschen in diesem Tunnel beim Zusammenprallen von Fahrzeugen ihr Leben verloren haben. Wenn nun der gleich lange Ceneri-Eisenbahntunnel aus Sicherheitsgründen mit zwei richtungsgrenzen Röhren gebaut werden muss, kann doch wohl niemand behaupten, dass diese Notwendigkeit bei einem Strassentunnel nicht gegeben sei.

Da ich in diesem Rat immer auch die Interessen des öffentlichen Verkehrs zu vertreten versuche, möchte ich darauf hinweisen, dass die Nutzung des neuen Neat-Basistunnels mit einer Kurz-Rola Amsteg-Biasca für das Ziel, den Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene zu bringen, wenig Sinn macht; dass die Leistungskapazität der Neat eingeschränkt wird, wenn wir diese Rola betreiben müssen; dass die Güterverkehrszüge teilweise über die nicht 4-Meter-taugliche Bergstrecke geführt werden müssten und dass auch der von den Urnern anbegehrte Halt der Personenzüge in Altdorf kaum mehr möglich wäre. Für die Verkehrsverlagerung bleibt es hingegen zwingend, dass mit dem Bau der zweiten Röhre die Kapazität nicht erhöht wird. Im Gegenteil: Mit dem von uns beschlossenen 4-Meter-Korridor und der Neat auf der Gotthardlinie muss es gelingen, bei der Güterverkehrsverlagerung einen wichtigen Schritt voranzukommen.

Ich habe mir lange Gedanken gemacht; ich bin nicht von einer vorgefassten Meinung ausgegangen. Aufgrund all dieser

Berichte – nicht nur der bundesrätlichen Botschaft, sondern auch der zusätzlichen Berichte, die wir in der Kommission erhalten haben – bin ich aber zur Auffassung gekommen, dass der bundesrätliche Entwurf von allen Varianten die richtige ist.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, einzutreten und der Vorlage des Bundesrates zuzustimmen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Der Alpenschutzartikel in der Verfassung ist glasklar. Die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden, und der alpenquerende Gütertransit von Grenze zu Grenze muss auf die Schiene verlagert werden. Was schlägt uns der Bundesrat vor? Nichts anderes als den Bau eines vollkommen neuen Strassentunnels durch den Gotthard. Frau Bundesrätin, Sie können die Vorlage noch so lange als Sanierungsvorlage für den bisherigen Strassentunnel verkaufen, Tatsache ist und bleibt, dass zusätzlich zum bestehenden Strassentunnel ein ganz neuer Strassentunnel gebaut werden soll. Mit Verlaub, auch mit allen schönen Worten werden Sie der Bevölkerung nicht weismachen können, dass eins und eins plötzlich nicht mehr zwei, sondern eins ergeben soll. Zwei Strassentunnel sind und bleiben das Doppelte von einem Strassentunnel.

Wir haben dabei nicht überhört, dass Sie die beiden Tunnel in Zukunft nur einspurig betreiben wollen. Das ist ja schön und recht, aber das ändert doch nichts daran, dass Sie die Strassenkapazität mit dem zweiten Gotthardtunnel verdoppeln. Ob diese neue Strassenkapazität voll genutzt wird oder nicht, ändert nichts daran, dass die Kapazität verdoppelt worden ist. Kapazität meint die maximale Ausnutzung, die maximale Leistungsfähigkeit einer Infrastruktur. Die Speicherkapazität in der Informatik meint das maximale Fassungsvermögen eines Speichers. Kapazität bei einem Verkehrsträger meint den Verkehrsfluss, den der Verkehrsträger maximal bewältigen kann, unabhängig davon, ob die vorhandene Kapazität real auch genutzt wird oder nicht.

Ein anderes Beispiel: Wenn Sie ein zweistöckiges Haus bauen, dann verfügen Sie über ein zweistöckiges Haus, auch wenn Sie beim oberen Stock den Schlüssel abziehen und die Nutzung verbieten. Wo kämen Sie hin, wenn Sie bei der Sanierungsnotwendigkeit eines Gebäudes in Zukunft einfach zunächst ein zweites Gebäude erstellen wollten, damit eine Sanierung möglich wird? Zwei Strassentunnels – es ist und bleibt so – sind das Doppelte von einem Strassentunnel. Mit der Verdoppelung der alpenquerenden Transitkapazität auf der Strasse aber wird der Alpenschutzartikel in der Verfassung gebrochen. Wenn man diesen Verfassungsartikel ändern will, muss man eine Verfassungsvorlage bringen. Das ist aber mit dieser Vorlage nicht geschehen.

Was gebaut wird, das kann auch genutzt werden. Sie kennen den Begriff «die normative Kraft des Faktischen»; was faktisch besteht, wird früher oder später auch zur Norm. Wenn die Kapazität besteht, wird man auf die Dauer nicht verbieten können, diese Kapazität auch zu nutzen. Niemand hat natürlich etwas dagegen, dass der bestehende Gottard-Strassentunnel saniert wird. Aber das ist auch beim Verzicht auf einen neuen Strassentunnel ohne Weiteres realisierbar, und zwar viel günstiger und ohne Bruch des Alpenschutzartikels in der Verfassung. 2016 wird mit dem Gottard-Basistunnel das grösste und teuerste Bauwerk eröffnet, das die Schweiz je erstellt hat. Es wäre doch eine kapitale Dummheit, die Sanierung des Strassentunnels nicht auf die Eröffnung dieses Basistunnels abzustimmen. Die Kapazität auf der Bahn für Güter und Personen ist nach der Eröffnung dieses Basistunnels vorhanden, dies umso mehr, wenn die Sanierung des Strassentunnels im Winterhalbjahr durchgeführt wird.

Etwas Weiteres kommt hinzu: Statt sich wie der Bundesrat mit dem Scheitern des Verlagerungsziels in der Verfassung abzufinden, muss man die Sanierung des Strassentunnels doch dazu nutzen, die Verlagerung auf die Schiene endlich entscheidend voranzutreiben. Die Kapazitäten auf der Schiene sind nach der Eröffnung des Basistunnels vorhanden; man muss sie nur nutzen. Die Transporteure, die sich dank der Sanierung des Strassentunnels an die rollende



Landstrasse und den Vorzug der Schiene gewöhnt haben, werden das nachher auch nutzen, wenn es so funktioniert, wie es nach der Eröffnung des Basistunnels funktionieren muss. Die Sanierung des Strassentunnels mit der daraus folgenden Teilsperre ist doch für die Verkehrsverlagerung eine einmalige Chance, die wir nicht verpassen dürfen. Der Schlüssel dazu ist das Nein zu dieser Vorlage.

Zu guter Letzt: Sie erinnern sich, schon die Lancierung der Alpen-Initiative Ende der Achtzigerjahre war eine Antwort auf den Plan einer zweiten Gotthardröhre – «Nein zur zweiten Röhre!» Das Volk hat zur Alpen-Initiative Ja gesagt, genauso wie das Volk vor etwa zehn Jahren Nein zum Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative gesagt hat, der auch eine zweite Gotthardröhre wollte. Es spricht doch alles dafür, dass auch dieser neue Anlauf für eine zweite Röhre scheitern wird, wenn nicht hier, so doch spätestens in der Volksabstimmung.

Theiler Georges (RL, LU): Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist notwendig, und das ist ja eigentlich in diesem Saal auch unbestritten. Für eine Sanierung ist aber auch gar nicht das Parlament zuständig, sondern sie liegt in der Kompetenz des Bundesrates. Und es erstaunt mich also schon wahnsinnig, dass man über eine Sanierung dermassen miteinander streiten kann, wie das beim Gotthard nun wieder einmal der Fall ist. Aber das liegt offenbar an diesem Mythos Gotthard.

Die Lösung des Bundesrates überzeugt mich, sie ist sachlich richtig, sie ist aber auch freundidgenössisch richtig. Ich bitte Sie um Zustimmung zu dieser Vorlage und gleichzeitig um Ablehnung aller Rückweisungsanträge. Da ich aber zu den Rückweisungsanträgen erst Herrn Janiak gehört habe und Herr Gruber noch nicht gesprochen hat, behalte ich mir vor, am Schluss auch zu den beiden von ihm vertretenen Rückweisungsanträgen noch etwas beizufügen.

Die vorgeschlagene Lösung hat massive Vorteile gegenüber einer Schliessung des Tunnels während drei Jahren. Ich meine, dass es auch ein Verfassungsauftrag in diesem Lande ist, eine Region nicht abzuhängen. Es gibt nicht nur die einzelnen Verfassungsklausuren, welche jetzt so heftig von Juristen diskutiert werden. Es gibt auch noch andere, und die anderen gelten für mich ebenso, und deshalb halte ich mich, Herr Stadler, in allen Teilen an die Verfassung. Das macht auch der Bundesrat, das macht die Mehrheit Ihrer Kommission.

Der Vorteil dieser zweiten Röhre ist nun wirklich, dass der Kanton Tessin nicht abgehängt wird. Wir haben zu diesem Thema umfangreiche Dossiers erhalten, in denen die Auswirkungen aufgezeigt wurden. Der Kanton Tessin profitiert selbstverständlich volkswirtschaftlich auch vom Bau und von der Sanierung eines Tunnels. Das ist immer so. Aber dummerweise entstehen die Schäden ganz woanders, nämlich im Bereich des Tourismus, und das kann man nicht gegeneinander aufwiegen. Wenn dann nämlich im Tourismusbereich Hotels oder Betriebe eingehen, nützt es ihnen nichts, wenn andere gleichzeitig am Gotthard oder in Airolo mit der Quellensteuer etwas verdienen. Es ist ein Gebot freundidgenössischer Art, einen Kanton nicht einfach drei Jahre lang abzuhängen. Da kann man auch nicht kommen, Herr Stadler, und sagen, die Neat sei dann eine Ersatzlösung. In der Schweiz werden 84 Prozent der Verkehrsleistungen auf der Strasse abgewickelt und 16 Prozent auf der Schiene. Da können Sie nicht kommen und sagen, die Neat sei eine Ersatzlösung.

Das Abhängen bestimmter Regionen infolge Schliessungen oder Teilschliessungen von Strassenabschnitten haben wir in Luzern bei der teilweisen Schliessung des Cityrings sehr drastisch erlebt. Ich mache den Mitarbeitenden des Astra ein Kompliment: Sie haben das Problem sehr gut gehandhabt. Sie haben jeweils angekündigt, es gebe an diesem Wochenende dort und dort eine Schliessung; auch nachts wurden gewisse Abschnitte geschlossen, und der Verkehr wurde teilweise über die Stadt umgeleitet. Aber man kann alles noch so gut abwickeln: Wenn Sie den Leuten eine oder zwei Wochen vorher sagen, dass dann der Tunnel zu ist und

dass das mit Stau verbunden ist, werden die Leute reagieren und werden die Region oder die Stadt meiden. So wird es auch dem Tessin ergehen, und ich möchte das dem Kanton Tessin nicht auch noch zumuten.

Ich kann mich den Äusserungen von Kollege Bieri bezüglich der Sicherheit voll und ganz anschliessen. Ich habe die Ereignisse von 2001 mit den elf Toten im Gotthardtunnel noch in sehr guter Erinnerung. Es waren diese elf Toten, die uns alle aufgeschreckt haben. Aber die Auswirkungen nachher, nämlich vier bis fünf Monate keine Strassenverbindung ins Tessin zu haben, war natürlich für viele im Tessin auch ein schlimmes Erlebnis und hat zu Schäden geführt. Ich habe Mühe, dass die gleichen Leute, die heute sagen, im Strassenverkehr spielt die Sicherheit keine so grosse Rolle, sich beim Ceneri für einen richtungsgetrennten Bahntunnel eingesetzt haben – dies obwohl ja bekanntlich die Schiene relativ sicher dafür sorgt, dass der Zug nicht in eine andere Richtung fährt, was leider bei der Strasse nicht der Fall ist. Da wird doch mit völlig unterschiedlichen Ellen gemessen, wenn Leute sagen, dass es bei der Bahn zwei Tunnels brauche! Beim Ceneri haben wir hier im Parlament den entsprechenden Mehrkosten zugestimmt, und auch ich habe mich dafür eingesetzt. Darum bitte ich Sie, hier mit gleichen Ellen zu messen.

Ich komme noch kurz zur Finanzierung: Es werden nun ganz unterschiedlich hohe Zahlen herumgeboten. In der Botschaft ist aber klar ausgewiesen, was Sache ist. Wir haben auch noch ein Zusatzgutachten eines namhaften Büros erhalten. Im Bericht dieses Büros, welches diese dynamische Rechnung gemacht hat, kommt erstens einmal zum Ausdruck, dass keine Erträge vorhanden sind und man diese auch nicht berechnen kann. Das stimmt. Das ist in der Wirtschaft anders. Da haben Sie Investitionen, die künftigen Erträgen gegenüberstehen.

Aber was noch viel gravierender ist: Alle diese Elemente an Kosten, aber auch an Nutzen, welche wir als Befürwortende in Argumente münzen, kommen dort nicht vor. Es wird also keine Berechnung gemacht über die Kosten des Verlads. Es wird keine Berechnung gemacht über die längeren Reisezeiten. Es wird der Nutzen nicht einbezogen bezüglich der Sicherheit, bezüglich der Verfügbarkeit im Störfall. Es wird nicht auf die verbesserten Möglichkeiten hingewiesen, weil der Unterhalt erleichtert wird, natürlich auch der Unterhalt in vierzig Jahren. Damit – das muss ich einfach sagen – haben die Leute wenigstens ehrlicherweise gesagt, dass man diese Bedingungen nur schwer bewerten kann, und das ist der Grund für die unterschiedlichen Zahlen.

Aber Sache ist, dass die Sanierung mit einer zweiten Röhre laut Botschaft 2,8 Milliarden Franken kostet. Wichtig ist hier aber zu wissen, dass das etwa zehn Jahre dauert. Da können Sie selber rechnen: Das gibt 280 Millionen Franken jährlich. Das läuft alles über das Sanierungsbudget. Das ist ein separater Topf, und 280 Millionen pro Jahr sind verkraftbar. Die Rola-Lösung kostet 1,7 Milliarden, muss aber innerhalb sechs Jahren abgewickelt werden. Die raschen Rechner werden feststellen, dass das auch 280 Millionen Franken jährlich sind. Es gibt aber dort einen gravierenden Unterschied: 1 Milliarde Franken bei der Rola-Lösung stecken Sie ins Nichts. Sie bauen da Verladestationen, die der Kanton Uri nicht will, und im Tessin ist man auch dagegen. Diese Verladestationen müssen Sie alle wieder zurückbauen, und einen grossen Teil der Kosten müssen Sie aufwenden, um die Rola attraktiv zu gestalten und zu subventionieren. Sie haben also nach diesen sechs Jahren 1 Milliarde Franken für nichts investiert, und das finde ich einfach unverantwortbar.

Aus diesen Gründen, meine ich, ist die Finanzierung sinnvoll und richtig. Man könnte durchaus auch über eine Abgabe diskutieren; wir haben diese Frage in der Kommission auch gestreift. Ich meine, dass das Gegenstand des Fondsbeschlusses sein muss, den wir dann diskutieren. Es gibt die Möglichkeit, eine Abgabe zu erheben.

Jetzt noch ein Wort zur Verfassungsmässigkeit: Es stört mich, wenn ich hier im Saal dargestellt werde, als ob ich gegen die Bundesverfassung verstossen würde. So wurde das



von den Gegnern quasi dargestellt. Also: Laut Bundesrat und laut Bundesamt für Justiz ist das Ganze verfassungskonform, und zwar aus dem Grund, weil keine Kapazitätsausweitung stattfindet und das Dosiersystem wie gehabt, mit den entsprechenden Mindestabständen zwischen den Lastwagen, weiterläuft. Alle anderen Artikel, welche den Alpenschutz betreffen, werden nicht angetastet. Sollte sich nun, dies ist ja logisch, eine Änderung irgendwelcher Art abzeichnen, wie das nun an die Wand gemalt wird, dann hat einzig und allein das Schweizervolk darüber zu entscheiden. Das dürfen wir ruhig kommenden Generationen überlassen. Interessant ist aber für mich ein Artikel, den ich erwähnen möchte, wenn man schon so viele Gutachten angeführt: Ein sehr kluger Vorgänger von uns, ein alt Ständerat, Hansheiri Inderkum, Rechtsanwalt und Notar aus dem Kanton Uri, hat in einem Artikel der «Neuen Zürcher Zeitung» geschrieben, dass die angestrebte Lösung verfassungskonform sei. Das schreibt ein kluger alt Ständerat – womit ich nicht sagen möchte, dass es etwa keine anderen klugen Urner Ständeräte geben würde; ich möchte mich da durchaus nicht irgendwie einer Abgrenzung schuldig machen. Er schreibt aber auch noch, dass das Landverkehrsabkommen, das ja hier auch Gegenstand ist, von dieser Sache nicht berührt werde und dass es sogar gefährlich sein könnte, dieses Landverkehrsabkommen zur Diskussion zu stellen. Darin hat es nämlich gewisse Dinge, die vielleicht dann plötzlich für die ganze Sache nicht mehr so genehm sein könnten, enthält es doch unter anderem auch den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels. Hansheiri Inderkum schreibt dann aber, dass zu fragen wäre, ob das Landverkehrsabkommen nicht verletzt würde, wenn die Schweiz sich anschickte, die bestehende Röhre zu sanieren, ohne vorher eine Ersatzröhre zu erstellen. Diese Frage wurde nicht diskutiert, ist aber in hohem Masse interessant. Es geht letztlich darum, dass das Landverkehrsabkommen auch verlangt, dass wir die Strasse offen halten; das ist ein Bestandteil des Landverkehrsabkommens. Wenn Sie die Strasse während drei Jahren schliessen, könnten Sie möglicherweise – logisch – doch gegen dieses Landverkehrsabkommen verstossen.

Herr Janiak hat erwähnt, dass er das Gutachten des Kantons Tessin, welches in die genau gleiche Richtung geht, heute Morgen nicht habe lesen können. Ja, ich hatte auch Mühe, das in dieser kurzen Zeit zu lesen. Aber Herr Janiak, ich frage Sie: Hätten Sie den Rückweisungsantrag zurückgezogen, wenn Sie das Gutachten schon letzte Woche gehabt hätten? Ich glaube wohl kaum.

Ich gestatte mir zum Schluss – ich behalte mir vor, dann noch etwas zur Rückweisung zu sagen –, zum Schwerverkehr generell etwas zu sagen: Die Zahl der Transitsfahrten durch den Gotthard konnte reduziert werden. Im letzten Jahr waren es stattliche 65 000 Fahrzeuge weniger, die durch den Gotthard gefahren sind. Die Fertigstellung der Neat habe ich immer als Voraussetzung betrachtet, damit die Verlagerung überhaupt spielen kann. Zu glauben, man könne ohne die Neat eine echte Verlagerung hinbringen, war wohl doch immer etwas illusorisch. Aber zusammen mit dem Ceneri-Basistunnel, mit der Flachbahn und mit dem 4-Meter-Korridor sollte es möglich sein, ein attraktives Angebot für die Transporteure zu machen.

Man muss immerhin wissen, dass wir als entscheidende Massnahme im Alpenschutzartikel die LSVA eingeführt haben. Ich glaube, sehr viele Leute wissen nicht, was diese LSVA kostet. Sie kostet einen Transporteur, der ein Jahr lang in der Schweiz fährt, 80 000 Franken für ein einziges Fahrzeug. Die Kosten für die LSVA sind höher als die Kosten für den Chauffeur. Das wissen die Leute nicht. Man belastet die eine Seite massiv. Leider sind wir bisher nicht in der Lage gewesen, auf der Bahn ein ähnlich attraktives Angebot zu erstellen, obwohl wir die Strasse dermassen belastet haben. Jetzt kommt noch etwas Weiteres dazu: Es werden immer die Lastwagen am Gotthard gezählt. Das ist genauso falsch, wie wenn man im Zusammenhang mit dem Fluglärm die Anzahl der landenden Flugzeuge zählt. Die Flugzeuge könnten keinen Lärm mehr verursachen, und sie würden immer noch

gezählt und wären immer noch Gegenstand dieser unsinnigen Abkommen, in welchen die Anzahl festgeschrieben ist. Am Gotthard könnten wir zu hundert Prozent Elektrofahrzeuge haben, und man würde noch dagegen opponieren. Wir haben von Herrn Peter Füglstaler vom Bundesamt für Verkehr an der letzten Kommissionssitzung ganz interessante Zahlen erhalten. Ich kenne diese Zahlen, aber ich ziehe Herrn Füglstaler, damit Sie es vielleicht endlich auch wahrnehmen und glauben: Seit dem 1. Januar kann man nur noch Euro-6-Lastwagen kaufen, und in zehn Jahren werden diese die Norm sein: «Der Schwerverkehr wird seinen Anteil an Stickoxidemissionen (NOx) und Feinstaubemissionen sehr deutlich reduzieren: So hat ein Euro-6-Lastwagen einen NOx-Ausstoss von 0,19 g/km ... während ein Diesel-PKW der Euro-6-Norm ungefähr den gleichen NOx-Ausstoss hat wie ein Euro-6-Lastwagen.» Also nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass in Zukunft ein Personenwagen mindestens im gleichen Ausmass dazu beiträgt, dass die Luft verschmutzt wird, aber um das Hundertfache reduziert gegenüber dem, was wir bei der Einführung des Alpenschutzartikels diskutiert haben. Es kann also niemand abstreiten, dass die Luft inzwischen wesentlich besser ist. An der Lärmreduktion wird ebenfalls gearbeitet. Und beim Lärm, Herr Stadler, kann man mit zwei Ohren hinhören, hier die Bahn und dort die Strasse: Die Bahn verursacht auch heute noch höhere Lärmwerte.

Ich komme zum Schluss: Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten, ihr zuzustimmen und die Rückweisungsanträge der Minderheit I (Janiak) sowie der Minderheiten II und III (Graber Konrad) abzulehnen.

Savary Géraldine (S, VD): Après les interventions des précurseurs, je vais commencer par parler de ce qui est incontesté dans ce débat. Tout d'abord, quels que soient les conclusions et les votes, il est incontesté que la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard est indispensable.

Ce qui est aussi incontesté, c'est que les solutions – dont nous avons discuté pendant de longs mois –, de l'Office fédéral des transports pour pallier la fermeture provisoire du tunnel ne sont ni faciles ni évidentes. Dans ce cas particulier, il ne faut pas critiquer la mauvaise volonté de l'Office fédéral des transports, mais plutôt saluer sa volonté d'analyser et de vérifier toutes les variantes possibles pour trouver des solutions.

Il est également incontesté que la réfection coûtera cher. Même les mesures compensatoires «douces» devront être financièrement assumées par la collectivité et devront être engagées pendant la réfection du tunnel actuel.

Dernier point incontesté: la question de la sécurité. On est tous d'accord pour considérer que la sécurité doit être assurée et améliorée.

La question que l'on doit se poser et qui nous est soumise aujourd'hui est de savoir si la construction d'un second tube à plus de trois milliards de francs est le bon investissement pour répondre à ce qui est incontestable et incontesté et si nous avons les moyens financiers pour assumer ces frais. Je reprends le chiffre discuté en commission, à savoir plus de trois milliards de francs, car les coûts sur le long terme seront supérieurs aux sommes prévues. Après des mois de discussion en commission durant lesquels nous avons pris la peine d'analyser la situation en détail, la réponse est clairement négative.

Je vous invite donc à ne pas entrer en matière, c'est-à-dire à soutenir la proposition de la minorité Stadler Markus, ainsi qu'à adopter les propositions de renvoi des minorités Janiak et Graber Konrad.

Pourquoi? Dans la réflexion sur cet enjeu, on n'a pas évoqué aujourd'hui la question de la cohésion nationale. Nous l'avons vu dans le cas du projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), la politique des transports est l'un des facteurs clés de la cohésion nationale. Nous devons donc nous demander comment améliorer et favoriser la cohésion nationale par la mobilité, par la compréhension entre les régions. Quelles sont les régions du pays qui aujourd'hui ont besoin des investisse-

ments des pouvoirs publics? Où se concentre le trafic? Nous savons que le gros du trafic s'écoule dans les agglomérations, que le trafic qui passe par le tunnel routier du Saint-Gothard s'est stabilisé – cela a été rappelé y compris par Monsieur Theiler –, que dans deux ans le tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard sera ouvert et fera du Tessin l'une des régions les mieux desservies du pays.

Quel signal envoyons-nous en termes de politique des transports si nous décidons de percer un tunnel autoroutier supplémentaire au moment même où nous ouvrons un nouveau tunnel ferroviaire de base? Quelle cohérence souhaitons-nous mettre dans notre politique de la mobilité et, par conséquent, comment tenons-nous compte du souci de favoriser la cohésion nationale? Si nous consultons la carte des besoins en Suisse, nous nous apercevons que les embouteillages les plus importants, les plus difficiles à supporter pour la population se concentrent autour de Zurich, de la métropole lémanique et de Berne. Les déplacements pour les loisirs, le trafic de transit, les embouteillages pendant les vacances au Tessin, en particulier, importunent certes les habitants, mais ces nuisances sont sans commune mesure avec les 80 000 véhicules qui passent tous les jours à Genève, à Lugano ou à Lucerne ou avec les 130 000 véhicules au nord de Zurich ou dans l'agglomération bâloise.

La cohésion nationale est fondée sur une certaine symétrie des efforts et des investissements. Les régions de Suisse, les cantons, la population ont dit oui à la NLFA. Notre conseil a dit oui au corridor quatre mètres. Nous ne pouvons par conséquent que dire non à un investissement tel que celui qui nous est présenté, aussi onéreux que dangereux pour la cohésion nationale. Les mesures alternatives existent, Monsieur Stadler en a abondamment parlé. Bien sûr qu'elles coûtent, nous sommes d'accord sur ce point avec Monsieur Theiler. Mais vous dites, Monsieur Theiler, que c'est un milliard de francs pour rien. Non, ce n'est pas un milliard pour rien, c'est un milliard pour rassurer le Tessin qu'ici à Berne et dans toutes les régions du pays, nous sommes évidemment sensibles à la situation du canton du Tessin. Donc ce n'est pas un milliard de francs pour rien, c'est un milliard pour la cohésion nationale.

Ce n'est pas un milliard de trop, si on considère que c'est un milliard bien investi et plus intéressant à investir que de dépenser 2,4 milliards pour augmenter la capacité de transit.

Le financement du deuxième tube hypothèque le calendrier des autres investissements nécessaires dans le domaine de la mobilité. L'échec du projet d'augmentation du prix de la vignette autoroutière, l'incertitude quant aux hausses des taxes sur l'essence et la nouvelle guerre qu'ont déclarée les milieux de la route au financement croisé n'augurent rien de bon. J'aimerais bien que celles et ceux qui sont partisans de la construction du deuxième tube, en particulier les milieux autoroutiers, nous disent comment ces investissements seront financés sans enterrer toutes les mesures prévues contre les goulets d'étranglement et les projets de nouveaux tronçons. Les nombreuses auditions de représentants des milieux routiers que nous avons eues en commission n'ont fait qu'aggraver nos inquiétudes; il n'y a eu aucune proposition de financement global pour la mobilité par la route de la part de ces milieux.

En définitive, je dois avouer qu'à la fin de nos travaux, les auditions des professeurs Alain Griffel et Markus Kern – cela a été dit – ont retenti comme un coup de tonnerre dans le ciel, même si celui-ci n'était évidemment pas bleu; elles ont jeté le trouble dans les convictions que nous avions de part et d'autre. Le débat – on en a parlé – a été visible dans les articles de la «NZZ» entre Hansheiri Inderkum, notre ancien collègue, et le professeur Griffel. Franchement, même si on considère qu'il s'agit d'une querelle de juristes, cela ne peut que nous inciter à davantage de prudence. La construction du deuxième tube est-elle compatible avec l'article 84 alinéa 3 de notre Constitution? L'Accord avec l'Union européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route devra-t-il être renégocié? Je ne suis pas suffisamment spécialiste pour trancher, mais les doutes sont très grands. Le Département fédéral de justice et police

nous a expliqué à quel point il n'y avait pas de problèmes, mais avec une retenue – je dirai – inhabituelle. La démonstration de notre collègue Claude Janiak est, je trouve, extrêmement frappante.

Cette querelle de juristes, qui touche à des questions profondes pour nous, suscite suffisamment de doutes pour que l'on accepte les propositions de renvoi des minorités Graber Konrad et Janiak.

Le bon sens doit parfois aussi frapper nos esprits. Cela a été dit par Monsieur Paul Rechsteiner, même un enfant très petit sait que 1 plus 1 ne font pas 1, et qu'avec deux tunnels on risque effectivement d'avoir à terme plus de trafic, plus de passages de véhicules.

Pour terminer, je dirai que, paradoxalement, la construction de cette deuxième galerie amène en fait plus d'insécurité: une insécurité politique, financière et constitutionnelle.

Ce sont les raisons pour lesquelles je vous invite à ne pas entrer en matière et à soutenir les propositions de renvoi.

Lombardi Filippo (CE, TI): Molto è già stato detto e non sarebbe utile ripeterlo, perché credo che ciascuno di noi si sia già potuto fare un'opinione sugli interventi sin qui avvenuti – e se la potrà fare ulteriormente con l'argomentazione della consigliera federale. Permettetemi però di allargare leggermente il campo della nostra discussione per portarci qualche elemento di riflessione nuovo. Vorrei spiegare, perché la questione di questo risanamento senza interruzione del collegamento nord-sud sia più che una questione puramente tecnica riguardo ai trasporti e al traffico per il canton Ticino. Si tratta piuttosto di una questione profondamente identitaria in ogni caso per la maggioranza della popolazione e delle istituzioni che si sono chiaramente espresse a favore della soluzione del Consiglio federale.

In der Geschichte der Menschheit haben die Verkehrsachsen in der ganzen Welt immer eine entscheidende Rolle für die Entwicklung, für den Wohlstand, für die Kultur und für das Sich-Kennenlernen der Menschen und der Völker gespielt. Natürlich haben die Verkehrsachsen immer auch Nachteile mit sich gebracht. Es geht heute deshalb wie immer darum, die Nachteile zu minimieren, aber nicht einfach auf die Vorteile zu verzichten.

Die Schweiz ist sozusagen am Gotthard entstanden. Ich spreche nicht vom Mythos, ich spreche von den wirtschaftlichen Gegebenheiten. 1230 – ich werde nicht die ganze Geschichte durchgehen, ich konzentriere mich auf ein paar Punkte – konnte dank der neuen Brückenbautechnik die Teufelsbrücke gebaut werden. Gleichzeitig wurde in Basel die mittlere Rheinbrücke gebaut, Kollege Janiak. Durch diese zwei Brücken entstand die direkteste Nord-Süd-Verbindung Europas. Mit diesen zwei Brücken und dieser Achse kam umgehend der Wohlstand. Die Urkantone bekamen ihre kaiserlichen Freiheitsbriefe, weil sie diese Achse zugunsten des ganzen Reiches, zugunsten Europas, gebaut und unterhalten hatten.

1291 wollten die Habsburger diese Freiheitsbriefe rückgängig machen, und zwar nicht, weil sie plötzlich ein Problem mit Äpfeln und Pfeilen hatten, sondern weil es interessant für sie war, den Strassenzoll am Gotthard selber zu kassieren, statt ihn der lokalen Bevölkerung zu überlassen. Sie haben dadurch eine politische Krise verursacht, die dann zum Aufstand der drei Urkantone und zur Entstehung der Schweiz, wie wir sie heute kennen, führte.

Natürlich werden die Historiker auch andere Gründe für die Entstehung der Schweiz anführen, aber eines ist sicher: Nur dank dem Gotthard ist das Tessin später zur Schweiz gekommen. Es waren im 14. und 15. Jahrhundert die klugen und tapferen Urner, die nicht bloss den Gotthardpass kontrollieren wollten, sondern auch das Vorgelände, wenn möglich bis Mailand. Diese Politik hat dazu geführt, dass die Leventina erobert wurde. Gleichzeitig haben die Urner das selbe Richtung Glarus mit dem auf der anderen Seite des Klausenpasses gelegenen Urnerboden gemacht. Sie haben sich die Kontrolle der Achse gesichert; dadurch ist das Tessin zur Schweiz gekommen.



Drehen wir das Rad der Geschichte heute nicht zurück. Südlich der Alpen leben auch Menschen, sogar Schweizer Bürger. Lassen Sie uns bitte heute nicht im Stich. Unterbrechen Sie nicht drei Jahre lang diese historisch und wirtschaftlich so wesentliche Verbindung. Eine dreijährige Schliessung hätte verheerende Folgen für die Volkswirtschaft. Für die Leventina wäre das katastrophal, zumal auch die Neat, die heute mehrfach zitiert worden ist, erst in Biasca aus dem Berg kommt. Was passiert zwischen dem Gotthard und Biasca, was passiert zwischen dem Gotthard und Erstfeld? Es ist kein Zufall, welche Gemeinden auch im Kanton Uri mehr Verständnis für eine Sanierungsöhre haben: Es sind eher die Oberländer Gemeinden, also die Gemeinden, die näher am Gotthard liegen, weil sie genau wissen, welche Folgen eine dreijährige Schliessung hätte. Sie hätte natürlich auch schwerwiegende Folgen für das ganze Tessin.

2001, nach dem Unfall und dem Brand im Strassentunnel, blieb dieser während zweier Monate geschlossen. Wir hatten Glück im Unglück, in dem Sinne, dass der Tunnel von Ende Oktober bis Dezember geschlossen war, also in einer Zeit mit relativ wenig Verkehr. Zudem schneite es in diesem Jahr kaum, und die Pässe San Bernardino und Gotthard blieben offen. Es waren also die besten Bedingungen, um die Verbindung trotzdem aufrechterhalten zu können. Es waren nicht die üblichen Bedingungen, die dazu führen, dass diese Pässe jährlich während fünf bis sechs Monaten geschlossen sind. Die Università della Svizzera italiana hat damals berechnet, dass der Schaden dieses zweimonatigen Unterbruchs für die Tessiner Industrie – es wurden nur die Folgen für die Industrie untersucht – 33 Millionen Franken betrug. Also 33 Millionen Franken im Jahr 2001, nur im Industriebereich und nur im Tessin. Man möge die Folgen auch für den landwirtschaftlichen Sektor, für den touristischen Sektor, für die Dienstleistungen mitrechnen. Man möge einmal die volkswirtschaftlichen Schäden im Kanton Uri, in der Zentralschweiz, in der ganzen Schweiz – es wurde heute die Bedeutung des Gotthards für Basel erwähnt – berechnen: Es wären Hunderte und Aberhunderte von Millionen Franken. Diese haben notabene auch steuerliche Folgen, Ausfälle für die Bundes- sowie für die Kantonskassen; das ist immer mit dem wirtschaftlichen Wachstum oder eben mit einer wirtschaftlichen Krise verbunden.

Die Urner haben in ihrer Geschichte schon ein Beispiel: 1799 kämpfte General Suworow bei der Teufelsbrücke. Sie wurde schwer beschädigt. Es dauerte dreissig Jahre, bis sie saniert und der Verkehr wieder normal aufgenommen werden konnte. In diesen dreissig Jahren, das kann man in den Urner Geschichtsbüchern lesen, erlebte der Kanton Uri eine schwere wirtschaftliche Krise. Der Unterbruch war für die Urner in der Geschichte schon einmal eine schlechte Erfahrung.

Le problème que nous devons aussi mentionner est que la question qui se pose aujourd'hui est complètement différente de celle qui a été posée au peuple en 1994 et en 2004. Ces deux dates sont celles de l'adoption de l'initiative des Alpes et celle du rejet du contre-projet Avanti. Dans les deux cas, la volonté populaire était claire: ne pas augmenter la capacité de transit à travers les Alpes. Il n'a pas été inscrit dans la Constitution de ne pas construire un second tube, mais de ne pas augmenter la capacité de transit.

La situation que nous connaissons aujourd'hui est différente. Une solution alternative par rapport à celle du Conseil fédéral serait de diminuer, et de façon drastique, durant trois ans la capacité de transit, c'est-à-dire d'interrompre totalement le trafic qui emprunte le tunnel routier du Saint-Gothard. Alors, on peut se dire que le peuple devait le savoir déjà en 2004. Ce n'est malheureusement pas vrai. A l'époque, quelqu'un s'était pourtant posé la question dans ce Parlement même, c'était le conseiller national Alex Heim qui, en 2003, donc avant la votation sur l'initiative Avanti, avait demandé au Conseil fédéral ce qu'il en serait du tunnel routier du Saint-Gothard au moment de son assainissement. Le conseiller fédéral chargé de répondre à cette interpellation 03.3170 était Moritz Leuenberger. Le Conseil fédéral avait répondu: Eine «monatelange Sanierung» ist «erst etwa in dreissig

Jahren» erforderlich. Der Bundesrat spricht also von einer «monatelangen» Sanierung, nicht von einer dreijährigen, und sie soll «erst etwa in dreissig Jahren» nötig sein. Jetzt wissen wir: Diese Sanierung ist dringlich, und sie wird eben ungefähr drei Jahre in Anspruch nehmen.

Zur Verfassungskonformität: Es wurde viel darüber gesprochen. Professoren und Juristen haben ihre Meinung geäussert, und wie üblich gibt es mehr Meinungen als Professoren. Das wissen wir. Aber, aber, aber – es geht um eine Sache: Grundsätzlich bedürfte eine solche Sanierung keines Gesetzes. Es braucht in der Schweiz für die Sanierung einer bestehenden Verkehrsachse überhaupt keine Sondervorlage. Es braucht auch keine Volksabstimmung. Aus Angst vor diesem Szenario hat der Verein Alpen-Initiative damals einen Bericht von Professor Mastronardi verlangt. Und dieser kam zum Schluss, dass dies erst möglich sei, wenn eine Gesetzesvorlage vorliege. Genau das hat der Bundesrat getan: Die Gesetzesvorlage haben wir vor uns. Sie ist referendumsfähig, wie dies Frau Bundesrätin Leuthard von Anfang an gesagt hat. Sie hat immer gesagt, sie wolle eine referendumsfähige Vorlage.

Das ist nicht nur eine gesetzestechnische Antwort, es ist politisch gesehen auch eine grosse Geste der direkten Demokratie der Schweiz. Jetzt haben die gleichen Kreise, die mit diesem Bericht eine gesetzliche Vorlage verlangt hatten, eine Verfassungsänderung verlangt. Wenn wir die Verfassung ändern würden, wette ich darauf, dass dieselben Kreise kommen und sagen werden: «Ja, aber jetzt braucht es noch eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU!» Wir können natürlich noch zehn Jahre lang diskutieren – als ob wir nicht schon zehn Jahre zu lange zugewartet hätten, um diese Vorlage anzupacken!

Im Gegensatz zur Behauptung von Kollege Janiak bedürfe im Übrigen auch die andere Variante, die Sanierung ohne zweite Röhre mit Rola, einer Gesetzesänderung, zumindest was die Lockerung des Nachtfahrverbotes betrifft. Das muss man gesetzlich regeln. Man kann nicht einfach sagen, man bau e zwei Terminals, die man Tag und Nacht benutzen könne, und das sei ja notwendig, um zwei Drittel der heutigen Kapazität zu sichern; der Rest werde ohnehin über den San Bernardino und über den Simplon verkehren. Man kann, um die zwei Drittel aufzufangen, nicht einfach sagen, man lockere das Nachtfahrverbot für drei Jahre, ohne die Änderung der gesetzlichen Grundlage ins Auge zu fassen. Das geht nicht – ganz zu schweigen vom Bau und von der Finanzierung der Verladetermins für die Kurz-Rola, die heute nirgends geregelt sind. Dafür würden wir wahrscheinlich auch eine gesetzliche Grundlage benötigen, zumindest um das Geld in dieser Form auszugeben.

Laissez-moi encore aborder la question de la sécurité. Un tunnel autoroutier d'une longueur de 17 kilomètres tel qu'il existe au Saint-Gothard ne pourrait plus aujourd'hui être construit de la sorte, car il est contraire à toutes les normes suisses et européennes de sécurité. J'ai eu l'opportunité hier de rencontrer un ancien conseiller d'Etat neuchâtelois qui me rappelait avec plaisir le rôle joué par mon père il y a fort longtemps pour convaincre le conseiller fédéral Hürlimann de construire, pour le contournement de Neuchâtel, deux tubes routiers et non un seul, comme le voulaient les «Finanzpolitiker» à l'époque. L'argument de la sécurité avait été déterminant. Cet argument doit aussi peser dans la solution d'avenir recherchée pour le tunnel du Saint-Gothard.

Es gab viele kleine Unfälle, der grösste Unfall fand 2001 statt. Es starben damals «bloss» elf ausländische Lastwagenfahrer. Waren zwei Schweizer Reisebusse kollidiert und hätten wir einige Schweizer Tote gehabt, wäre die Debatte heute wahrscheinlich ein bisschen eine andere, und wir hätten dieses Problem wahrscheinlich schon früher gelöst. Denn es liegt auf der Hand – das erkennt man, wenn man dort hindurchfährt –, dass die Sicherheit in diesem Tunnel nicht den internationalen und auch nicht den schweizerischen Normen entspricht. Wenn wir also schon die Möglichkeit haben, zwischen zwei Lösungen zu wählen, wählen wir doch diejenige, die eine bedeutende, dauerhafte, nachhaltige Verbesserung der Sicherheit bietet.



Ich kenne die Familie eines Opfers einer Frontalkollision im Gotthard-Strassentunnel. Ich kann Ihnen sagen, was mir diese Leute jedes Mal, wenn diese Frage diskutiert wird, sagen: «Plädiert ganz eindeutig für die Wahl der sichersten Variante!»

Concludo, cari colleghi – in fondo dovrei dire cari concittadini svizzeri, perché alla fine voterete tutti voi, cari concittadini che magari a casa ci state ascoltando grazie alla radio e alla televisione –, asserendo che la Svizzera non può permettersi di isolare per tre anni una parte del proprio territorio – un intero cantone e allo stesso tempo anche una delle quattro parti linguistiche di questa nazione. Non può permettersi di isolarlo. Non lasciateci da soli, non isolateci, non tagliate questo cordone ombelicale, siamo svizzeri come voi, vogliamo restarlo al cento per cento anche nei prossimi anni, nei prossimi decenni!

Hêche Claude (S, JU): Dans ce dossier, nous avons un élément qui est indispensable et un autre qui l'est un peu moins. Ce qui est indispensable, ce sont les travaux de réfection dans le tunnel actuel, notamment afin d'en améliorer la sécurité, et ce qui l'est moins, c'est la construction d'un second tube.

Il a en effet été démontré que la fermeture du tunnel lors des travaux, avec une longue ouverture estivale, serait une solution possible, moins onéreuse, mais – il est vrai – pas sans incidence pour les utilisateurs permanents et l'économie régionale. La construction d'un nouveau tube routier au Saint-Gothard soulève les questions suivantes.

En tout premier lieu, un tel choix serait un signal contradictoire vis-à-vis de notre politique de transfert du trafic marchandises à travers les Alpes. Un tel choix reviendrait à admettre que nous renonçons à l'objectif de transit, autrement dit que nous renonçons à appliquer la Constitution fédérale. Comme nous le rappelle le rapport sur le transfert du trafic 2013, nous devrions abaisser le nombre de courses à travers les Alpes à 650 000 et nous en sommes quasiment au double encore aujourd'hui.

Deuxièmement, la population de notre pays s'est clairement et régulièrement prononcée en faveur d'un développement prioritaire du rail – excusez-moi de procéder à ce rappel. Elle a dit oui à Rail 2000 en 1987, aux nouvelles transversales alpines en 1992, à l'initiative des Alpes en 1994, au Fonds pour les grands projets ferroviaires en 1998 et au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire le 9 février 2014. Naturellement, ces marques de soutien au rail ne traduisent pas en soi une hostilité aux investissements routiers. Elles indiquent cependant une orientation qui incite à une certaine modération dans le développement du réseau routier.

La question routière est justement ma troisième réflexion. La consultation sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération qui vient de s'ouvrir démontre, indépendamment de la question de l'assainissement de l'actuel tunnel du Saint-Gothard, les énormes besoins nécessaires pour l'entretien, l'achèvement et le développement du réseau des routes nationales. L'ampleur de ces besoins est d'ailleurs tel que le Conseil fédéral propose de renoncer, pour l'instant, à prendre en compte les aménagements urgents, dont le financement était lié à l'augmentation du prix de la vignette. Il s'agit par exemple et notamment du contournement de Morges et de la Glatttalautobahn.

Tout en privilégiant les aspects de sécurité, on ne peut faire abstraction du fait qu'à ce jour, c'est-à-dire avant la mise en service du nouveau tunnel ferroviaire de base, cet axe routier, complexe – il est vrai –, affiche le passage de 17 000 véhicules par jour. Tout en étant conscient de l'importance du tunnel routier du Saint-Gothard, je dois en parallèle constater que plusieurs tronçons de route encombrés doivent écouter un trafic qui dépasse 100 000 véhicules par jour. Aussi, et dès lors que d'autres solutions sont possibles – solutions à court terme –, le deuxième tube au Saint-Gothard ne saurait constituer, sans l'aval populaire, une priorité de politique des transports, ni même de politique routière. Po-

ser cela dans le débat, ce n'est pas manquer de respect vis-à-vis de l'économie et des habitants du Tessin notamment. Quatrièmement, une fois les travaux de réfection du tunnel existant terminés et le second tube réalisé, il est certain – et d'une certaine manière cela peut se comprendre – que des voix s'élèveront, prioritairement dans notre pays et dans l'Union européenne, pour exiger l'ouverture à la circulation de deux voies dans le même sens dans chacun des deux tubes. Il sera alors impossible de résister longtemps à ces pressions. De plus, pensez-vous qu'une bonne partie de nos concitoyennes et concitoyens, vu notamment les coûts qui seraient engendrés par le nouveau tunnel, se contenteront de continuer à circuler sur une seule voie dans chaque tube? Naturellement non.

Aussi, le Conseil fédéral n'a pas pleinement réussi à nous convaincre que la construction d'un second tube m'augmenterait pas la capacité des axes de transit routier dans les Alpes, alors qu'une telle augmentation est interdite par la Constitution. A cet égard, j'estime que le Conseil fédéral aurait dû proposer une modification de la Constitution, ce qui aurait permis au peuple de se prononcer en meilleure connaissance de cause.

Le projet du Conseil fédéral nous place également face à un certain nombre de choix d'importance nationale: sécuriser le tunnel routier du Saint-Gothard; modifier la politique des transports; établir les priorités des projets routiers et d'agglomération; définir les moyens financiers et, surtout, les modes de financement.

Un nouvel examen à la lumière des quelques points que je viens de relever serait certainement à même de proposer des solutions permettant de faciliter la cohésion nationale en matière de voies de communication.

Pour ces quelques raisons, je n'entrerai pas en matière sur ce projet.

Graber Konrad (CE, LU): Zuerst eine Vorbemerkung: Wenn es dem Ablauf der Debatte dient, kann ich nach dem Eintretensvotum noch die Rückweisungsanträge begründen, oder ich kann dies auch später tun; das müssen Sie entscheiden, Herr Präsident. Ich gehe einfach davon aus, dass die Debatte so verläuft wie in der Kommission, dass wir also zuerst über das Eintreten diskutieren; wenn über das Eintreten beschlossen worden ist, können wir die Rückweisungsanträge diskutieren. Ich könnte die Rückweisungsanträge aber auch jetzt gleich begründen. Es war für mich auch wichtig, die Voten in der Eintretensdebatte zu hören. Die Rückweisungsanträge haben nämlich einen Zusammenhang mit der Eintretensdebatte.

Ihre Kommission hat sich mit diesem Geschäft an vielen Sitzungen auseinandergesetzt. Ich denke, es ist zulässig, in dieser Frage zwei Meinungen zu haben. Ich finde mich in der Minderheit – dies nach gründlichen Überlegungen und in voller Überzeugung.

Am Schluss des Tages sind es übergeordnet drei Gründe, aus denen ich diese Vorlage ablehne:

Zum ersten Grund für die Ablehnung der Vorlage, zur Mittelkonkurrenz und zur Frage der Verhältnismässigkeit: Es geht hier nicht um das Ausspielen von Regionen oder gar das Verhindern von guten Lösungen. Ich wehre mich aber gegen Lösungen, die ein Missverhältnis zwischen den eingesetzten Mitteln und der erreichten Wirkung aufweisen und die zusätzlich verfassungsmässig und staatspolitisch auf wackligen Beinen stehen. Sie entscheiden heute zwischen zwei Varianten: Die Variante der Mehrheit führt – das wurde heute noch nicht erwähnt – zur Schliessung des Gotthard-Strassentunnels während bis zu 140 Tagen, und dies ohne Alternativangebot und für mehr Geld. Die andere Variante, die Variante der Minderheit, schafft dank Rola eine 24-Stunden-Erreichbarkeit des Tessins für weniger Geld.

Ich komme zuerst zu den Finanzen: Für die Finanzierung des Gotthard-Strassentunnels mit zwei Röhren benötigen wir den Gesamtertrag, der für die Vignette zu 40 Franken während zehn Jahren erzielt wird – zehn Jahre Vignettenertrag à 40 Franken pro Vignette! Oder alternativ zehn Jahre einen Mineralölsteuerzuschlag von 6 bis 7 Rappen – 6 bis



7 Rappen! Sie würden also von der geplanten Erhöhung der Mineralölsteuer während zehn Jahren die Hälfte für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit zwei Röhren verwenden. Die Sanierung mit zwei Tunnels kostet, auf die Lebensdauer des Tunnels von vierzig Jahren bezogen, 2 bis 3 Milliarden Franken mehr als eine reine Sanierung. In der Botschaft ist das dargestellt: einerseits die Investitionskosten von 1 Milliarde und andererseits die jährlich wiederkehrenden Betriebs- und Unterhaltskosten von 25 bis 40 Millionen Franken; weil der Betrieb und der Unterhalt von zwei Röhren mehr kosten als derjenige von einer Röhre.

Ich denke, man muss diese Frage auch in einen weiteren Kontext stellen. Wenn wir bei der Sanierung dieses Strassentunnels so vorgehen, dann werden wir – davon bin ich überzeugt – für die nächste Zeit einen ganz neuen Standard setzen. In der Folge werden in der Schweiz keine Tunnels mit Gegenverkehr mehr möglich sein. Sie fordern das durchgehend, und das ist für mich auch ein Präjudiz für viele Folgeprojekte mit Folgekosten. Es geht also, wenn man die Finanzen betrachtet, nicht nur um die Kosten des Gotthard-Strassentunnels, sondern auch um Folgeforderungen. Übrigens beraten wir heute noch einen Vorstoss von Herrn Zanetti, der genau in diese Richtung geht. Ich könnte aus meinem Kanton den Bypass Luzern ansprechen, für den man jetzt aus finanziellen Gründen eine Kurzvariante beschlossen hat. Selbstverständlich werde ich mich dann dafür einsetzen, dass auch eine Langvariante mit 2 oder 3 Milliarden Mehrkosten projektiert wird.

Der Botschaft entnehmen Sie auf Seite 7327: «Da auch die finanziellen Mittel für die Einlagen in den IF der SFSV belastet werden, wird die Mittelkonkurrenz nicht vollständig be seitigt.» Das ist aus meiner Sicht etwas zurückhaltend ausgedrückt. Zum einen sind die Mittel der Spezialfinanzierung Strassenverkehr nicht unbegrenzt. Sie sind sogar so knapp, dass der Bund nun im Zusammenhang mit dem geplanten NAF eine Zusatzfinanzierung über einen höheren Mineralölsteuerzuschlag fordert. Zum andern sind die Einlagen in den Infrastrukturfonds so zu bemessen, dass genügend finanzielle Mittel für die übrigen Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zur Verfügung stehen. Das heisst, Sie können den Infrastrukturfonds nur so alimentieren, dass die Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr weiterhin wahrgenommen werden können. Das heisst, es gibt einen Druck auf den Infrastrukturfonds, und im Infrastrukturfonds – das zur Erinnerung – werden Projekte des Agglomerationsverkehrs, des Nationalstrassennetzes sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen finanziert. Städtische Gebiete und Randregionen werden also unter Druck kommen. Wer weiss, wie schwer sich die Schweizer Bevölkerung mit der Zusatzfinanzierung des Strassenverkehrs tut – ich erinnere an die Ablehnung der Erhöhung des Vignettenpreises –, glaubt kaum, dass die erforderlichen Zusatzmittel beschlossen werden.

Was ist der Zusatznutzen oder der Mehrwert einer zweiten Röhre gegenüber einer reinen Sanierungsvariante? In der Kommission und auch heute wurde das Argument der Sicherheit erwähnt. Der Bericht von Professor Knoflacher von der Technischen Universität Wien, der der Kommission vor lag, kommt zu einem anderen Schluss: «Bezüglich der Verkehrssicherheit ist der Gotthard-Strassentunnel, gemessen am Durchschnitt der Unfallraten, überdurchschnittlich sicher.» Ich wäre geneigt zu sagen, dass der Tunnel das wahrscheinlich auch aufgrund der getroffenen Massnahmen im Anschluss an das schreckliche Unfallereignis ist. Auch die BfU kommt zu einem ähnlichen Schluss. Gemäss BfU ist der Gotthard-Strassentunnel, entgegen der allgemeinen Wahrnehmung, eine sichere Strecke. Der Mehrverkehr würde gemäss BfU und Professor Knoflacher dazu führen, dass auf den Zulaufstrecken mit mehr Verkehrsunfällen zu rechnen wäre. Ich zitiere aus der BfU-Studie: «Die Betrachtung der gesamten Transitstrecke (Basel-Chiasso) zeigt, dass bereits ein Mehrverkehr von 3 Prozent respektive 500 Fahrzeugen pro Tag im Gotthard-Strassentunnel den durch die zweite Röhre erzielten Sicherheitsgewinn aufheben würde.»

Für mich besteht ein Missverhältnis zwischen den Zusatzkosten von 2 bis 3 Milliarden – 1 Milliarde Investitionskosten und 1 bis 2 Milliarden Folgekosten gegenüber einer reinen Sanierungsvariante mit Rola – und dem Nutzen. Der grösste, allerdings hier nicht ausgesprochene Nutzen ist die Option, den Gotthard einst vierspurig zu befahren. Ich vermisste in dieser Vorlage letztlich die Wirkungsorientierung im Umgang mit den zur Verfügung gestellten Mitteln.

Es wäre in diesem Zusammenhang noch von Interesse zu erfahren, ob der Bundesrat für den Bau der zweiten Gott hardröhre einen Verpflichtungskredit gemäss NAF-Vorlage einzuholen gedenkt oder ob er beabsichtigt, diesen Bau noch nach altem Recht, d. h. ohne Verpflichtungskredit, zu finanzieren. Das ist meine Frage an Frau Bundesrätin Leuthard. Nach meiner Auffassung müsste die Finanzierung des Gotthard-Strassentunnels im Rahmen des NAF durch einen Verpflichtungskredit sichergestellt werden.

Zum zweiten Grund für die Ablehnung der Vorlage, zur schweizerischen Verkehrspolitik: Diese beruht auf der Verlagerung des internationalen Schwerverkehrs auf die Schiene. Wir erhalten dafür viel Anerkennung, auch von europäischen Nachbarstaaten. Wir eröffnen bald die Gotthard-Basislinie, wir haben Milliarden Franken in die schweizerische Verkehrspolitik investiert, und es geht nun auch darum, diese Investitionen zu rentabilisieren. Die Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik sind noch nicht erreicht, der Verlagerungsbericht, den wir im Sommer behandeln werden, spricht eine deutliche Sprache. Mit dieser Vorlage laufen wir Gefahr, dass die schweizerische Verkehrspolitik letztlich aufgegeben wird, zumindest hat die Vorlage das Potenzial dazu. Die Dramaturgie sieht dann etwa wie folgt aus: zuerst zwei Röhren ohne Kapazitätserweiterung, dann mehrspuriges Befahren in Spitzenzeiten, gefolgt von der völligen Freigabe sämtlicher Spuren und am Ende die Infragestellung der schweizerischen Verlagerungspolitik; es gibt also bestimmt kein Happy End. Ich verstehe nicht, weshalb wir uns in dieser Frage vom Ausland erpressbar machen. Wenn wir einen zweiten Gott hard-Strassentunnel bauen, stellt dies geradezu eine Einladung für internationale Druckversuche dar.

Zum dritten Grund für die Ablehnung der Vorlage, zur Verfassungsmässigkeit und zur staatspolitischen Problematik – ich verweise auf die Ausführungen von Kollege Claude Janiak –: Auch das Bundesamt für Justiz hätte lieber eine Verfassungsgrundlage als eine reine Gesetzesänderung gesehen, das wurde in der Kommission auch so deklariert. Ich erinnere in diesem Zusammenhang auch an das Votum des damaligen Bundesrates Hans Hürlmann bei der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels am 5. September 1980. Er sagte damals: «Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr. In der baulichen Gestaltung ist diese Strasse unter dem Berg nicht für den Transport von Gütern angelegt. Unsere Verkehrspolitik sieht vielmehr heute und morgen den Güterverkehr auf der Schiene.» Der Bundesrat hatte auch zum damaligen Zeitpunkt hehre Absichten, wurde dann aber von der Realität eingeholt bzw. überholt.

Das Bundesamt für Justiz hat auch staatspolitische Bedenken ins Feld geführt. Einer vollständigen Öffnung aller vorhandenen Fahrspuren könne auf längere Sicht wohl schwerlich widerstanden werden, hat man uns schriftlich erklärt. Und die vorgesehene Vorgehensweise führe dazu, dass nach der Sanierung der ersten Röhre in einer allfälligen Verfassungsabstimmung über die Benützung der bereits gebauten weiteren Spuren des Tunnels die Zahl der Jästimmenden zunehmen würde, was aus Sicht des Bundesamtes für Justiz als unfair bezeichnet werden könnte. Unter dem Gesichtspunkt der Garantie der politischen Rechte und der damit verbundenen freien Willensbildung und unverfälschten Stimmabgabe könne die gewählte Vorgehensweise somit als fragwürdig erscheinen. Ich schliesse mich diesen staatspolitischen Bedenken des Bundesamtes für Justiz an. Dürfen wir dem Volk in dieser Frage etwas vormachen, wenn wir genau wissen, wie der Hase später läuft? Dürfen wir die politischen Rechte, die freie Willensbildung und die unverfälschte Stimmabgabe in dieser Frage einschränken?



Wer hier versucht, uns glauben zu machen, die Schweiz könne sicherstellen, dass die zwei Röhren je einspurig und nur in einer Richtung befahren werden, wobei der Pannenstreifen nicht benutzt werden darf, der macht die Rechnung ohne den Wirt. Was wir im Bereich des Finanzmarktplatzes an ausländischen Druckversuchen und mehr erlebt haben, spricht seine eigene Sprache. 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.

Wer die Vorlage ohne Hintergedanken unterstützt, könnte ohne Probleme auch die Verfassungsbestimmung gutheissen oder einer Vereinbarung mit der EU zustimmen, um die Aussage «ohne Kapazitätserweiterung» abzusichern. Auf jeden Fall wäre es möglich, die Latte für eine spätere Öffnung der zweiten Röhre wesentlich höher zu legen. Die Rückweisungsanträge beinhalten entsprechende Forderungen, wurden aber in der Kommission abgelehnt.

Ich lehne diese Vorlage aus finanzpolitischen, verkehrspolitischen, aber auch staatspolitischen Gründen ab. Für den Fall, dass Eintreten beschlossen wird, habe ich zwei Rückweisungsanträge gestellt, um die Vorlage in den von mir kritisierten Punkten zu verbessern. Sorgen wir dafür, dass die Schweiz nicht zum Durchgangskorridor des europäischen Transitverkehrs verkommt; das wäre nicht die Perspektive, die ich mir für den Kanton Uri, den Kanton Tessin und den Kanton Luzern, also die Transit- und Nachbarkantone, wünsche. Es ist nicht die Vision, die ich für die Verkehrspolitik in der Schweiz habe. Sorgen wir dafür, dass die Verkehrspolitik der Schweiz auch in Zukunft in Bern und nicht in Brüssel geschrieben wird!

Hess Hans (RL, OW): In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit und der noch langen Rednerliste beschränke ich mich auf einen Punkt. Anlässlich der Anhörungen hat uns der verantwortliche Spezialist für Verkehrslenkung über die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Sanierung des Cityrings Luzern, d. h. der Sanierung des Luzerner Sonnenbergtunnels, orientiert. Er hielt dazu zusammenfassend fest: «Fazit nach Abschluss der Arbeiten auf dem Cityring Luzern: Das Konzept der Nacht- und Wochenendsperrungen hat sich vollumfänglich bewährt, wie sowohl seitens der betroffenen Gemeinden als auch von der Projektleitung sowie den ausführenden Unternehmungen bestätigt worden ist. Die Vorgaben bezüglich der Qualität der ausgeführten Arbeiten sind meines Wissens vollumfänglich erfüllt worden. Die Wiedereröffnung der Tunnels nach deren Sperrung erfolgte jeweils plangemäss, es gab wenige Verspätungen und höchstens solche von bis zu einer Viertelstunde; damit wurde eine grosse Herausforderung gemeistert.»

Das war jetzt ausschliesslich die Sicht eines Technikers. Er blendete bei dieser Beurteilung vollständig aus, was sich auf den Verkehrs Routen in der Region abspielte, die an die Verkehrsachse des Sonnenbergtunnels angeschlossen sind. Wir haben in der Innerschweiz während der Sanierung des Sonnenbergtunnels erlebt, was es heisst, wenn der Rückkreisverkehr aus den Tourismusorten – Brünig/Hasliberg, Frutt, Engelberg, Andermatt und weiteren – besonders am Wochenende infolge der Sperrung vollständig zusammenbrach. Es herrschten während dieser Zeit für die Besucher unseres Gebietes unzumutbare Zustände. Ich darf hier sagen: Das Astra, insbesondere Herr Röthlisberger, hat sich intensiv bemüht, den Schaden klein zu halten. Trotzdem war der Schaden für uns gewaltig.

Wenn wir nun diese Situation auf die Sperrung des Gotthardtunnels übertragen, ist festzuhalten, dass wir uns gar nicht vorstellen können, was das für die Betroffenen auf der einen oder der anderen Seite des Tunnels bedeutet. In Bezug auf den Gotthardtunnel meinte der Experte im Vergleich zum Sonnenbergtunnel: «Bei der Erneuerung des Gotthard-Strassentunnels werden sich zudem einige besondere Herausforderungen stellen» – ich verzichte jetzt auf die Wiedergabe der erwähnten Herausforderungen; das können Sie im Protokoll nachlesen. Zum Schluss hielt er fest, die Erneue-

lung des Tunnels mit Nacht- und Kurzsperrungen werde insgesamt viel länger dauern und dann auch noch höhere Baukosten verursachen.

Aus diesen Erkenntnissen solcher Spezialisten ergibt sich für mich, dass es technisch wohl möglich sein wird, den Gotthard-Strassentunnel problemlos in Nacht- und Wochenendschichten zu sanieren, dass dies aber für die Betroffenen zu einer über Jahre dauernden, untragbaren Situation führen wird. Auch hier muss doch meiner Meinung nach gelten, dass wir als Politiker aufgefordert sind, Probleme wenn immer möglich zu lösen und nicht die Lösung der Probleme zu vertagen. Und wenn wir jetzt diese Sanierung so ins Auge fassen, wie es die Gegner der zweiten Röhre vorschlagen, vertagen wir das Problem auf später, und in dreissig Jahren wird die nächste Generation wieder gleich weit sein.

Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem Entwurf des Bundesrates bzw. dem Antrag der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Föhn Peter (V, SZ): Wir können in der Geschichte weit zurückblicken: Der Gotthard ist von jeher die wichtigste und kürzeste Verbindung über die Alpen. Der Gotthard hat die Eidgenossenschaft sogar in die Poleposition gebracht. Der Gotthard war in Verhandlungen immer ein wichtiges, meist sogar das wichtigste Pfand. Der Gotthard wird in internationalen Verhandlungen für die Schweiz weiterhin einen entscheidenden Einfluss haben, zumindest haben können. Deshalb ist es legitim, dass wir heute dieser Nord-Süd-Verbindung in der Diskussion einen prominenten Platz einräumen, dass wir diesem alpenquerenden Weg die entsprechende Aufmerksamkeit schenken.

Der Entscheid, den wir hier fällen, ist nicht nur zukunftsweisend; die Direktbetroffenen warten vielmehr darauf, dass wir eine klare politische Position beziehen. Das Ziel unsererseits muss sein: Diese Nord-Süd-Verbindung muss als bedeutende und sichere Durchfahrt erhalten bleiben, dies auch während der anstehenden Sanierung der bestehenden Tunnelröhre. Die Erreichbarkeit der betroffenen Kantone für Personen und die Versorgung mit Gütern muss so gut wie möglich erhalten bleiben.

Die Schweizer Wirtschaft und insbesondere der Kanton Tessin sind auf eine verlässliche und sichere Strassenverbindung am Gotthard angewiesen. Eine längere oder gar mehrjährige Vollsperrung des Gotthard-Strassentunnels würde eine erhebliche Einbusse für die Schweizer Wirtschaft und besonders für die Tessiner Wirtschaft nach sich ziehen. Dieses Risiko dürfen wir nicht eingehen. Ich frage die Gegner dieser Vorlage: Soll der Kanton Tessin noch mehr den Anschluss an Italien suchen? Nein, ich will, dass ich mit dem Kanton Tessin wirtschaften kann und dass der Kanton Tessin mit uns zusammenarbeitet. Dies geht aber nur, wenn die Verbindung gewährleistet bleibt.

Wir alle sind für die Verlagerungspolitik, auch ich. Ich bin aber für eine vernünftige Verlagerungspolitik, das heisst für eine Verlagerung über längere Strecken. Für die Schweiz bedeutet das: von Grenze zu Grenze. Ein provisorischer Verlad mit einer riesigen Verladestation ist hingegen nicht sinnvoll. Ich sage das als betroffener Vertreter eines Durchfahrts- respektive Nachbarkantons. Wo im Norden sollen die Verladestationen gebaut werden? Wo gibt es entsprechende Platzkapazitäten? Etwa im engen Kanton Uri? Oder, wie zum Teil angedacht, im Kanton Schwyz? Vielleicht sogar in einem Naturschutzgebiet? Ein provisorischer Verlad wäre auch mit einer Teilaufhebung des Nachtfahrverbots verbunden. Im Süden müsste einzig und allein der Kanton Tessin, die Leventina, in den sauren Apfel beißen. Ich setze also auf die Verlagerungspolitik, wo immer es sinnvoll und zweckmässig ist, d. h. auf Strecken ab 300 oder ab 500 Kilometern.

Damit komme ich zu den Anträgen: Es ist absolut legitim, Nichteintretens- oder Rückweisungsanträge zu stellen – man kann auch beides tun –, aber das Ziel muss klar sein. Besonders die Rückweisungsanträge sind an den Haaren herbeigezogen. Man höre, was die Unterzeichner wollen: Erstens wollen sie eine Klärung der Vereinbarkeit mit dem



Landverkehrsabkommen und eine Klärung der Verfassungsmässigkeit. Zweitens beantragen die genau gleichen Personen, dass der Bundesrat aufzeigt, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz erfüllt werden können. Drittens fordern die genau gleichen Personen eine Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Verzicht-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Wenn es schon immer die gleichen Personen sind, frage ich mich, weshalb sie sich nicht auf einen einzigen Rückweisungsantrag geeinigt haben. Was wollen Sie? Was für Prioritäten setzen Sie? Welchen dieser drei Rückweisungsanträge wollen Sie wirklich? So etwas habe ich in meiner politischen Karriere noch nie erlebt.

Ich meine, entweder machen wir jetzt möglichst schnell etwas oder eben nie. Wir können doch – insbesondere mit der Sanierung – nicht zuwarten, bis uns die Decke auf den Kopf fällt, und erst dann entscheiden, wie und was gemacht werden sollte. Das wäre für die Wirtschaft wirklich tödlich. Ich bitte Sie dringend, auf die Vorlage einzutreten und diese drei Rückweisungsanträge abzulehnen.

Die vorgeschlagene Sanierungsvariante nützt der ganzen Schweizer Bevölkerung, sie garantiert Mobilität für Personen und Güter auf der Nord-Süd-Achse. Unsere Steuergelder und Abgaben garantieren einerseits den Durchgangsverkehr während der Sanierungsphase und andererseits eine wesentlich höhere Sicherheit sowie einen wesentlich besseren Verkehrsfluss mit richtungsgetrennten Fahrstreifen nach der Sanierung. Ich erinnere auch an den neuen Ceneri-Eisenbahntunnel. Dort hat man aus Sicherheitsgründen nachträglich eine zweite Tunnelröhre beschlossen. Kosten dieser zweiten Röhre: gegen eine Milliarde Franken, also ähnlich viel wie die Mehrkosten der Sanierung und dieser zweiten Röhre. Im Gegensatz zum Strassenverkehr werden aber die Züge auf den Schienen millimetergenau geführt, das heisst, dass das Unfallrisiko für die Bahn wesentlich kleiner ist als für den Verkehr in einem Strassentunnel. Hier wollen einige von einer Richtungstrennung absehen; das ist für mich nicht nachvollziehbar. Eine richtungsgetrennte Verkehrsleitung, das heisst nur eine Spur pro Tunnelröhre mit einem durchgehenden Pannenstreifen, ist nichts anderes als vernünftig und zukunftsweisend. Damit kann ein besserer Verkehrsfluss garantiert werden, was zudem auch eine wesentlich höhere Sicherheit mit sich bringt – also eine nachhaltige Lösung für die Benutzer, aber auch für die Anwohner. International könnte dieser vorgesehene Ausbau sogar ein Vorbispiel werden.

Auch ich habe in meinem Betrieb aus Sicherheitsgründen oder eben auch aus wirtschaftlichen Gründen die wichtigsten Ersatzteile am Lager. Es ist kostspielig, ist aber in entscheidenden Momenten, wenn etwas ausfällt, das heisst kaputtgeht, wirtschaftlich von grösster Bedeutung, damit die Produktion möglichst schnell wieder rund läuft.

Mein lieber Kollege Graber, ob wir jetzt an den Storch glauben oder nicht: Es ist doch heute schon so, dass der Pannenstreifen auf all unseren Autobahnen nur in Ausnahmefällen, das heisst bei Unfällen oder bei Sanierungsarbeiten, benutzt und genutzt wird. Weshalb sollte dies im Gotthardtunnel nicht so sein? Das nur kurz bezüglich Storch und Christkind.

Wir sind auf eine durchgehende Autobahnverbindung angewiesen. Für uns Zentralschweizer, aber insbesondere für die Kantone Uri und Tessin wäre eine Teilspernung wirtschaftlich gesehen katastrophal. Lieber einen zusätzlichen Ersatzstreifen einbauen für Notfälle, für die tägliche Sicherheit, was auch zugunsten der Wirtschaftlichkeit ist. Das ist zukunftsorientiert. Mit der vorgeschlagenen Sanierungsvariante machen wir also etwas für die Sicherheit, die Nachhaltigkeit, aber auch für die Region und die internationalen Gäste – wenn auch nur für ihre Durchfahrt. Wir machen aber auch etwas für die nachhaltige internationale Zusammenarbeit: Wir behalten ein wichtiges Verhandlungspfand in der Hand. Dieses dürfen wir nicht preisgeben.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Eder Joachim (RL, ZG): Um es vorwegzunehmen: Ich unterstütze die Lösung des Bundesrates vorbehaltlos. Sie ist meiner Ansicht nach verfassungskonform, sie ist nachhaltig, sie nimmt in der Sanierungsphase Rücksicht auf den Zugang zum Kanton Tessin, und sie verbessert durch die richtungsgetrennte Verkehrsleitung in zwei Röhren ganz eindeutig die Sicherheit, und zwar massiv. Somit kann das Unfallrisiko gegenüber dem heute nicht richtungsgetrennten Strassentunnel entscheidend eingedämmt werden.

Ich bitte Sie also, auf die Vorlage einzutreten und die Rückweisungsanträge abzulehnen.

Warum ich mich trotz dieser klaren Zustimmung zu Wort melde: Ich möchte hier und heute das Thema Tunnelgebühr zur Sprache bringen. Davon war nämlich bis jetzt nicht die Rede. Sie können mir nun entgegenhalten, die Finanzierung sei nicht Gegenstand dieser Vorlage, weil das Geld ja durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr zur Verfügung stehe. Das stimmt zwar, aber es war der Bundesrat selber, der in seiner Vernehmlassung diesen Punkt explizit thematisiert hat. Auch in der Botschaft wird die Tunnelgebühr unter Ziffer 1.3.3 und dann speziell unter Ziffer 1.4.2 abgehandelt. Zudem hat Kollege Graber die gesamte Finanzierungsthematik vorher eingehend angesprochen.

Mir ist bewusst, dass in Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung Folgendes steht: «Die Benutzung öffentlicher Straßen ist gebührenfrei.» Der Wortlaut dieser Bestimmung ist also eindeutig. Der Verfassunggeber will in der Schweiz grundsätzlich keine Gebührenerhebung für die Benutzung von öffentlichen Straßen. Der nächste Satz im zitierten Artikel unserer Verfassung ist aber ebenso wichtig: «Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.» Eine Objektgebühr am Gotthard-Strassentunnel ist, gestützt auf die zitierte Verfassungsbestimmung, also möglich. Es wäre nicht die erste solche Gebühr. Die Bundesversammlung hat im Falle des Grenztunnels zu Italien unter dem Grossen St. Bernhard bereits eine solche Ausnahme bewilligt.

Ich weiss, dass eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer eine Tunnelgebühr abgelehnt hat. Begründet wurde dies unter anderem mit den Stichworten Präjudiz, Zusatzbelastung auf Umgangsroute, Problematik der Belastung der Anrainerkantone, Problematik der Deckelung der LSAV. Dem steht gegenüber, dass eine Tunnelgebühr, wie sie im Ausland übrigens in vielen Ländern gang und gäbe ist, auch bei uns helfen könnte, die Thematik der Mittelkonkurrenz zu entschärfen. Sie würde wohl auch dazu beitragen, dass die nicht direkt nutznießenden Kantone der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels eher zustimmen könnten; ich denke etwa an die Westschweizer Kantone. Die ins Feld geführten Gegenargumente – Ungleichbehandlung von Regionen und Ausweichverkehr – könnte und müsste man berücksichtigen, beispielsweise mit Vielfahrerrabatten oder Rabatten für Anwohner.

Wir haben lesen können, dass der Bundesrat nichts von einer Tunnelgebühr wissen will. Ich frage unsere Verkehrsministerin: Ist hier wirklich das letzte Wort gesprochen? Müsste man sich bei der Beratung dieser Vorlage im Zweite Rat nicht vertiefter mit der Thematik Gebührenerhebung zur Finanzierung der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels auseinandersetzen? Immerhin kostet uns diese Sanierung 2,8 Milliarden Franken, wenn wir, woran ich nicht zweifle, auf die Vorlage eintreten.

Ich spüre immer wieder viele Sympathien für eine Tunnelgebühr, und zwar nicht nur in der Bevölkerung, sondern auch in Kreisen der Politiker und sogar der Verwaltung. Ich begründe Ihnen, warum ich persönlich die Weiterverfolgung der Idee einer Tunnelgebühr als notwendig erachte. Seit der Veröffentlichung der Botschaft des Bundesrates, sie datiert vom 13. September 2013, haben wir eine neue Ausgangslage, und zwar in vier Punkten:

1. Die Schweizer Bevölkerung hat am 24. November 2013 die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken mit 60,5 Prozent Neinstimmen deutlich abgelehnt. Mit der teureren Vignette hätten zusätzlich vom Bund ins Nationalstrassennetz zu übernehmende Kantonsstrassen finanziert werden sollen. Sachlich besteht zwar kein Zu-



sammenhang mit der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, aber die zusätzlichen Mittel wären in dieselbe Kasse geflossen, aus der auch diese Sanierung finanziert werden soll.

2. Allein schon die angekündigte Erhöhung der Mineralölsteuer, wie sie mit dem Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationenverkehr vorgesehen ist, hat bereits viele Gegner auf den Plan gerufen. Wir haben das lesen und hören können. Ich erwähne in diesem Zusammenhang speziell auch noch – das scheint mir ganz wichtig zu sein – den wahrscheinlichen Wegfall der Einnahmen aus dem sogenannten Benzintourismus in den Grenzkantonen, der unsere Kasse jedes Jahr mit beträchtlichen Beträgen füllt, mit mehreren Hunderten von Millionen Franken. Wir liegen da praktisch an der Grenze zu einer Milliarde Franken.

3. Zu nennen ist auch die Milchkuh-Initiative, die am Montag dieser Woche eingereicht worden ist. Sie verlangt, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr konsequent in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Nur so ist es nach Ansicht des Initiativkomitees gewährleistet, dass Strassen gelder in Zukunft nicht mehr zweckentfremdet und für Quersubventionierungen aller Art missbraucht werden.

4. Schliesslich möchte ich noch den 9. Februar 2014 ins Spiel bringen. Nach dem Ja zur Masseneinwanderungs-Initiative ist der Druck der EU auf die Schweiz spürbar gestiegen. Erste Retorsionsmassnahmen sind eingeleitet worden. Es schadet nichts, mit dem Gotthard-Strassentunnel und mit einer allfälligen Tunnelgebühr noch einen Trumpf – für mich ist es sogar ein «Trumpf-Buur» – in der Hinterhand zu haben.

Diese vier Punkte zeigen, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur der Schweiz eine grosse Herausforderung darstellt. Es scheint mir deshalb wichtig, ja sogar zwingend, hier eine Gesamtschau anzustellen und insbesondere auch die Finanzströme zwischen Schiene und Strasse zu entflechten. Ich bin unserer engagierten Verkehrsministerin sehr dankbar, wenn sie in ihrem Votum auf das Thema Tunnelgebühr eingeht.

Häberli-Koller Brigitte (CE, TG): Nun haben wir zahlreiche Argumente, Zitate aus Rechtsgutachten, Zahlen und Fakten für und gegen diese Vorlage gehört. Ich werde deshalb nur noch auf ein Argument, aus meiner Sicht das Hauptargument, eingehen. Ich werde diesem Geschäft zustimmen, vor allem aus einem Grund, dem aus meiner Sicht wichtigsten, nämlich dem der Sicherheit. Ab und zu fahre ich mit dem Auto durch den Gotthard-Strassentunnel. Das Gefühl der Unsicherheit fährt dabei mit. Konzentriert, das Radio für allfällige Instruktionen bei Zwischenfällen eingeschaltet und ohne Gespräche mit den Mitreisenden zu führen, fahre ich dann durch den Tunnel und bin froh, das Süd- oder Nordportal erreicht zu haben. Mit einer zweiten Röhre kann der Verkehr richtungsgrenztrennt und damit wesentlich sicherer geführt werden. Ich sage genau aus diesem Grund Ja und damit Ja zu mehr Sicherheit für die Reisenden im Auto, Ja zu mehr Sicherheit für die Chauffeure in den LKW und auch Ja zu mehr Sicherheit für die Angestellten im Tunnel, die für den Unterhalt zu sorgen haben.

Baumann Isidor (CE, UR): Die Verkehrsentwicklung am Gotthard war, ist und bleibt bei jeder Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen im Fokus nicht nur nationaler, sondern auch internationaler Verkehrs- und Handelsinteressen, und das sowohl bei der Strasse als auch bei der Schiene. Einzigartig ist auch, dass außer für den Gotthard-Strassentunnel für kein anderes Nationalstrassenunterhaltsprojekt eine Volksabstimmung ermöglicht wird. Darum sollten wir heute die unterschiedlichen Einschätzungen, ja sogar die unterschiedlichen Grundhaltungen zu diesem Thema tolerieren und dem Schweizer Volk die Möglichkeit geben, das letzte Wort zu haben.

In meinem Kanton, im Kanton Uri, war es immer eine ganz spezielle Herausforderung, Mobilitätsveränderungen, Verkehrsinfrastrukturbauten und -anpassungen auf unserem Kantonsgebiet zu akzeptieren. Skepsis, ja sogar Angst vor

Arbeitsplatzverlusten, Kulturlandverlust, zusätzliche Umweltbelastungen, ja sogar Entwicklungs- und Wachstumseinschränkungen sind Gründe dazu. Ich spreche nun nicht vom Geld; ich spreche nicht von den Rechtsgutachten, und ich spreche nicht von der Glaubwürdigkeit der Gesetze, die wir selber machen, und der Verfassungstexte, die auch wir mitformulieren helfen. Ich konzentriere mich auf die Einschränkungen, die der Kanton Uri zu erdulden hätte, insbesondere aber auf die Einschätzungen im Kanton Uri, weil der Kanton Uri immer wieder als Beispiel herangezogen wird, wenn man etwas am Gotthard will oder nicht will. Ich bin Teil dieses Kantons, als Bewohner, als Stimmbürger, als ehemaliger Regierungsrat. Und ich habe mich seit fast vierzig Jahren immer für dieses Thema interessiert und nachweislich auch engagiert. Als Urner Regierungsrat durfte ich während zwölf Jahren das Neat-Dossier leiten, bei dem ich die Urnerinnen und Urner als Widerstandspersonen empfunden habe. Denn anfänglich leistete Uri fast einen totalen Widerstand gegen den Bau der Neat. Die Bevölkerung hat sich dann aber schrittweise bereiterklärt, verhältnismässige und dem nationalen Wohl dienende Lösungen zu akzeptieren. Heute ist die Neat in Uri gebaut und grossmehrheitlich akzeptiert. Ich sehe den jetzt anstehenden Prozess für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels auch in diesem Kontext, nämlich dass Lösungen gefunden werden können, wenn das, was in der Verfassung und neu im Gesetz steht, kompromisslos eingehalten wird. Als nämlich 1970 mit dem Bau des Gotthard-Strassentunnels begonnen wurde, war man in Uri stolz und freute sich über die künftige Entlastung der Siedlungsräume, der Kantonsstrassen und der Alpenpässe. Das wurde auch mit der grossen Feier und den Reden bei der Eröffnung 1980 bestätigt. Leider kam es nach der Eröffnung des Strassentunnels zu einer Zunahme des LKW-Verkehrs, der so weder den Versprechen noch den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik entsprach.

Um diesen ungewollten Entwicklungen entgegenzuwirken und einen voreiligen Kapazitätsausbau zu verhindern, engagierte sich der Verein Alpen-Initiative erfolgreich für Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung. Die zentrale Botschaft und der zentrale Auftrag lautet: Die Transitkapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden, und der alpenquerende Transitverkehr ist von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Leider konnte das Verlagerungsziel für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bis heute noch nicht erreicht werden. Trotzdem: An diesem Verfassungsauftrag muss weiterhin intensiv gearbeitet werden, auch in diesem Saal.

Auch das uns heute vorliegende Gesetz unterstützt das Verlagerungsziel, und das ist richtig so. Wie schon mit Artikel 84 der Verfassung will man mit dem heute vorliegenden Gesetz zusätzlich absichern, dass keine Kapazitätserweiterung im Tunnel zugelassen werden darf. Auch das ist richtig, weil es eine zusätzliche, verlässliche Garantie dafür bietet, dass dem Verfassungsartikel vorbehaltlos nachgelebt werden muss. Auch die Festschreibung des Dosiersystems im Gesetz ist eine erweiterte Garantie dafür, dass am heute erfolgreichen Betriebsregime am Gotthard nichts geändert wird. Das sind für mich die entscheidenden Inhalte der heute vorliegenden Gesetzesvorlage, und darum stehe ich dieser Vorlage auch positiv gegenüber.

Diese Gesetzesvorlage unterscheidet sich damit auch wesentlich von den immer wieder angesprochenen Abstimmungsvorlagen im Kanton Uri, nämlich von der Standesinitiative für eine zweite Röhre und dem Gegenvorschlag der Urner Regierung, welche 2011 vom Urner Stimmvolk klar abgelehnt wurden. Mit der nun vorliegenden Gesetzesvorlage haben auch das Urner Stimmvolk und das Schweizer Stimmvolk eine neue und klarere Ausgangslage, um die Frage einer zweiten Röhre in der sich sicher abzeichnenden eidgenössischen Volksabstimmung neu beantworten zu können. So wusste nämlich das Urner Volk bei der Abstimmung im Jahre 2011 noch nicht, dass ohne Bau einer zweiten Röhre – das heisst nur mit einer Sanierung der bestehenden Röhre – der Tunnel insgesamt rund 900 Tage für jeglichen Verkehr geschlossen werden muss. Das wollen die



Urner nicht. Das würden sie auch nicht wollen, wenn es der Seelisbergtunnel wäre.

Die Urner hatten 2011 auch keine verlässliche Kenntnis von dem notwendig werdenden Verladeterminals im Urner Talboden. Auch das wollen die Urner nicht, weil sie sich schon bei der Neat explizit und erfolgreich für die Reduktion der geplanten Gleisanlagen von acht auf vier durchgesetzt haben. Das Urner Volk wusste auch nicht, dass mit einer Kurz-Rola ab Ersfeld der von Uri geforderte und in Aussicht gestellte Halt der Neat-Züge wieder infrage gestellt würde. Das ist die Aussage von Kommissionsmitglied Kollege Bieri. Auch das wollen die Urner nicht haben; da bin ich ganz sicher. Es kommt hinzu, dass für eine optimale Bewirtschaftung einer Rola das Nacht- und Sonntagsfahrverbot infrage gestellt wird. Das wollen sicher nicht nur die Urner nicht, sondern das will niemand auf der Nord-Süd-Achse.

Darum sehe ich in der heutigen Vorlage eine echte und verantwortungsvolle Alternative, all diesen Nachteilen entgegenzuwirken. Ich könnte jetzt noch viele Argumente aufzählen, mit denen die Nachteile der Variante, nur die bestehende Röhre zu sanieren statt eine zweite zu bauen, nachgewiesen werden könnten. Zu nennen sind z. B. die volkswirtschaftlichen Einbussen, der touristische Einbruch auf beiden Seiten des Gotthards, die fehlende Solidarität gegenüber dem Kanton Tessin und vieles andere mehr; darüber haben andere schon ausführlich gesprochen.

Das Wichtigste für mich und meine Meinungsbildung ist die wesentliche Verbesserung der Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel. Das ist nicht ein Wunsch, sondern das ist ein Muss. Als Einwohner von Wassen, knapp fünf Kilometer vom Tunnelportal entfernt, glaube ich zu wissen, wovon ich spreche. Ich sehe und höre die Menschen, die dort arbeiten. Ich sehe und höre leider auch die Polizei, die Schadenwehr und die Krankenwageneinsätze. Ich war 2001 als Regierungsrat beim grossen Brand vor Ort. Da gab es nicht nur, wenn man das so sagen darf, Todesopfer, sondern es gab auch Menschen, die diese Ereignisse bewältigen mussten und darunter litten. Mit zwei einspurigen Röhren könnten die meisten solcher Unfallereignisse verhindert werden. Es gibt aber nicht nur LKW- und PW-Nutzer, die den Tunnel täglich benützen. Es gibt auch Menschen, die im Unterhalt und im Sicherheitsdienst tätig sind. Diese sind diesen grossen Risiken und zusätzlichen Ängsten bei ihren täglichen Arbeiten ausgesetzt; mit ihnen leiden auch die Familienangehörigen. Ich kenne viele von diesen Menschen, die in unterschiedlichen Berufsgattungen und Funktionen tätig sind. Ich spreche auch mit ihnen, oder sie sprechen mich gezielt an. Sie alle haben kein Verständnis dafür, dass die Politik nicht bereit sein will, jetzt die anstehende Sanierung für den Bau einer zweiten Röhre zu nutzen, um damit allen, den LKW- und den PW-Fahrern und Insassen sowie dem Unterhalts- und Sicherheitspersonal und ihren Angehörigen, mehr Sicherheit zu verschaffen.

Ich bin dazu bereit, mehr Sicherheit zu schaffen, und stimme dem Eintreten und der Vorlage des Bundesrates zu.

Cramer Robert (G, GE): Ce débat est long. Pour ma part, je vais me concentrer sur deux citations. La première, je la tire de notre Constitution, plus particulièrement de l'article 84 alinéa 3, selon lequel: «La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée. Les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition.» Les dispositions légales sont certes toujours sujettes à interprétation, mais les mots ont tout de même un sens. «La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée» veut tout simplement dire qu'elle ne peut pas être augmentée! Je vois assez mal comment on peut parvenir à interpréter des mots aussi clairs.

Comme on ne peut pas les interpréter, on a inventé une contorsion en disant que la création d'un deuxième tunnel n'augmentera pas la capacité des routes de transit parce qu'on ne va pas utiliser ce tunnel. Autrement dit: on aura deux tunnels à deux voies et on n'utilisera qu'une voie dans chaque tunnel. Dire que l'on construit un tunnel pour ne pas

l'utiliser, c'est évidemment avouer un gaspillage d'argent formidable dans un domaine où l'on en a besoin.

Il y a de grands besoins dans ce pays en matière d'infrastructures routières. Il est donc un peu ridicule de consacrer cet argent pour construire un ouvrage que l'on ne va pas utiliser. Or c'est ce qu'on prétend, et c'est du reste cette considération qui est sous-jacente aux propositions de renvoi des minorités II et III.

Il est donc évident que construire un deuxième tunnel accroîtra le trafic routier et aura des conséquences importantes au niveau environnemental sur des biotopes fragiles, comme les biotopes alpins. Cela engendrera également des conséquences importantes pour la santé des personnes. On a beaucoup parlé de sécurité, mais la santé humaine est elle aussi importante, notamment celle des personnes qui vivent dans ces lieux encaissés que sont les vallées alpines.

Pourquoi fait-on cela? On ne le sait pas très bien à vrai dire. Les solutions existent, à savoir d'utiliser ce qu'on a disposition. On a aujourd'hui un tunnel ferroviaire important qui traverse le massif du Saint-Gothard, et bientôt on en aura deux autres. Il faut donc utiliser ces trois tunnels ferroviaires.

Pour rassurer Monsieur Lombardi qui craint l'isolement du Tessin: on n'isole pas le Tessin, mais on accroît les possibilités d'accès au Tessin avec les tunnels ferroviaires de base en direction du Tessin, qui seront bientôt terminés. En même temps que l'on accroît les capacités, on se donne des possibilités supplémentaires pour répondre aux besoins du transit ainsi qu'aux exigences de sécurité, les déplacements ferroviaires étant beaucoup plus sûrs que les déplacements routiers. En revanche, le deuxième tunnel routier, qui engendrera une augmentation du trafic automobile, entraînera aussi beaucoup plus de danger sur la route, si ce n'est dans le tunnel même, assurément sur toutes les voies d'accès.

Je vous avais annoncé deux citations. Je vais conclure avec ma deuxième citation, qui est la suivante: «Nous n'allons pas construire deux tunnels et laisser une voie libre dans chacun. A mon avis, cela serait hypocrite, cela ne serait pas un investissement raisonnable.» Je crois qu'il n'y a rien à ajouter ou à retrancher à ces propos, qui ont été tenus au mois de janvier 2012 par Madame la conseillère fédérale Leuthard, cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Schmid Martin (RL, GR): Um den Stau – nicht den Autostau am Gotthard, sondern den Rednerstau in unserem Rat – rasch abbauen zu können, werde ich mich kurz fassen, d. h. zumindest einen Versuch starten, dies zu tun.

Ich glaube, dass der Bundesrat dem Parlament eine sehr ausgewogene Vorlage unterbreitet hat, die ich unterstützen werde. Ich bringe hier den Gesichtspunkt einer Region ein, die von den Entscheidungen, die den Gotthard angehen, auch betroffen ist. Es geht um die Anwohnerinnen und Anwohner, welche an der A13-Achse bzw. an anderen Ausweichachsen wohnhaft sind.

Ich selbst komme aus Splügen und habe da als Polizeidirektor die Phasen miterlebt, während denen der Gotthard-Strassentunnel teilweise kurzzeitig, teilweise über mehrere Monate geschlossen gewesen ist. Das hat mich geprägt. Wenn eine solch wichtige Nord-Süd-Achse geschlossen ist, dann verlagert sich der Verkehr auf andere Achsen. Ich glaube auch nicht, dass eine Rola für die Autos und Lastwagen die Lösung wäre. Die Realität war nämlich auch schon in der Vergangenheit eine ganz andere. Bei der Schliessung des Gotthardtunnels im Jahr 2006 beispielsweise hat sich der Personenwagenverkehr allein auf der A13 verdoppelt, und der Schwerverkehr hat um den Faktor 2,4 zugenommen. Die Konsequenzen waren, dass auf der A13 ein Verkehrsregime mit Warteplätzen im Domleschg, im Schams oder im Rheinwald und weiter bis ins Tessin eingeführt werden musste, dass Lastwagenparkplätze geschaffen werden mussten, dass der innerregionale Verkehr zusammenbrach. Man hat wirklich einen hohen Preis bezahlen müssen, weil eben keine Lösung zur Verfügung stand. Die Bevölkerung auch in unseren Teilen des Landes befürchtet, dass genau



das Gleiche wieder passieren wird, wenn der Gotthardtunnel für drei Jahre geschlossen wird.

Ich meine, dass es nur eine sinnvolle Variante gibt, um das Problem zu lösen. Zumal bei uns im Kanton Graubünden sehe ich keine Bevölkerungsteile, die bereit sind, die notwendigen Lastwagenparkplätze zur Verfügung zu stellen, damit ein Dosiersystem implementiert und so der Verkehr auf der A13 aufrechterhalten werden kann.

Ich glaube, auch unter diesem vielleicht ein bisschen spezielleren Gesichtspunkt betrachtet, ist der Entwurf des Bundesrates die ausgewogenste Lösung. Ich werde diesen unterstützen.

Keller-Sutter Karin (RL, SG): Auch wenn diese Debatte länger dauert als ein durchschnittlicher Stau am Gotthard, möchte ich noch etwas sagen, und ich möchte mich auch kurz fassen. Es ist zwar immer gefährlich, wenn man dies sagt und dann zu lange spricht.

Ich kann an das Votum von Kollege Schmid anknüpfen. Ich kann als St. Galler Standesvertreterin sagen, dass das, was Herr Kollege Schmid in Bezug auf das Verkehrsaufkommen auf der A13 gesagt hat, natürlich auch die Bevölkerung im Kanton St. Gallen betrifft. Die A13 liegt nämlich ein Stück weit auch im Kanton St. Gallen, und sie schliesst an die A1 an. Der Gotthardtunnel soll in einer Richtung während drei Jahren geschlossen werden, obwohl wir bereits heute in St. Gallen ein Nadelöhr haben. Dort soll ja die Engpassbesiegelung gemäss der Botschaft des Bundesrates bald kommen. In St. Gallen haben wir beim Engpass einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 78 000 Fahrzeugen. Wenn man sich vorstellt, dass der ganze Verkehr während dieser drei Jahre von der A1 auf die Route St. Galler Rheintal/San Bernardino gelenkt werden müsste, dann käme es auch dort zu einem Sicherheitsproblem.

Ich möchte Sie deshalb bitten, auf die Vorlage des Bundesrates einzutreten und ihr zuzustimmen.

Abate Fabio (RL, TI): Ich werde mich auch kurz fassen, die Zeit ist knapp. In der Geschichte der Schweiz hatte jeder Entscheid, der den Gotthard betrifft, eine wichtige Auswirkung auf das ganze Land. Und auch heute haben sich besonders die Mitglieder der zuständigen Kommission, aber auch die letzten Votanten die Frage gestellt: Was würde eine lange Sperre des Gotthard-Strassentunnels für meinen Kanton bedeuten?

Die Antworten sind richtig gewesen; sie haben die zentrale Rolle dieser Route für das ganze Strassennetz bestätigt. Es ist wichtig, das zu betonen. Denn diese Vorlage ist kein reines Mittel zur Förderung der Regionalpolitik, obwohl es katastrophale Konsequenzen für meinen Kanton hätte, wenn wir der Mehrheit der Kommission nicht folgen würden.

Nach den Voten der Kollegen Stadler Markus und Graber Konrad möchte ich zwei Worte über die Vermutung oder vielleicht sogar die Bedrohung sagen, dass die EU Druck ausüben könnte, dass wir alle vier Spuren der beiden Röhren des neuen Gotthard-Strassentunnels öffnen, sodass der Alpenschutzartikel nur noch eine rein deklatorische Wirkung hätte. Was diese ungerechtfertigte Furcht betrifft, möchte ich zuerst daran erinnern, dass das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU nach der Volksabstimmung über den Alpenschutzartikel verhandelt, unterzeichnet und genehmigt wurde und dass es in Kraft getreten ist. Die EU hat Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung nie kritisiert oder zur Diskussion gestellt. Der Respekt vor dieser Verfassungsbestimmung ist gar kein Problem für die EU, die Artikel 32 des Landverkehrsabkommens ohne Vorbehalt angenommen hat. Es geht dort um die Verpflichtung beider Seiten, den Grundsatz der Nichteinführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen zu beachten. Zu diesem Aspekt hat Herr Siim Kallas, der EU-Verkehrskommissar, letzten Herbst explizit gesagt, dass die EU Sorgen wegen der langen Sperre des Tunnels hätte, falls also die Mehrheit heute nicht obsiegen würde. Er hat hinzugefügt, dass der Tunnel sicher sein müsse und dass mit dem Bundesgesetz dieses Ziel zu erreichen sei.

Deswegen bitte ich Sie: Lassen wir in diesen schwierigen Zeiten, was die Beziehungen mit unseren Nachbarn betrifft, die EU in Ruhe, erfinden wir keine unwahren Szenarien. Ich erlaube mir, das in meiner Muttersprache zu wiederholen: In un momento estremamente delicato delle nostre relazioni con l'Unione europea, evitiamo di generare allarmismi e di inventare ulteriori problemi che non rispecchiano la realtà.

So bin ich zuversichtlich, dass die Schweiz auch nach der Annahme dieser Vorlage den Verkehr im Gotthard-Strassentunnel in Zukunft immer autonom, souverän und verfassungskonform steuern wird.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Ich will mich auch kurz fassen.

Zuerst ein Wort zum Landverkehrsabkommen: Von verschiedenen Votanten wurde gesagt, die EU könnte nach dem Bau und der Inbetriebnahme der zweiten Röhre verlangen, dass vier Spuren geöffnet werden. Ich erinnere einfach daran, dass die EU, und meines Wissens alle EU-Länder, das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention ratifiziert hat. Dieses Protokoll untersagt den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr. Die Schweiz hat dieses Protokoll nicht unterzeichnet. Nun kann die EU meiner Meinung nach nicht über das Landverkehrsabkommen verlangen, dass die Schweiz die vier Spuren im Gotthardtunnel öffnet, weil sie damit ja das Verkehrsprotokoll verletzen würde. Es wurde weiter gesagt, dass natürlich auch die Schweizerinnen und Schweizer, die, beispielsweise während der Ferienzeit, vor dem Gotthardtunnel im Stau stehen, Druck machen könnten, dass vier Spuren freigegeben werden. Das ist natürlich nicht abzustreiten. Aber der Bundesrat kann nachher nicht sagen: Wir geben jetzt auf Knopfdruck vier Spuren frei. Ich erinnere daran: Es müsste zuerst die Bundesverfassung angepasst werden, Artikel 84, und auch das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG).

Und jetzt komme ich doch noch einmal auf das Gutachten von Herrn Professor Mastronardi zu sprechen: Es wurde in Auftrag gegeben, bevor der Bundesrat entschieden hat, es sei im Gesetz zu verankern, dass nur zwei Spuren benutzt werden dürfen. Herr Mastronardi kam zur Erkenntnis – das steht ganz klar und unmissverständlich in den Schlussfolgerungen, und das kann man nicht anders interpretieren –: «Wenn diese Variante verfassungskonform verwirklicht werden soll, muss sie im Voraus gesetzlich geregelt werden. Eine blosse Uminterpretation des STVG verletzt die Regellungsabsicht des Gesetzgebers und das Verfassungsziel.» Und: «Das STVG muss durch Regeln ergänzt werden, welche eine spätere Nutzung von mehr als zwei Spuren verhindern.» Das tun wir mit dieser Vorlage.

Es hat niemand behauptet, die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels sei ein Projekt zur Beseitigung eines Engpasses. Es liegen zwei Varianten vor, die eine mit neuem Tunnel, die andere ohne neuen Tunnel. Die Mehrheit der Kommission kommt mit dem Bundesrat zur Auffassung, dass der Vorschlag des Bundesrates wirtschaftlich, rechtlich, sicherheitstechnisch usw. besser ist.

Zum Schluss noch zur Mittelkonkurrenz: Ich weiss nicht, wer dieses unselige Wort erfunden hat. Wenn wir immer wieder von Mittelkonkurrenz sprechen, dann können wir in der Schweiz kein grosses Projekt mehr verwirklichen. Jedes grosse Projekt, das wir umsetzen, beinhaltet eine gewisse Mittelkonkurrenz. Darum ist es natürlich wichtig – das ist jetzt meine persönliche Meinung –, dass wir nachher den Strassenfonds gut aufgleisen, damit man im Bereich der Strasse nachher die gleich langen Spiesse hat wie beim öffentlichen Verkehr.

Das kurz zwei, drei Ergänzungen aus Sicht der Mehrheit der Kommission.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nach dieser sehr ausführlichen Debatte, für die ich mich bedanke, möchte ich versuchen, auf Ihre Fragen einzugehen, aber auch nochmals die Stoss-



richtung beleuchten, die den Bundesrat zu seinem Vorschlag geführt haben.

Die Debatte hat es einmal mehr gezeigt: Am Gotthard entbrennt die Diskussion über den Alpenschutz. Der Gotthard ist ein Mythos; das kriegen wir nicht weg, auch in den nächsten Jahrzehnten nicht. Der Gotthard ist ein Symbol für den Alpenschutz, ein Symbol historischer Ereignisse, aber auch ein wichtiger Handelsweg, eine wichtige Achse, die uns mit ganz Europa verbindet.

Es ist auch typisch: Wenn es um den Gotthard geht, haben wir andere politische Prozesse. Alle anderen Sanierungen, die der Bundesrat an die Hand nimmt, interessieren das Parlament in der Regel nicht. Diese Sanierungen quittieren Sie mit Ihrem Budgetentscheid jedes Jahr im Dezember, wenn Sie uns das Sanierungsbudget freigeben. Ob wir die dritte Röhre am Belchen bauen oder andere Sanierungsarbeiten für zig Millionen Franken vornehmen, das ist nicht Gegenstand von Berichten, Abklärungen wie beim Gotthard. Und bei der Bahn ist es dasselbe: Ob dort eine Röhre mehr gebaut wird, ob wie jetzt beim 4-Meter-Korridor gewisse Tunnels 700 Millionen bis 1 Milliarde Franken kosten, ist in der Regel nicht Gegenstand solch einlässlicher Debatten. Das muss auch gesagt werden. Ich verstehe das, aber der Gotthard hat wirklich einen Sonderstatus.

Weil der Bundesrat weiß, dass dem so ist, haben wir eine referendumsfähige Vorlage vorbereitet. Es ist von einigen gesagt worden: Grundsätzlich hätten wir Ihnen diese Sanierung einfach über das Budget unterbreiten können, mit Tranchen, die jeweils freizugeben wären, und Sie hätten die Vorlage wahrscheinlich ohne Debatte einfach abgesegnet, wie Sie das in der Regel jedes Jahr tun. Wir meinen aber: Beim Gotthard ist es richtig, – weil der Alpenschutz tangiert ist, weil der Gotthard sensibel ist, weil die betroffenen Kantone nicht dieselbe Meinung vertreten –, dass schlussendlich das Volk entscheiden kann.

Wir haben eine Gesetzesvorlage vorbereitet, damit das möglich ist. Es ist keine Verfassungsvorlage – das sage ich denjenigen, die nicht eintreten wollen, weil sie finden, zuerst müsste die Verfassung geändert werden –, weil Ihnen der Bundesrat ein verfassungskonformes Werk vorlegt und weil heute, 2020, 2030 oder 2040 eine Änderung der Verfassung nötig wäre, wenn Sie darüber hinausgehen und beide Röhren doppelpurig für den Verkehr freigeben wollten. Dazu müssten Sie heute oder müssten Sie auch 2030 die Verfassung ändern. Das will der Bundesrat nicht, das will auch die überwiegende Anzahl der Vernehmlassungsteilnehmer nicht, und das will auch Ihre vorberatende Kommission nicht. Wir wollen eben die Kapazitätsbeschränkung nageln, indem wir im Gesetz – im Gesetz! – die Einspurigkeit vorschreiben und indem wir im Gesetz auch das Dosiersystem verankern. Die wichtigsten Gründe, weshalb der Bundesrat nach reiflicher Überlegung zu diesem Grundsatz gekommen ist, finden sich effektiv in der Auseinandersetzung mit den verschiedenen Berichten. Unbestritten ist heute – das hat auch von Ihnen niemand infrage gestellt –, dass der Gotthardtunnel nach über dreissig Jahren Betriebszeit saniert werden muss. Als ich in das Departement kam und als eines meiner ersten Geschäfte der Bericht, den die Kommission verlangte hatte, auf dem Tisch lag, waren wir zuerst einmal schon sehr überrascht. Der Bericht besagte – das war die erste Erkenntnis –: Eine Sanierung mit Nachtsperrungen ist nicht möglich; eine Sanierung ist nicht möglich, indem man einen Einspurbetrieb aufrechterhält. Eine Sanierung ist nur mit einer Vollsperrung des Tunnels möglich. Davon hatte man vorher eigentlich nichts geahnt. Man hatte immer das Gefühl gehabt: Eine neue Lüftung einzubauen respektive andere Sanierungsarbeiten zu verrichten, das lässt sich doch machen. Die Erkenntnis dieses Berichtes war: Leider geht es nur mit einer Vollsperrung während über 900 Tagen am Stück, also mit einer Vollsperrung während zweieinhalb Jahren. Wenn man den Tunnel während der Sommerzeit trotzdem öffnen will, verlängert sich die Bauzeit auf dreieinhalb bis sieben Jahre – je nachdem, wie lange man den Tunnel im Sommer offen halten will. Man muss die ganze Baustelle zurückneh-

men, alle Bauinstallationen entfernen, alle Arbeiten für mehrere Monate niederlegen. Das war die erste Erkenntnis.

Wir sind in diesem Moment darangegangen, Abklärungen vorzunehmen, und haben uns gesagt: Ja gut, wenn es sich mit einer Vollsperrung so verhält, müssen wir Alternativen für die doch 6,2 Millionen Fahrzeuge finden, die jedes Jahr diesen Tunnel passieren – es sind 1 Million Lastwagen und über 5 Millionen Personenwagen –, für diese müssen wir eine Lösung zimmern. Wir sind also an die Ausarbeitung der flankierenden Massnahmen gegangen. Wir haben genauer untersucht, wie man diese Millionen von Fahrzeugen verlagern könnte und welche Kosten das zur Folge hätte. Das war der nächste Schritt. Wir haben festgestellt, dass es technisch machbar wäre: Wir können eine Kurz-Rola für die 600 000 Lastwagen erstellen, die wir aus technischer Sicht verladen können; man kann auch die über 5 Millionen Personenwagen verladen; aber – dann kam schon das grosse Aber – zu enormen Kosten, zu Kosten von rund einer Milliarde Franken für diese flankierenden Massnahmen. Man kann es selbstverständlich finanzieren. Aber nach Beendigung der Sanierung, also nach dreieinhalb oder sieben Jahren – je nachdem, welche Sanierungsvariante, mit Tunnelschliessungen, man wählt –, ist diese Milliarde obsolet. Sie haben sie investiert in Geleise, in Areale, und Sie haben sie in Züge investiert, die Sie danach nicht mehr benötigen.

Das ist keine nachhaltige Finanzpolitik, keine nachhaltige Lösung, weil Sie ja dann nach vierzig Jahren genau wieder vor demselben Problem stehen und die ganze Übung wiederholen müssen. Wenn man die Kosten von zwei Tunnels aufrechnet, aber die Kosten für die Rola-Lösung nicht doppelt aufführt, geht die Rechnung auch nicht auf.

Die nächste Überraschung war dann okay. Wir haben auch selbstverständlich mit dem Kanton Uri und dem Kanton Tessin besprochen, wie wir überhaupt verladen würden. Wo kann man 600 000 Lastwagen verladen? Wo haben wir überhaupt ein so grosses Areal, wo ist es technisch möglich, diese sechs zusätzlichen Geleise hinzustellen? Selbstverständlich möchten viele verladen, aber die Anlagen und diesen Lärm wollte dann natürlich wieder niemand. Notabene haben die beiden betroffenen Kantone klar gesagt: nicht bei uns! Man kann schon viele Varianten prüfen, aber am Schluss muss das Ganze funktionieren. Am Schluss brauchen wir eine Lösung, die effektiv greift.

Zur Sicherheit: Das war und ist eines der wichtigsten Elemente, das dann dazu führte, dass wir klar sagten, die Sanierung mit diesen enormen Verlagerungsanstrengungen für teures Geld, die nicht nachhaltig ist, sei der Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre, die aber nur einspurig geöffnet wird, gegenüberzustellen. Der Sicherheitsgewinn ist und bleibt für mich das wichtigste Kriterium. Mit einer zweiten Tunnelröhre können wir den Verkehr richtungsgrenztrennt in separaten Tunnelröhren führen, und das Risiko von Frontal- und Streifkollisionen nimmt zweifelsfrei ab. Diese Frontal- und Streifkollisionen waren die Hauptgründe für alle Unfälle, die wir in den vergangenen Jahren hatten.

Es ist richtig, wie einige von Ihnen gesagt haben, dass die Fahrzeugsicherheit zunimmt. Es gibt immer wieder technische Massnahmen, die den Sicherheitsgewinn erhöhen. Aber es ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Fahrzeuge von heute auf morgen sicherer werden. Am Gotthard hat es sehr viele Fahrzeuge ohne Schweizer Kontrollschild. Diese Fahrzeuge sind wahrscheinlich länger in Betrieb als schweizerische Fahrzeuge; denn in der Schweiz werden schnell die neuesten Modelle gekauft.

Zudem bleibt immer der Faktor Mensch. Wenn Sie Fahrzeugassistenzsysteme haben, wenn Sie technische Massnahmen umsetzen, so können diese Elemente am Schluss zwar assistieren, aber sie können keine Verantwortung übernehmen. Der Mensch ist das grösste Sicherheitsrisiko, und das wird so bleiben. Mit richtungsgrenztrennten Röhren können wir dieses Risiko reduzieren, und das, denke ich, darf uns etwas wert sein.

Die Kohäsion unseres Landes ist ein wichtiges Element für den Bundesrat. Wir haben gerade auch in der Abstimmung vom 9. Februar 2014 wieder gesehen, wie wichtig es ist, alle



Landesteile ernst zu nehmen und eben nicht Partikularinteressen vor die Landesinteressen zu stellen. Gleichzeitig muss jede Region ernst genommen werden. Wir haben viele Gespräche geführt; ich habe mit vielen Betroffenen selber Gespräche geführt, und das ist ein wichtiges Element bei diesem ganzen Entscheid. Ohne zweite Röhre ist es klar, dass wir den heutigen Tunnel für längere Zeit schliessen müssen. Egal, ob Sie das für dreieinhalb, für fünf oder für sieben Jahre tun: Das ist eine extrem lange Zeit. Nach dem Brand war der Tunnel während zweier Monate geschlossen, und die betroffenen Regionen haben sich schon für den Mehrverkehr bedankt, weil andere Alpenstrassen für zwei Monate mehr Verkehr hatten. Wir reden hier aber von dreieinhalb bis sieben Jahren. Deshalb ist es auch legitim und verständlich, dass die Kantone Graubünden und Wallis klar sagen, dass sie diese Mehrbelastung für ihre Bevölkerung nicht möchten.

Beim Kanton Tessin geht es um Fragen, die vor allem die Leventina betreffen, aber auch um Fragen der wirtschaftlichen Situation dieses Kantons. Ich hatte den Sindaco von Airolo mit dem zweitwichtigsten Arbeitgeber von dort, einem Holzunternehmer, bei mir im Büro. Sie fahren heute dreimal pro Tag durch den Gotthardtunnel, weil sie Urner Holz und nicht ausländisches Holz verwenden. Sie können sich vorstellen, was es für einen Betrieb bedeuten würde, wenn die Chauffeure zuerst nach Biasca fahren und dort verladen müssten. Dann müssten sie nach Rynächt fahren, dort wieder verladen – und das dreimal im Tag! Das sind Kosten, die ein Betrieb, der sowieso nicht in einem Bereich mit grossen Gewinnen arbeitet, nicht verkraften kann.

Reden Sie mit den Verantwortlichen der Granitbetriebe im Maggiatal oder im Onsernonetal – das sind für diese Täler sehr wichtige Arbeitgeber –: Die Mehrkosten, die mit dem Verladen und dem erlittenen Zeitverlust entstehen, sind für viele dieser Betriebe nicht bewältigbar. Sie können jetzt sagen, das seien KMU, die gesamtschweizerisch nicht relevant seien. Für den Bundesrat sind aber auch die Sorgen der Kleinen und der Regionen wichtig. In diesen Tälern gibt es nicht viele Alternativen, deshalb ist diese Frage auch unter dem Aspekt der Kohäsion zu sehen.

Der Kanton Uri ist seit Jahren mit Baustellen, Lärm und einer schwierigen, die Bevölkerung belastenden Situationen konfrontiert; das ist uns sehr bewusst. Der Kanton Uri darf mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels einen grossen Schritt nach vorne tun. Diese Baustelle ist fertig, und das wird bei der Verlagerung der Lastwagen von der Strasse auf die Schiene nochmals einen spürbaren Effekt geben. Wir haben neue Erkenntnisse – das hat Herr Ständerat Baumann richtig gesagt –, welche wohl auch für den Kanton Uri und seine Bevölkerung wichtig sind: Man weiss jetzt, dass die Verladestation in Rynächt Realität wird, sollte es keine zweite Röhre geben. Wenn die betroffenen Eigentümer dort nicht einverstanden sind, haben wir am Schluss nur noch die Möglichkeit der Enteignung, und zu diesem Mittel möchte ich nun also wirklich nicht greifen. Deshalb glaube ich, dass die Alternative mit der Verladestation für 600 000 LKW auch nicht so einfach zu bewältigen sein wird – wie eben auch die dafür anfallenden Kosten –, auch wenn man diesbezüglich Überlegungen anstellen muss.

Damit sind wir bei den Kosten – Sie haben sie heute sehr oft ins Feld geführt –: Auf den ersten Blick ist die Rechnung schnell gemacht. Sie könnten sagen, jaja, der Bundesrat hat sich einfach für die teuerste Variante entschieden. Diese Be trachtung gründet aber auf einer ziemlich grossen optischen Täuschung. Wir müssen in der Verkehrspolitik immer mit langen Horizonten rechnen. Deshalb muss man auch Folgendes kalkulieren: Man hätte jetzt zwar zusätzliche Auslagen im Umfang von gut 1,2 Milliarden Franken, aber wenn Sie die Kosten der Alternative ausrechnen – eine Rola, deren Errichtung in vierzig Jahren wiederholt werden müsste –, dann sehen Sie, dass wir unsere Lösung auf eine nachhaltigere und bessere Investition basieren. Wir hätten mit zwei Tunnels einen Mehrnutzen und vor allem die Möglichkeit, auch laufende Unterhaltsarbeiten zu bewältigen, ohne den Verkehr zu sperren. Mit einer zweiten Röhre hätten wir

einen wesentlich höheren Nutzen als mit der Rola. Dieser Mehrwert ist nachhaltig, er wirkt sich auch auf die kommenden Generationen aus.

Wenn hier gesagt wurde, wir würden damit andere Projekte verdrängen, so muss ich nochmals betonen: Es geht hier nicht um eine Staubbeseitigung, es geht nicht um eine Engpassbeseitigung, sondern es geht um eine Sanierung. Diese hat, Frau Savary, nichts zu tun mit Engpassbeseitigungen in Ihrem Kanton; sie gefährdet diese nicht. Die Sanierung hat auch nichts zu tun mit der Entschärfung einer Stausituation; das steht überhaupt nicht zur Debatte. Es geht einzig und allein um eine Sanierung.

Man kann auch nicht so argumentieren, wie Sie, Herr Janiak, es getan haben und sagen: Ja, Basel ist dann wichtiger, der Unterhalt geht immer vor. Bei der Bahn geht der Unterhalt immer vor, und er geht auch bei der Strasse immer vor. Das heutige Nationalstrassennetz können Sie ebenso wenig verlottern lassen wie die Bahninfrastruktur. Auch beim NAF ist es schon wieder so festgelegt, dass der Unterhalt vorgeht, bevor wir wirklich ausbauen, bevor wir wirklich Kapazitäten ausweiten – und das machen wir bei den Engpassbeseitigungen. Das ist gar keine Konkurrenz; das wird so bleiben, und das werden wir so auch umsetzen.

Bei den Kosten bitte ich Sie, überdies zu berücksichtigen, dass Sie mit der Lösung des Bundesrates mit einem Einspurbetrieb in zwei Röhren ein redundantes System haben; ein redundantes System, bei dem wir überzeugt sind, dass wir es immer mehr gebrauchen werden. Es gab jetzt fast jedes Jahr Felsstürze: Entweder traf es die Bahnlinie, oder es traf die Strassenlinie. In solchen Situationen sind Sie ja darauf angewiesen, dass Sie den Verkehr auf den anderen Verkehrsträgern bewältigen können. Diese Beeinträchtigungen dauerten zum Teil, wie Sie wissen, mehrere Wochen. Hier haben wir ein redundantes System, das bei solchen Ereignissen, aber auch bei unfallbedingten Sperrungen wie bei künftigen Unterhalts- und Sanierungsarbeiten einen möglichst flüssigen Verkehr auf beiden Verkehrsträgern auf der Nord-Süd-Achse ermöglicht.

Wir können deshalb auf die Errichtung eines Bahnverlads, insbesondere auf die Kurz-Rola, verzichten. Bei den anderen Sanierungsvarianten müssten wir diese für viel Geld – alles auch auf vierzig Jahre und mehr ausgerichtet – betreiben und dann zurückbauen. In vierzig Jahren müssten wir dieselbe Übung nochmals machen, sofern dann überhaupt noch freie Flächen für temporäre Verladeanlagen vorhanden wären.

Wir haben es schon gesagt: Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels kostet etwas, so oder so. Wir haben nicht die Alternativen, gar nichts zu machen oder andere Projekte vorzuziehen; wir müssen es tun. Es ist also nur eine Differenz auf der ganzen Handlungssachse, es ist eine Differenz bezüglich der Kredite, die wir verschieden einstellen müssten. Eine Mittelkonkurrenz ergibt sich grundsätzlich nur zwischen baureifen Projekten. Wir wissen es alle: Im Strassenverkehr gibt es sehr, sehr viele Hindernisse, bis ein Projekt baureif ist. Wir haben kein baureifes Sanierungsprojekt und schon gar keine baureifen potenziellen Konkurrenzprojekte. Heute stammen die Mittel für Sanierungsarbeiten aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, aus der Strassenkasse. Das ist, wie ich schon gesagt habe, ein jährlicher Budgetkredit, den Sie verabschieden. Wenn man die Sanierungskosten auf zehn Jahre verteilen kann, hat man pro Jahr einen kleineren Kostendurchschnitt, als wenn man sie auf sechs Jahre verteilen muss – das ist relativ logisch, eine Milchbüchleinrechnung. Somit ergibt sich zwischen den Projekten, die baureif sind und die wir im Unterhaltsbudget einstellen, eine kleinere Mittelkonkurrenz.

Die gebundenen Ausgaben für die Betriebs- und Unterhaltsmassnahmen sowie die Ausgaben aus dem Infrastrukturfonds – das wissen Sie – sind heute ungenügend. Der Infrastrukturfonds wird nach den Projekten, die wir Ihnen vorgelegt haben, nach der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme und nach dem zweiten Programm zur Engpassbeseitigung, keine Mittel mehr haben. Die Beschlüsse des Parlamentes dazu sind erfüllt. Wenn Sie also weiterhin



Agglomerationsprogramme und Programme zur Engpassbesitzigung finanzieren wollen, müssen Sie so oder so eine neue Konstruktion suchen, und Sie brauchen zusätzliche Mittel. Die vorhandenen Einnahmen werden weiterhin für den Unterhalt reichen, aber nicht für mehr. Ich betone es nochmals: für den Unterhalt, wie am Gotthard, wie an anderen Orten. Der Bundesrat hat ja auch dazu eine Lösung präsentiert. Denn er sagt: Jawohl, wir müssen auch weiterhin Engpässe beseitigen und Kapazitäten bereitstellen, wir müssen auch weiterhin Bundesbeiträge für Agglomerationsprogramme bereitstellen. Diese Vorlagen werden Sie dann wohl in einem Jahr zur Beratung erhalten, sie sind jetzt in der Vernehmlassung. Dann werden Sie diese Entscheide treffen können.

Zur Frage von Herrn Ständerat Gruber: Ja, es ist richtig, im NAF sehen wir für grössere Projekte, auch für mehrjährige Unterhaltsprojekte, jeweils einen Verpflichtungskredit vor; das betrifft also alle Projekte, die wirklich mehrere Jahre dauern und grosse Kostenfolgen haben. Das ist dann auch ein Element, bei dem das Parlament in der Priorisierung einen gewissen Einfluss nehmen kann. Bei vielen Sanierungsarbeiten gibt es auch verschiedene Varianten. Ich habe diese Woche den Tunnel von Serrières eingeweiht – ein Kilometer, 140 Millionen Franken. Beim Belchen kosten drei Kilometer 500 Millionen Franken. Sie müssen diese Zahlen einander gegenüberstellen! Alle Kilometer mit Tunnel kosten viel. Aber diese Sanierungsarbeiten will die Bevölkerung wegen der Lärmbelastung und wegen Umweltbelastungen anderer Natur, egal ob das am Gotthard, im Kanton Neuenburg, bei der Autobahnspange in St. Gallen oder bei der dritten Belchenröhre ist. Es ist so; das wird weiterhin von unserer Bevölkerung gewünscht werden.

Zur Frage der Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen der EU: Ich habe schon in der Kommission gesagt, dass wir auch hier bei der EU vorstellig geworden sind. Es wurde ja immer gesagt, die EU habe schon reklamiert, die EU würde die Leuthard schon unter Druck setzen. Ich habe nie etwas gehört, ich habe auch nie einen Brief bekommen. Aber auf diese Behauptungen hin habe ich in Brüssel Kommissar Kallas gefragt: Wie sieht ihr das? Könnt ihr mir das schriftlich geben? Ich habe es schriftlich, weil man es mir nicht glauben würde, wenn ich es nur sagen würde. Ich habe es schriftlich vor mir, es ist auf Englisch, aber ich kann es Ihnen sogar vorlesen. Ich beginne mit der Konklusion: «We consider this to be in line with article 32 of the Agreement on the Carriage of Goods and Passengers by Rail and Road, concluded between the EU and Switzerland in 1999.»

Sie können jetzt sagen: Gut, es kommen wieder andere Kommissare und andere Juristen. Aber das kann man schon nicht wegwischen. Dasselbe hat auch das neuste Gutachten der Universität Genf ergeben, das der Regierungsrat des Kantons Tessin in Auftrag gegeben hat. Dort kommt eine Professorin auch zum Schluss, dass der Bundesrat Recht hat, dass also die Sanierung, wie sie von uns vorgeschlagen wird, mit dem Landverkehrsabkommen kompatibel sei. Mit diesem Argument kommen Sie also nicht mehr weiter; das ist Schnee von gestern.

Das Gleiche gilt für die Frage der Verfassungsmässigkeit. Der Bundesrat macht nichts Verfassungswidriges. Die Verfassungsmässigkeit hängt eben wirklich davon ab, wie man diese Kapazitäten definiert. Die Rechnung von Herrn Rechsteiner ist ein bisschen plump, wenn er sagt, bei zwei Röhren müsse man einfach mal zwei rechnen. Das ist schon nicht ganz das, was dem heutigen Gesetz entspricht. Es enthält ja heute schon die Definition der Kapazitäten, die wir einhalten müssen. Wir haben schon im Bericht vom Dezember 2010 aufgrund dieser Definition der heutigen Gesetzgebung einlässlich dargestellt, wie wir diese auf der Nord-Süd-Achse und bezüglich der Alpenquerungen anwenden. Weil wir im Gesetz verankern, dass nur eine Spur betrieben werden kann, sind es eben nicht zwei zweispurige Tunnels; wir werden nur einspurige Tunnels haben. Inskünftig werden die Möglichkeiten bezüglich Passierbarkeit der Tunnels die gleichen sein wie heute.

Wenn wir im Gesetz verankern, was wir wollen, bringt es auch nichts, wenn man bei einem Stau an Ostern oder Pfingsten die Polizei, die Astra-Expertinnen und -Experten oder mich anruft; Gesetz ist Gesetz. Es gibt betreffend Kapazitäten nämlich auch Beschränkungen durch das Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Das sind auch Beschränkungen. Wir rechnen auch dort nicht so, als wären diese Kapazitäten grundsätzlich da. Gesetzliche Hindernisse schränken die technischen Möglichkeiten ein. Dazu gehört das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, dazu gehört eben auch unsere gesetzlich verankerte Variante, dass wir grundsätzlich immer nur einen Einspurbetrieb haben, und dazu gehört nicht zuletzt eben auch das Dosiersystem, das als Sicherheitselement eingeführt wurde, damit zwischen Lastwagen und Personenvan Abstände bestehen. Das wirkt sich natürlich auch auf die mögliche Anzahl Lastwagen und PKW aus.

Das Tropfenzählersystem ist kein System zur Mengenbeschränkung. Die Nachfrage ist schon heute viel kleiner als die Anzahl Fahrzeuge, die den Gotthard passieren könnten. Mit dem heutigen Dosiersystem könnten wir 1,5 Millionen LKW passieren lassen. Die Nachfrage ist aber seit Jahren viel kleiner; bei den PKW ist es ebenso. Es könnten schon heute viel mehr Fahrzeuge den Tunnel passieren. Weshalb ist die Nachfrage viel kleiner? Wenn Ihre Argumentation richtig ist – was zur Verfügung steht, wird genutzt –: Weshalb tut man es dann seit zehn Jahren nicht? Es sind sogar jedes Jahr weniger Fahrzeuge, weil die Verlagerungspolitik fruchtet und auch noch andere Übergänge und die Bahn zur Verfügung stehen. Man könnte mehr Verkehr bewältigen, in völliger Übereinstimmung mit dem Alpenschutz und mit allen Abkommen, welche die Schweiz abgeschlossen hat. Gerade daran ändern wir ja nichts. Es stehen genau dieselben zwei Strassenlinien zur Verfügung wie heute; im Vergleich zu heute verbessern wir die Rechtssituation sogar, weil wir im Gesetz auch noch das Dosiersystem festsetzen. Heute steht dieses nur in einer polizeilichen Weisung. Nun werden wir es auf Gesetzesstufe festnageln. Das Wesentliche an der heutigen Situation ist eben, dass man die Bundesverfassung wirklich nur dann ändern muss, wenn man mehr will als das, was schon heute erlaubt ist.

Es wurde von mehreren Votanten gesagt, das Verlagerungsziel oder die Rentabilität der Neat werde beeinträchtigt. Im Neat-Bericht hat das BAV zu dieser Frage Stellung genommen und ausgeführt, dass wir zwar mit der Eröffnung des Gotthard- und des Ceneri-Basisstunnels noch mehr Lastwagen verlagern können – das ist gut so, das wollen wir, das lassen wir uns auch etwas kosten –, dass aber auf der Nord-Süd-Achse eben auch mehr Lastwagen kommen werden. Das Ganze ist uns bisher gut gelungen – 66 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene, das ist weltweit einmalig –, aber wir stossen da an Grenzen. Wir werden froh sein, wenn wir den künftigen Verkehr wirklich weiterhin über die Schiene abwickeln und diese Verlagerungspolitik weitertreiben können.

Die Erreichung des Verlagerungsziels, Herr Ständerat Städler, ist rechtlich nicht an die Frage von Strassenkapazitäten oder die Verfügbarkeit von Strasseninfrastrukturen geknüpft. Der Bundesrat verfolgt die Verlagerungspolitik unabhängig davon, welche Verkehrsflächen dem Schwerverkehr auf der Strasse zur Verfügung stehen. Sie erhalten alle zwei Jahre einen Bericht und verabschieden immer wieder zusätzliche Massnahmen, welche die Verlagerungspolitik unterstützen. Erlauben Sie mir noch einen Hinweis zur Frage von Herrn Ständerat Eder zur Tunnelgebühr. Es ist eine berechtigte Frage. Wir haben diese Frage in der Vernehmlassung tatsächlich gestellt. Der Bundesrat zeigte sich da offen. Er sagte, dass eine Tunnelgebühr helfen würde, die Strassenkasse zu füllen. Eine solche Gebühr würde von der Bevölkerung wahrscheinlich eher akzeptiert, als man denkt. Wir waren deshalb recht erstaunt, dass die Parteien und auch die Mehrheit der Wirtschaftsverbände in der Vernehmlassung eher negativ reagierten. Wir verstehen die Einwände der betroffenen Regionen. Es geht nicht, dass die Urner und Tessiner, welche den Tunnel am meisten benutzen, vermehrt bezahlen müssen; für diesen Einwand hat jeder Verständnis.



Deshalb müsste man die betroffenen Regionen oder die Vielfahrer mit irgendeinem Spezialsystem behandeln. Das System darf nicht diskriminierend sein, damit es mit dem Landverkehrsabkommen übereinstimmt. Man müsste dann für alle Vielfahrer, egal, woher sie kommen, ein Rabattsysteem einführen. Man kennt das etwa von Dänemark. Dort gibt es viele solche Brückenzölle oder Brückengebühren in der Höhe von 40 Euro und mehr. Dort gibt es Rabattsysteme, damit die Bevölkerung der Umgebung nicht so stark betroffen ist. Wir sind gerne bereit, diese Möglichkeit im Zweitrat noch vertieft zu prüfen. Sie haben auf die Verfassung hingewiesen. Wir haben ein System, das von der Gebührenfreiheit ausgeht. Man kann Ausnahmen machen, sofern die Bundesversammlung einem solchen System zustimmt.

Es ist so, wie Sie es sagen: Natürlich ist im Strassenverkehr niemand erpicht, mehr zu bezahlen, aber alle möchten mehr Leistungen. Das sind wir uns ja gewohnt. Wenn die Tunnelgebühr eine Möglichkeit sein könnte, auch hier Akzeptanz zu schaffen, dann sind wir gerne bereit, das im Zweitrat vertieft zu prüfen. Es wäre kongruent mit dem Landverkehrsabkommen, wenn es nicht diskriminierend ist. Bei den Lastwagen ist der Spielraum natürlich sehr klein wegen der LSVA; diese ist ja schon bald ausgeschöpft.

Voilà. Ich hoffe, dass ich alle Fragen beantwortet habe, die Sie noch gestellt haben. Zum Schluss nochmals dies: Ich bin überzeugt, dass die Lösung des Bundesrates, eine Sanierung mit einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung durchzuführen und das im Gesetz zu verankern, damit es Rechtssicherheit gibt und wir die Verfassung und den Alpenschutz einhalten, eine gute Lösung ist. Ich denke, dass wir mit einer Finanzierung über so viele Jahre auf gutem Wege sind. Wir beachten damit alle Ansprüche aller Regionen korrekt und tragen vor allem auch der Sicherheit, der Kohäsion und der Aufrechterhaltung der wichtigen Nord-Süd-Achse mit allen wirtschaftlichen und handelspolitischen Implikationen Rechnung.

Am Schluss müssen wir uns vergegenwärtigen, dass die Situation, in der wir tatsächlich den alten, sanierten Tunnel und einen neuen Tunnel haben werden, vielleicht 2030 eintreten wird; wenn es gut geht. Erst dann stellt sich auch die Frage, ob es wirklich mehr Verkehr hat, wie einige von Ihnen meinen, ob die Situation dann effektiv so ist, dass die Bevölkerung Druck macht, die Verfassung zu ändern. Diese Frage können wir erst dann zumindest beantworten. Wir sind davon überzeugt: Wenn der Gesetzgeber etwas will und es im Gesetz verankert ist, wird das auch beachtet. Das können wir durchsetzen.

Jetzt noch zu Herrn Cramer: Wenn Sie sagen, ich hätte einmal gesagt, das sei heuchlerisch, dann müssen Sie jeweils alles zitieren. Damals waren wir noch in einem Stadium, in dem wir sagten, dass wir bauliche Hindernisse schaffen, also Barrikaden errichten oder Betonblöcke platzieren. Das wäre wirklich eine Farce. Deshalb haben wir nachher, gestützt auf das Gutachten Mastronardi, das die Alpen-Initiative bestellt hat, gesagt: Ja gut, wenn er sagt, das sei im Gesetz zu verankern, dann haben wir effektiv eine Sicherung, weil man Gesetze nicht aufgrund von Mutmassungen, mit Telefonaten oder aufgrund des Bauchgefühls umstossen kann. Gesetze gehören zu unserer Arbeit; die Bevölkerung weiß, dass sie eingehalten werden müssen, dass man sie nicht einfach umstossen kann. Das ist eine Absicherung dafür, dass es keine Kapazitätserweiterungen geben wird, dass wir effektiv zwei sichere Tunnels haben werden, die vielen Menschen das Leben retten und eine nachhaltige, über Jahrzehnte hinweg gute Lösung sein werden für das Land.

Ich bitte Sie deshalb, auf die Vorlage einzutreten.

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Wir sind am Ende einer morgenfüllenden Eintretensdebatte angelangt und können diese nun mit der Abstimmung über den Nichteintensantrag der Minderheit Stadler Markus krönen.

Abstimmung – Vote
Für Eintreten ... 25 Stimmen
Dagegen ... 16 Stimmen
(0 Enthaltungen)

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

Schluss der Sitzung um 13.10 Uhr
La séance est levée à 13 h 10

