

wicklung der internationalen Instrumente und der Umsetzungspraxis – falls sich das als wirklich schwierig erweise – würden wir Ihnen im schlimmsten Fall zu gegebener Zeit dann eine Klärung von Artikel 23p vorschlagen.

Im Moment aber empfehle ich Ihnen, diese letzte Differenz zu bereinigen, im Wissen darum, dass wir keine perfekte Lösung haben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 13 Stimmen

(4 Enthaltungen)

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

Fortsetzung – Suite

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)

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Wir haben die Eintretensdebatte bereits geführt und Eintreten beschlossen. Es liegen drei Minderheitsanträge auf Rückweisung vor. Diese wurden bereits teilweise begründet. Der Kommissionsprecher wird uns nun zunächst die Sachlage noch einmal kurz darlegen.

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Ich möchte namens der Mehrheit der Kommission noch kurz ein paar Worte zu den drei Rückweisungsanträgen sagen:

Die Minderheit I verlangt, dass der Bundesrat eine vertiefte Klärung der Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen und der Verfassung vornimmt. Zu dieser Thematik habe ich mich namens der Mehrheit bereits im Rahmen der Eintretensdebatte ausführlich geäußert. Ich möchte aber noch einmal daran erinnern, dass sowohl Professor Philippe Mastronardi in seinem Rechtsgutachten, das er im Auftrag der Alpenschutz-Initiative erstellt hat, als auch das Bundesamt für Justiz zum Schluss kamen, dass die Vorlage verfassungskonform ist.

Bezüglich der Kompatibilität der Vorlage mit dem Landverkehrsabkommen hat der Regierungsrat des Kantons Tessin bei Frau Christine Kaddous, Rechtsprofessorin an der Universität Genf und Direktorin des Centre d'études juridiques européennes, ein Gutachten in Auftrag gegeben. Das Gutachten liegt Ihnen vor. Wie schon der Bundesrat in seiner Botschaft kommt auch diese Gutachterin zum Schluss, dass die Vorlage mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz absolut kompatibel ist. Bezüglich Verfassungsmässigkeit und Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen liegen nun also verschiedene Rechtsgutachten vor, die allerdings zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist der Meinung, dass weitere rechtliche Abklärungen wohl kaum zu neuen Erkenntnissen führen würden.

Die Minderheit II nimmt Forderungen auf, die die Zentralschweizer Regierungskonferenz in einem Positionspapier formuliert hat. Ich gehe kurz auf die beiden ersten Forderungen ein, die dritte wurde in der Eintretensdebatte bereits be-

handelt. Bezüglich der Maximierung der Gebühren und der Nutzung des Spielraumes bei der LSVA ist zu erwähnen, dass dieses Geschäft nur indirekt damit zu tun hat. Die LSVA-Erträge gehen in den FinöV-Fonds respektive an die Kantone. Die Garantie, dass die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels zu keiner Benachteiligung der für sie wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte führt, möchten wie die Zentralschweiz natürlich alle Regionen für sich beanspruchen, aber das steht im Widerspruch zu dem, was mit der Dotierung der Gefässe möglich ist. Zudem sind verschiedene Gefässe betroffen, und da ist es schwierig, übergreifende Garantien abzugeben.

Zum Schluss zur Minderheit III: Sie spricht in ihrem Antrag davon, dass sich aus der Lösung mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre Mehrkosten von 2 Milliarden Franken ergeben. Der Bundesrat gibt in seiner Botschaft Mehrkosten in der Höhe von 1,13 bis 1,35 Milliarden Franken an. Ich will kurz darlegen, wie diese Differenz zu erklären ist. Wie bei Infrastrukturprojekten üblich, hat der Bundesrat in seiner Botschaft die Kosten der verschiedenen Sanierungsvarianten statisch dargestellt. Das heisst, er legte sämtlichen Sanierungskosten die heutigen Preise zugrunde. Zudem hat er nur die bis zirka 2030 anfallenden Kosten berücksichtigt. Aus dieser Betrachtung resultieren für die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante 2 Gesamtkosten von 2,788 Milliarden Franken. Für die Variante 1B, also die Variante ohne zusätzlichen Tunnel, welche eine Vollsperrung mit kurzer Sommeröffnung vorsieht, belaufen sich die Gesamtkosten auf 1,439 bis 1,658 Milliarden Franken. Nach dieser statischen Darstellungsweise kostet die Variante 2 also 1,13 bis 1,35 Milliarden Franken mehr als die Variante 1B.

Am 18. November 2013 hat unsere Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen die Verwaltung beauftragt, diesen statischen Kostenvergleich um eine dynamische Investitionsrechnung zu ergänzen. Diese sollte sämtliche bis zur übernächsten Sanierung anfallenden Kosten einschliessen. Zudem sollte sie den Zeitpunkt berücksichtigen, zu dem diese Kosten anfallen. Zur Erfüllung dieses Auftrages hat das Bundesamt für Strassen beim Beratungs- und Bauplanungsbüro Helbling einen Bericht in Auftrag gegeben. Dieser kommt zum Schluss, dass der prozentuale Kostenunterschied zwischen der Variante 1B und der Variante 2 bei einer dynamischen Betrachtung über mehrere Erhaltungszyklen weniger gross ist als bei einem statischen Vergleich über nur einen Zyklus. Konkret reduziert sich die in der Botschaft ausgewiesene statische Kostendifferenz von 67 bis 93 Prozent bei einer langfristigen dynamischen Betrachtung auf 41 bis 52 Prozent. Nicht berücksichtigt ist in dieser Zahl, dass die Variante 2 einen höheren Nutzen schafft als die Variante 1B, indem sie Funktionalität, Sicherheit, Verträglichkeit und Verfügbarkeit der Gotthardroute bleibend erhöht. Auch lässt sie die indirekten volkswirtschaftlichen Kosten der Variante 1B wie längere Reisezeiten oder negative Auswirkungen auf die Tessiner Volkswirtschaft während der Vollsperrung ausser Acht. Schliesslich abstrahiert sie davon, dass nach dem Bau einer zweiten Röhre nachfolgende Sanierungen weder auf Flächen für die Errichtung der Verladestationen für eine Rola noch auf Einschränkungen des Nachtfahrverbotes angewiesen sind.

Die Mehrheit beantragt Ihnen, dass das Geschäft nicht an den Bundesrat zurückgewiesen wird; sie lehnt alle drei Rückweisungsanträge ab.

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Wir werden nun die Rückweisungsanträge einzeln beraten und einzeln darüber abstimmen. Sollten mehrere Rückweisungsanträge gutgeheissen werden, würden die entsprechenden Aufträge kombiniert.

Wir kommen zuerst zum Rückweisungsantrag der Minderheit I (Janiak).

Janiak Claude (S, BL): Ich habe meine Ausführungen bereits gemacht und bin eigentlich überzeugt, dass sie überzeugend waren. Ich bitte Sie deshalb, meinem Minderheitsantrag zu entsprechen.

Stadler Markus (GL, UR): Wir haben am letzten Donnerstag vor allem politische Überlegungen ausgetauscht, die rechtliche Auseinandersetzung ist zu kurz gekommen. Das mag daran liegen, dass sich der Bundesrat in der Botschaft zum rechtlich brisanten Thema ausserordentlich kurzgehalten hat und somit unverständlich bleibt und dass die Befürworter einer zweiten Röhre schon vor der Diskussion um ihre gesicherte Mehrheit wussten. Allerdings darf das in einem Rechtsstaat nicht genügen. Ich konzentriere mich auf die Frage der Verfassungsmässigkeit, diese Frage darf uns doch im Ständerat nicht schnuppe sein. Wenn es schon bei der Ecopop-Initiative gestützt auf die Verfassung Fragen zur Gültigkeit gegeben hat, dann sollten wir uns bei einem Bundesgesetz, das wir ja selber gestalten, umso mehr um die Verfassungsmässigkeit kümmern.

Sollte dem Rückweisungsantrag der Minderheit I heute kein Erfolg beschieden sein, dann hoffe ich auf den Nationalrat: Ich hoffe, dass er sich der rechtlichen Fragen vertiefter annimmt. Ich stelle fünf Fragen:

1. Handelt es sich beim Bau einer zweiten Röhre, wie ihn sich der Bundesrat vorstellt, um eine Erweiterung der Kapazität der Transitstrassen, die gemäss Verfassung untersagt ist?

2. Was ist von der Frage Professor Griffels zu halten: «Kommt es bei einer baulichen Massnahme auf die aktuelle rechtliche Ausgestaltung oder auf das physische Fassungsvermögen, also das Potenzial, an?» Und was ist von seinem Hinweis auf Artikel 190 der Bundesverfassung zu halten, der besagt: «Bundesgesetze und Völkerrecht sind für das Bundesgericht und die anderen rechtsanwendenden Behörden massgebend.» Ist es somit möglich, oder ist gar damit zu rechnen, dass eine einmal gebaute zweite Röhre zusammen mit der ersten auch ohne Verfassungsänderung voll betrieben wird, aufgrund einer blossen Gesetzesänderung? Trifft es zu, dass eine solche Gesetzesänderung, die einen Vier-spurbetrieb erlaubt, wegen Artikel 190 der Bundesverfassung auch dann gilt, wenn der Alpenschutzartikel nicht angepasst wird? Trifft es zu, dass auch das Bundesgericht an eine solche Gesetzesänderung gebunden wäre, die gegen Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung verstösst?

3. Wird erkannt, dass Bundesrat und Professor Mastronardi in ihren Argumentationen gleichsam dort aufhören, wo Professor Griffel vor der Kommission und in der «NZZ» angefangen hat? Ich mache in Klammern einen Hinweis: Professor Mastronardi hatte neben der Frage, was Kapazität bedeutet, lediglich die Frage zu beantworten, ob die Erstellung einer zweiten Röhre als Umbau bestehender Strassen betrachtet werden kann, der in erster Linie dem Substanzerhalt und der Verkehrssicherheit im Sinn von Artikel 3 Absatz 3 des Strassentransitverkehrsgesetzes dient. Seine Antwort, und das ist die wesentliche Aussage des Gutachtens, lautete Nein. Wie nimmt der Bundesrat zur Argumentation von Professor Griffel Stellung? Welche Gegenargumente hat er?

4. Was ist von der Argumentation des Bundesamtes für Justiz zu halten, wonach die Vorgehensweise des Bundesrates staatspolitisch problematisch sei und somit die Vorgehensweise des Bundesrates unter dem Gesichtspunkt der Garantie der politischen Rechte und der damit verbundenen freien Willensbildung und unverfälschten Stimmabgabe fragwürdig erscheinen könne?

5. Würde ein sauberes, verfassungskonformes Vorgehen nicht darin bestehen, dass man die Absicht des Bundesrates, nämlich die beiden künftigen Röhren dauernd nur zur Hälfte zu betreiben, zuerst durch eine Verfassungsänderung ermöglichen und dann mit dem vorliegenden Gesetzentwurf definieren würde?

Frau Bundesrätin Leuthard sagte am letzten Donnerstag in Bezug auf die rechtliche Sicherung des Vorhabens: Wir wollen das im Gesetz nageln. Meine Befürchtung ist, dass dieser Nagel zunächst nichts anderes ist als ein Steigbügel, der das Bohren einer zweiten Röhre überhaupt erst ermöglicht, und dass er sich dann zum Sargnagel für den Alpenschutzartikel wandelt, und dies, weil ein später wieder abgeändertes Gesetz gelten wird, auch wenn es nicht verfassungsmässig

ist, oder weil es zwar eine Verfassungsabstimmung geben wird, aber unter komplett anderen realen Bedingungen als heute. Es werden dann nämlich Bedingungen gelten, die die Jasager gegenüber den Neinsagern wesentlich bevorzugen, weil dannzumal bereits eine zweite Röhre existieren und auch bereits bezahlt sein wird.

Zusätzlich müssen noch Rechtsfragen – Kollege Janiak ist darauf eingegangen – zum Landverkehrsabkommen geklärt werden. Ich denke, dass sich jene, die in der Regel gegen sogenannte fremde Richter sind, für diese Fragen und Antworten besonders interessieren müssten, bevor die zweite Röhre gebaut wird, es sei denn – und das ist der Konnex zur Politik –, sie sind eigentlich für den vierspurigen Vollbetrieb in den beiden Gotthard-Strassentunnellröhren oder nehmen diesen mindestens leichtfertig in Kauf.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir haben ja zur Minderheit I und zu den Fragen der Verfassungsmässigkeit und des Landverkehrsabkommens schon Stellung genommen. Ich mache das gerne heute nochmals im Zusammenhang mit den aufgeworfenen Fragen.

Zum Landverkehrsabkommen habe ich jetzt nicht mehr so viel gehört. Diese Frage steht offenbar nicht mehr zur Debatte, nachdem wir von der EU, von Kommissar Kallas, die schriftliche Bestätigung haben, dass der Entwurf des Bundesrates aus Sicht der EU mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar ist. Mehr als eine schriftliche Bestätigung kann ich Ihnen nicht bringen. Sie haben auch dazu nochmals ein Gutachten, und zwar von der Universität Genf, das die Vorgehensweise des Bundesrates klar schützt und die Vereinbarkeit definiert.

Bleibt noch die Kritik, der Entwurf des Bundesrates sei nicht verfassungskonform. Dazu zuerst einfach nochmals Folgendes, auch an die Adresse von Herrn Ständerat Stadler: Sie dürfen inhaltlich immer eine andere Meinung vertreten, das ist Ihr gutes Recht als Politiker. Was aber nicht angeht, ist, dass Sie dem Bundesrat vorwerfen, wir würden quasi tricken, wir hätten die klare Absicht, einen Vollbetrieb dieser beiden Tunnels ins Auge zu fassen, wir würden also quasi ein bisschen ein Gemauschel betreiben, uns nicht ernsthaft um diese Fragen kümmern – und das Volk und das Parlament täuschen. Das kann ich nicht akzeptieren. Der Bundesrat hat sich klar für seinen Entwurf ausgesprochen, wir haben eine verfassungskonforme Lösung, die Kapazitäten der Transitstrassen werden nicht erhöht – nicht erhöht –, und deshalb ist unser Vorgehen verfassungskonform. Sie können eine andere Meinung vertreten, die Alpen-Initiative anführen, nach jedem Strohhalm greifen und das auch medial hochstilisieren, aber den Vorwurf, der Bundesrat schlage absichtlich eine verfassungswidrige Lösung vor, den lasse ich nicht gelten.

Zur Frage der rechtlichen oder physischen Ausgestaltung: Genau weil der Bundesrat verhindern will, dass später mehr als zwei Spuren befahren werden, schlagen wir Ihnen ja diese Gesetzesrevision vor, schlagen wir Ihnen vor, das STVG zu ergänzen, und bringen wir nicht die anderen frühen Ideen, die aufgetaucht waren. Wenn wir einen Tunnel und dazu bauliche Hindernisse, physische Gegenstände haben, ist das eben klar problematisch, denn ein bauliches Hindernis kann man relativ leicht entfernen, und dann können wir diese Garantie, dass die Tunnel einspurig befahren werden, nicht geben. Deshalb diese Gesetzesanpassung, deshalb diese Ergänzung im Gesetz, wonach jeweils nur zwei Spuren vorhanden seien. Das ist eben genau das, was gesagt wird von der Bundesverfassung, vom heutigen Gesetz; das entspricht genau dem, was Professor Mastronardi gesagt hat: Dann sei das eben verfassungskonform verwirklicht.

Ich möchte auch nochmals klären – und das hat das Bundesamt für Justiz, Professor Mader, Ihnen ja auch nochmals bestätigt –, dass es eben bei der Frage der Definition der Kapazitätserweiterung nicht darum geht, dass es einfach zwei Tunnels gibt, also mehr Fläche, so sei es. Das ist eben falsch – das sagt auch Herr Griffel –, das ist juristisch nicht korrekt. Vielmehr geht es bei der Frage der Kapazitätserwei-

terung um das Verkehrsvolumen, das Verkehrsaufkommen, das bewältigt wird. Wenn man eben zusätzliche Fahrflächen in der Nutzung einschränkt, sodass keine Erhöhung der Verkehrskapazität im Sinne des Verfassungsartikels entsteht, so ist das eben verfassungskonform. Deshalb hat das Bundesamt für Justiz ja auch die Definition gewährt. Man kann es verfassungskonform verwirklichen, indem man eben im Gesetz die Nutzung der theoretisch vorhandenen Fahrfläche einschränkt. Das sagt übrigens auch noch ein Kommentar von Professor Lendi zu Artikel 84. Wir haben also genügend Gutachter und Verfassungsrechtler, die diese Einschätzung des Bundesrates und der Verwaltung teilen. Das, denke ich, ist eben das Entscheidende.

Ich bestätige nochmals, auch auf die Frage von Herrn Ständerat Stadler hin: Wer mehr will, wer einen Vollausbau will, wer die gesamten vorhandenen Flächen nutzen will, der muss die Bundesverfassung abändern, der muss effektiv diesen Verfassungsartikel anders formulieren. Das wollen wir nicht; das hat auch die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer, der Kantone, nicht gewollt. Deshalb ist dieses Vorgehen verfassungsrechtlich absolut richtig.

Zu staatspolitischen Fragen äussert sich die Politik und nicht die Verwaltung. Mehr habe ich dazu nicht zu sagen. Man kann immer sagen, dass man dann die Bundesverfassung ändern werde. Doch wir ändern sie nur dann, wenn es nötig ist. Und weil es nicht nötig ist, muss man die Bundesverfassung nicht ändern. Wir sind auf der sicheren Seite. Wenn dereinst im Jahr 2040 jemand findet, man möchte die volle Nutzung beider Tunnelröhren, dann muss er genau denselben Weg wie heute wählen: Entweder startet man eine Volksinitiative, oder es wird über das Parlament eine Verfassungsanpassung angestrebt. Das ist der übliche, korrekte Weg. Der steht heute, in zehn Jahren, in zwanzig Jahren, in dreissig Jahren zur Verfügung, wie das in unserer Demokratie üblich ist. Das können Sie nicht verhindern, das ist ein Instrument des Volkes, und auch hier wird die Mehrheit entscheiden. Staatspolitisch geht der Bundesrat meines Erachtens sogar überkorrekt vor, weil wir eine Vorlage gezimmert haben, die dem Referendum untersteht. Das Volk kann sich also äussern dazu. Es kann seine Meinung abgeben.

Wir müssen uns ja auch nichts vormachen, Herr Ständerat Stadler, die Initianten der Alpen-Initiative und andere werden selbstverständlich mit allen Argumenten kommen und sagen, das sei ein Vollausbau usw. Das kennen wir ja bei solchen Abstimmungen; sie werden sich nicht auf die eigentliche Vorlage konzentrieren, sondern auch die hypothetischen Möglichkeiten zur Situation in dreissig Jahren zur Debatte stellen. Damit werden wir uns dann auseinandersetzen. Insofern wird das Volk auch all diese Bedenken, die vorhanden sind, in die Abstimmung einbeziehen. Es ist eben ein neuer Weg, es ist nicht eine Avanti-Neuauflage. Die Avanti-Initiative wollte den Vollausbau, sie hätte deshalb auch eine Verfassungsanpassung zur Folge gehabt. Wir machen das nicht; es ist ein anderer Weg, ein anderer Ansatz. Deshalb sind wir überzeugt, dass sowohl die Definition der Kapazitätserweiterung als auch die im Gesetz effektiv festgenagelte Nutzungseinschränkung uns zu diesem Vorgehen legitimieren.

Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen und den Antrag der Minderheit I (Janiak) abzulehnen. Wir haben genügend Material, es wurde genügend abgeklärt. Sie hatten gestern die Ecopop-Diskussion mit, so glaube ich, weniger Verfassungsgutachten, als Sie sie jetzt in dieser Frage von mir verlangen – «in dubio pro populo», habe ich gehört.

Lombardi Filippo (CE, TI): Ich bin der Frau Bundesrätin dankbar, dass sie sich die Absicherung in Brüssel geholt hat, dass die EU unser Vorgehen EU-konform findet. Auch die Tessiner, Kollege Stadler, möchten keine Verkehrszunahme, das möchte ich einmal deponieren. Sie sollten Unterstellungen unterlassen, denn das Problem besteht für die ganze Bevölkerung des Tessins genauso wie für Ihren Kanton.

Ich möchte, was die EU betrifft, etwas Zusätzliches deponieren: Sie kennen den Fréjus-Tunnel; es ist ein Tunnel mit einer Röhre mit Gegenverkehr. Zurzeit wird dort nach verschiedenen schweren Unfällen der Sicherheit halber eine zweite Röhre gebaut. Die zweite Röhre am Fréjus wird mit dem Einverständnis von Italien und Frankreich gebaut, dass es keine Kapazitätserhöhung geben wird. Die zwei Röhren werden im Tunnel einspurig befahrbar sein, genau so, wie wir es für den Gotthard planen. Wenn die EU das zwischen Italien und Frankreich akzeptiert, sehe ich nicht, warum sie sich bei uns anders verhalten sollte.

In dem Sinne möchte ich Sie bitten, den Antrag der Minderheit I abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit I ... 16 Stimmen

Dagegen ... 25 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Wir behandeln nun den Rückweisungsantrag der Minderheit II (Graber Konrad).

Graber Konrad (CE, LU): Ich erlaube mir, zuerst noch einen kurzen Bezug zur Eintretensdebatte zu machen, auch weil dazu in der Berichterstattung bis jetzt noch nichts gesagt wurde: Wir hatten in der Kommission insgesamt vier Rückweisungsanträge. Ein Rückweisungsantrag forderte eine Tunnelgebühr und hätte offensichtlich bei Kollege Eder Sympathien gehabt. Er hat am wenigsten Zustimmung gefunden und wird hier deshalb nicht mehr gestellt. Ohne aus der Schule zu plaudern, kann die geneigte Leserin und der geneigte Leser aus dem Stimmenverhältnis von 7 zu 4 bei 2 Enthaltungen ersehen, dass die Befürworter der zweiten Röhre sich geschlossen gegen eine Tunnelgebühr und dass von den Gegnern der zweiten Röhre sich auch nur vier für eine Tunnelgebühr ausgesprochen haben. Ich denke, es ist wichtig, dass wir hier im Plenum diese Information auch noch haben.

Jetzt zu meiner Minderheit II: Gemäss Botschaft haben neunzehn Kantone, teilweise unter Bedingungen, dem Entwurf des Bundesrates zugestimmt. Sieben Kantone waren dagegen. Es lohnt sich deshalb, die Bedingungen der zustimmenden Kantone noch etwas genauer zu betrachten, bevor man sie einfach zum zustimmenden Lager schlägt. Mit dem Rückweisungsantrag meiner Minderheit II soll erreicht werden, dass diesen Bedingungen der Kantone Rechnung getragen wird. Die Ausführungen beziehen sich hier exemplarisch auf die Stellungnahme der Zentralschweizer Regierungskonferenz, gelten aber selbstverständlich sinngemäss auch für sämtliche anderen Kantone.

In den Ausführungen hat die Zentralschweizer Regierungskonferenz zwar dem Vorschlag einer zweiten Röhre zugestimmt, dies aber an klare Bedingungen geknüpft. Einige, wie der 4-Meter-Korridor und die gesetzliche Verankerung einer Fahrspur pro Richtung sind eingehalten, andere zentrale Bedingungen nicht. Beispielsweise hat die Zentralschweizer Regierungskonferenz die Maximierung der Gebühren und Nutzung des Spielraums gefordert, den das Landverkehrsabkommen bei der Festlegung der Gebühren für den alpenquerenden Schwerverkehr zulässt. Dem Zusatzbericht «Auslegeordnung Strassenbenutzungsgebühren» vom 27. Juni 2012, der der Kommission vorlag, entnehmen wir unter Ziffer 3.6.1., dass der durchschnittliche Abgabebetrag gegenwärtig 39 Franken tiefer liegt, als dies gemäss Landverkehrsabkommen zulässig wäre. Dementsprechend wäre sogar eine Tunnelgebühr bis zu dieser Obergrenze mit dem Landverkehrsabkommen zulässig. Wir hätten also Spielraum, dem Anliegen von Kollege Eder und auch der Zentralschweizer Regierungskonferenz Rechnung zu tragen. Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels darf zu keiner Benachteiligung von für die Zentralschweiz wichtigen Verkehrsinfrastrukturen führen. Dies gilt selbstredend auch für andere Kantone; das war eine weitere Forderung.

Jetzt konkret auf die Zentralschweiz bezogen: Dass die Mittel knapp sind, erfahren wir natürlich auch im Raum Luzern. Der geforderte Bypass dümpelt in der dritten Liga. Von den Varianten lang, mittel und kurz wird jedenfalls zurzeit aus finanziellen Gründen diejenige Variante weiterverfolgt, die der Bevölkerung südlich des Sonnenbergs am wenigsten Freude bereitet. Ob je ein Aufstieg in die zweite Liga oder gar in die Champions League möglich ist, ist absolut ungewiss.

Dass es für andere Kantone ebenfalls Einschränkungen gibt, entnehmen wir beispielsweise den Vorstössen, die heute auch noch traktandiert sind, etwa der Motion Zanetti 13.4180, «Umweltschonender Ausbau der A1 zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Spuren». Hier schreibt der Bundesrat: «Das Astra prüft die Machbarkeit mit einer Kosten-Nutzen- und einer Nachhaltigkeitsanalyse.» Genau dasselbe würde ich mir auch für den Teil der Sanierung erwarten und erhoffen, der über die eigentliche Sanierung mit Rola hinausgeht, nämlich die zweite Röhre. Dann haben wir noch die Motion Eberle 13.4186, «Zukunft des Netzbeschlusses», die aber abtraktandiert wurde. Auch hier sagt der Bundesrat mit Verweis auf die sich abzeichnende Finanzierungslücke bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, dass er die Motion ablehnen muss.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist deshalb gefordert, weil es sich hier um ein Sanierungsprojekt mit Investitions- und Ausbaucharakter handelt. Ich wünsche mir, dass insbesondere der Investitionsmehrbedarf gegenüber einer reinen Sanierungsvariante mit Rola im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse anhand derselben Wirksamkeitskriterien beurteilt wird wie ein Agglomerationsprojekt. Es ist aus meiner Sicht nicht zulässig, nicht alle Projekte mit Investitionscharakter – unter Hinweis auf das Finanzierungsgefäss oder darauf, dass es sich um eine Sanierungsvariante handelt – ähnlich oder identisch zu behandeln.

Ich will hier die Regionen nicht gegeneinander ausspielen. Es gibt aber nicht nur die Kohäsion des Landes wegen der Erreichbarkeit des Tessins, die notabene ausgerechnet gemäss Minderheit dank Rola 24 Stunden im Tag während der ganzen Bauzeit sichergestellt wäre. Es gilt auch, darauf zu achten, dass die Kohäsion nicht wegen Fehlallokationen von Mitteln aus Sicht der anderen 25 Kantone gefährdet wird. Diese Diskussion werden wir bei der Finanzierung der entsprechenden Gefässe in Zukunft noch führen.

Schliesslich ist aus meiner Sicht die zentrale Forderung der Zentralschweizer Regierungskonferenz, die auch am Schluss ihrer Stellungnahme unter 4.2, Zustimmung unter Bedingungen, als Ziffer 2 explizit erwähnt ist, nicht erfüllt. Sie verlangt nämlich, dass das, was jetzt offensichtlich in einem Brief nach der Kommissionssitzung bestätigt wurde, in einem Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der EU abzusichern ist, nämlich dass pro Richtung nur eine Fahrspur der Tunneln benutzt wird. Dies ist nicht der Fall, es würde entsprechende Verhandlungen voraussetzen. Diese Verhandlungen müssten sich ja relativ einfach gestalten, wenn die EU damit absolut einverstanden wäre und dies auch nachhaltig bestätigen würde. Nach den Einwänden des Experten Kern in der Kommission wäre eine solche Vereinbarung besonders angezeigt.

Mir sind die Anliegen der Kantone wichtig, vor allem wenn es sich um Rahmenbedingungen für die Zustimmung handelt und um Bedingungen, die die Zentralschweizer Regierungskonferenz für eine Zustimmung gestellt hat. Dazu sagt die Botschaft wenig aus, und dies war auch in der Kommission kein grosses Thema. Die Zentralschweizer Regierungskonferenz war diesbezüglich besonders deutlich. Ich ersuche Sie, diese Bedingungen zu erfüllen oder in der Botschaft aufzuzeigen, wie Sie die Forderungen der Kantone erfüllen wollen.

Folgende zentrale Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz sind nicht erfüllt, und dies trifft auch auf Forderungen anderer Kantone zu: Der Spielraum für Gebühren für den alpenquerenden Schwerverkehr wird nicht ausgenutzt; es gibt eine Benachteiligung von Strassenprojekten, stellvertretend erwähne ich hier den Bypass bei Luzern; die Absicherung in einem Abkommen mit der EU, dass jeder

Tunnel nur einspurig befahren wird, liegt nicht vor und wurde auch nicht ausgehandelt. Auch andere Kantone haben Bedingungen für eine Zustimmung gestellt, und auch diese werden in der Botschaft nicht beleuchtet.

Ich bitte Sie, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Theiler Georges (RL, LU): Ich möchte Ihnen beliebt machen, diesen Minderheitsantrag II abzulehnen. Ich gestatte mir zu den aufgeworfenen Fragen zwei, drei Bemerkungen.

1. Zur Maximierung der Gebühren und zur Alternative einer Maut: Ich meine, dass diese Frage ganz klar im Zusammenhang mit dem noch zu kreierenden und sich in der Vernehmlassung befindenden Strassenfonds geregelt werden muss. Es ist für mich sehr unklar, warum man jetzt ausgerechnet bei einer Sanierungslösung auf eine Maut kommt. Für mich ist das eine grundsätzliche Frage der Zukunft und hat mit anderen Finanzierungsmitteln, die wir dann zu diskutieren haben, einen engen Zusammenhang. Wir sollten uns hier nicht nur auf die Lastwagen konzentrieren, sondern selbstverständlich auch auf die Personenwagen. Sie machen ja eine weitaus grössere Zahl an Fahrzeugen am Gotthard aus als die Lastwagen, welche ja bereits die LSVA, und zwar in einem erheblich hohen Ausmass, bezahlen. Wir sollten aber auch etwas gelernt haben aus dem Netzbeschluss und der Abstimmung über die Vignetten-Erhöhung. In diesen Fragen ist es relativ gefährlich, einfach schnell eine Lösung zu suchen. Wir sind da gut beraten, uns mit den Automobilverbänden mindestens abzustimmen und irgendeine Kompromisslösung zu finden, nicht dass wir wieder in gleicher Weise ins Leere laufen wie das letzte Mal.

2. Zu diesen Garantien: Zuerst gilt doch der Grundsatz, dass alle Verkehrsfragen generell regionalpolitische Fragen sind, sie haben regionalpolitische Auseinandersetzungen zur Folge. Ich habe es noch nie anders erlebt. Das geht von Nord nach Süd und von Ost nach West. Für mich ist klar, dass ein Kanton oder eine Region sich dafür einsetzen muss, dass seine – es ist auch unsere Aufgabe als Ständeräte, die Regionen hier zu vertreten – Projekte zuerst einmal realisiert werden. Deshalb ist die Forderung der Zentralschweiz ja nachzuvollziehen. Ich habe etwas mehr Mühe, wenn man schreibt, man wolle Garantien dafür. Das hat es also in der schweizerischen Politik noch nie gegeben.

Dann macht man zudem noch ein totales Durcheinander, wenn man hier verlangt, wie Herr Graber das tut, dass man quasi den Zimmerberg, den Durchgangsbahnhof Luzern und dann noch die Neubaustrecke am Axen ja nicht gefährdet sehen will. Wir wissen alle, dass das Projekte mit komplett verschiedenen Finanzierungslösungen sind. Das wissen auch die entsprechenden Regierungsräte aus diesen Kantonen.

Der Bypass hat einen direkteren logischen Konnex zum Gotthard-Strassentunnel. Er ist absolut notwendig, und die Planung läuft auf vollen Touren, aber wie es so ist in diesem Lande: Auch hier wird die Planung von grün-linken Kreisen eher behindert, und das Problem ist wohl weniger, die Finanzierung zu haben, als eine Bewilligung zu bekommen. Da können die Zürcher Ähnliches sagen vom Gubrist.

Ich meine, das eine tun und das andere nicht lassen sei die richtige Devise. Man muss auch wissen, dass wir in Luzern ein Verkehrsaufkommen in der Grössenordnung von 100 000 Fahrzeugen im sechsspurigen Reussporttunnel und im vierspurigen Sonnenbergtunnel haben. Am Gotthard sind es aber nur noch 20 000 Fahrzeuge. Der Einfluss des Durchgangsverkehrs auf die Verkehrsmenge in Luzern ist verhältnismässig gering. Da kommt aber eine grundsätzliche Frage dazu – sie ist vom Bundesrat beantwortet worden, und ich teile seine Auffassung –: Wir machen am Gotthard ja gar keine Kapazitätsausweitung. Wenn wir das als Prämisse nehmen und das auch der Frage der Verfassungsmässigkeit zugrunde legen, stellt sich die Frage: Wieso soll es dann in Luzern plötzlich einen Mehrverkehr geben? Das kann man auf vernünftige Weise nicht erklären.

Zum Landverkehrsabkommen äussere ich mich nicht mehr, darüber haben wir indirekt bereits abgestimmt.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit II abzulehnen.

Bieri Peter (CE, ZG): Ich habe das Schreiben der Zentralschweizer Regierungskonferenz vor mir. Sie macht die Zustimmung zu dieser Vorlage von folgenden drei Punkten abhängig:

«1. Die Durchfahrtsbeschränkung am Gotthard auf eine Fahrspur pro Richtung ist gesetzlich verankert.» Das erfüllen wir mit der Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr.

«2. Die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung ist im Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union abgesichert.» Da hat uns die Frau Bundesrätin das Schreiben des EU-Verkehrsministers Kallas gezeigt.

«3. Der 4-Meter-Korridor durch die Schweiz steht vor der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels bereit.» Das haben wir in der letzten Session auch beschlossen. Von dem her, Herr Graber, muss ich sagen: Wir erfüllen die drei Bedingungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz. Deshalb kann auch ich als Zentralschweizer dieser Vorlage so zustimmen.

Lombardi Filippo (CE, TI): Ich muss es zugeben, Kollege Graber: Ich habe gegen die Maut gestimmt. Es ist ein bisschen schwierig für den Tessiner, zu verstehen, dass die einzige Strecke im gesamten Schweizer Strassennetz, für die eine Gebühr erhoben werden soll, die Strecke zwischen dem Tessin und dem Rest der Schweiz sein soll. Das ist natürlich schon ein bisschen problematisch, und Sie werden verstehen, dass wir dem nicht zustimmen können.

Wenn Sie im Tessin die Frage stellen: «Möchten Sie lieber drei Jahre abgeschlossen bleiben oder die Maut und dafür die Verfügbarkeit des Tunnels haben?», haben Sie vielleicht doch Recht und die Mehrheit der Tessiner könnte sogar mit der Maut leben, nur um nicht abgeschlossen zu sein. Man würde dann aber anfangen zu fragen: Welches sind die verfassungsrechtlichen Bestimmungen? Welches sind die Ausnahmen? Können die Kantone Uri und Tessin bei einer solchen Maut irgendwie begünstigt werden? Unter welchen Bedingungen ist das verfassungskonform? Kann eine rechtsungleiche Behandlung eingeführt werden? Ist das EU-kompatibel? Diese Fragen würden natürlich gestellt.

Wir haben diese Fragen in unserer Kommission tatsächlich wenig diskutiert, weil wir von Anfang an der Meinung waren, dass diese Maut nicht mehrheitsfähig sei. Ich könnte mir vorstellen, dass diese Fragen im Zweitrat nochmals eingehend diskutiert werden – die Verfassungskonformität, die EU-Konformität, die Möglichkeit von Ausnahmen oder Begünstigungen bei einer Maut usw. Von mir aus kann ich der Minderheit II heute nicht zustimmen. Ich könnte mir vorstellen, dass der Zweitrat das in der Kommission nochmals eingehend prüft, aber bitte mit Mass.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Antrag der Minderheit II mit seinen drei Ziffern stellt Bezüge her, die ich nicht alle nachvollziehen kann. Dies gilt insbesondere für Ziffer 2, bei der mit dem Zimmerberg-Basistunnel und dem Tiefbahnhof Luzern ein Link zu den Bahnvorlagen gemacht wird. Ich sehe nicht, was das mit der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels zu tun hat. Wie schon gesagt wurde, hat die Innereschweiz das Okay zu diesen Projekten erhalten, weil sie in den Planungen für die zweite Phase von Fabi vorgesehen sind. Man hat auch abgemacht, dass man sie beim nächsten Ausbauschritt realisieren kann, wenn man bei der Planung vorankommt.

Zum Bypass Luzern: Eine Garantie kann ich Ihnen sowieso nicht geben, weil das Parlament, also Sie selber, dereinst über die nächsten Schritte bei der Engpassbeseitigung entscheiden werden. Der Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) ist jetzt in der Vernehmlassung, die zweite Phase der Engpassbeseitigung ist im Nationalrat in Behandlung. Wenn Sie weitere Schritte zur Engpassbeseitigung wollen und dabei auch über deren Reihenfolge, Priorisierung und Umfang entscheiden wollen, wird das Parlament dies ab nächstem Jahr, wenn die Botschaft zum NAF vorliegt, tun können. Sie haben zu Recht gesagt,

der Bypass sei drin. Dass er in der zweiten oder dritten Phase der Engpassbeseitigung nicht enthalten ist, ist nicht eine Frage des Geldes: Er ist nicht enthalten, weil das Projekt schlicht und einfach nicht reif ist. In diesem Monat, Sie wissen das, haben meine Experten eine weitere Sitzung mit Vertretern des Kantons Luzern. Es ist vorgesehen, dass in diesem Jahr wenigstens einmal das generelle Projekt auf Stufe Kanton und Gemeinden aufgelegt wird. Das generelle Projekt, das Ausführungsverfahren, wird ganz am Anfang, wie Sie wissen, auch Zeit beanspruchen. Nach den Grobterminen erfolgt der Baubeginn, wenn alles ohne langwierige juristische Verfahren geht, frühestens im Jahre 2025. Selbst wenn man es vorziehen würde, das Projekt ist – es tut mir leid! – sehr weit von der Baureife entfernt; die Zentralschweizer Regierungsräte wissen das.

Wenn Sie sagen, es gehe nicht um Kohäsion und regionale Interessen, so kann ich diese Ansicht nicht teilen. Beim Verkehr geht es selbstverständlich immer um regionale Interessen. Sie erinnern sich, dass bei den HGV-Anschlüssen vieles bewilligt wurde, was nicht nötig war und bis heute nicht nötig ist. Aufgrund regionaler Wünsche hat man damals den Kredit um 500 Millionen Franken aufgestockt.

Wir kommen aus der Fabi-Diskussion: Auch hier waren es primär nichtbestrittene Projekte, aber Sie haben sie vorgezogen, weil Sie so die Kohäsion besser stärken und die regionalen Wünsche besser berücksichtigen konnten. Ich bin gespannt, was Sie dann beim NAF machen werden. Auch dort müssen wir aufgrund der nur beschränkt vorhandenen Mittel priorisieren, und zwar nach wissenschaftlichen Kriterien, nach Sicherheits- und Unterhaltskriterien und in Anbetracht der prognostizierten Mobilitätszunahmen. Am Schluss ist immer auch die Verfügbarkeit der Gesamtmittel ein Faktor. Sie dürfen auch dort aus regionalen und Kohäsionsgründen Engpassbeseitigungsprojekte vorziehen, sofern sie erstens baureif oder in der Nähe der Baureife sind und zweitens die zusätzlichen Gelder gesprochen werden.

Ich muss nochmals darlegen, dass der Unterhalt auch bei den Nationalstrassen – wie bei der Bahn – vorgeht. Artikel 49 des heutigen Nationalstrassengesetzes verpflichtet den Bund und damit auch das Astra, stets dafür zu sorgen, dass Betrieb und Unterhalt des vorhandenen Netzes so ausgestaltet sein müssen, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist. Ich muss also nochmals betonen: Diese Unterhaltsprojekte müssen wir so oder so umsetzen. Ob Sanierung nach Variante 1A, 1B, 1C oder 2, der Unterhalt wird immer vorgehen, zu berappen entweder über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, wie heute, oder aber, nachher, über den Fonds, über die Beiträge für den Unterhalt. Die Engpassbeseitigungen, über die Sie alle immer sprechen, sind Ausbauprojekte, welche in der Regel zu Kapazitätserweiterungen führen. Sie kommen immer in einer zweiten Phase, sie sind sekundär; das ist heute so, und das wird auch inskünftig so bleiben.

Wir haben im Zusammenhang mit dem Infrastrukturfonds deshalb ja auch Folgendes gesehen – es wurde von Ihnen so beschlossen –: Wenn man weiter gehen will, als nur Unterhalt zu betreiben, braucht es einen Fonds zur Finanzierung der Netzvollendung, der Engpassbeseitigungen und der Agglomerationsprojekte. Wenn Sie diese Elemente weiterführen wollen, braucht es hierfür eine zusätzliche Finanzierung. Diese ist Bestandteil des NAF. Den Unterhalt können Sie aber nie bestreiten. Bei den Unterhaltsprojekten gibt es eine gewisse Verdrängung. Weil die Projekte aber auf sehr viele Jahre verteilt werden, ist dies nicht so gravierend wie bei den eigentlichen Engpassbeseitigungen. Der Bypass mit den nördlichen und südlichen Anschlüssen kostet übrigens ja auch 2 Milliarden Franken.

Das ist auch nicht gerade ein kleines Projekt. Es hat primär nicht eine nationale Wirkung, weil – das wurde von Ständerat Theiler richtig gesagt – es zwischen 80 und 85 Prozent städtischer und Agglomerationsverkehr ist. Das ist ein Problem für Luzern und seine Agglomeration, deshalb planen wir das Projekt auch. Aber der Effekt wird nicht auf der ganzen Nationalstrassenkette spürbar sein. Es ist primär eine Entlastung für die Stadt, die Agglomeration und den Verkehr,

der dort über das Stadtnetz anstelle einer anderen Alternative abgewickelt wird. Der Bundesrat steht zu diesem Projekt, deshalb wird die Planung auch vorangetrieben. Man kann aber nicht sagen, dass dies etwas mit der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels zu tun hat.

Noch etwas zum Thema LSVA: Es ist richtig, wie Herr Ständerat Graber gesagt hat, wir haben in diesem Bericht von Dezember 2012 die Möglichkeit von Gebührenerhebungen beim Gotthard-Strassentunnel untersucht und dort verschiedene Varianten geprüft. Die LSVA ist im Landverkehrsabkommen bei 325 Franken gedeckelt. Wir sind noch nicht dort angelangt. Das hat jetzt aber auch etwas mit der Verlagerungspolitik und mit der Klimapolitik zu tun. Wir haben bisher bei den Erhöhungen rabattiert, damit die Transportunternehmer einen Anreiz haben, indem sie nicht die ganze LSVA bezahlen müssen, um auf Euro 5 oder Euro 6 aufzuklassieren. Das hat funktioniert. Wenn wir ans obere Limit der LSVA gehen würden wegen einer Gotthardtunnel-Gebühr, dann wäre dieser Effekt weg. Im neusten Verlagerungsbericht, den wir Ihnen vorgelegt haben, haben wir deshalb eigentlich vorgesehen, dass man ans obere Limit geht, um nochmals eine Verlagerung zu erwirken und die klimapolitischen Effekte abzuholen. Dort haben wir ein gewisses Spannungsfeld, das zu beachten wäre. Man könnte selbstverständlich, wenn man den Schwerverkehr trotz dieser Situation einbeziehen würde, auch eine Senkung der LSVA berücksichtigen. Das könnte die Schweiz eigenständig tun, aber dann gälte das natürlich für alle Lastwagen, also auch für die einheimischen Lastwagen im Binnenverkehr. Das könnte dann schon zu einem Problem führen.

Wenn wir den Betrag erhöhen und gleichzeitig die Höchstsätze im Landverkehrsabkommen anpassen, dann müssen wir mit der EU neu verhandeln. Das halte ich für ziemlich schwierig bis ausgeschlossen, weil dann die EU wahrscheinlich auch mit den Gigalinern und mit der Aufhebung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots kommen würde. Diese Büchse der Pandora würde ich nicht unbedingt öffnen.

Es wäre möglich, den Betrag zu erhöhen und die LSVA-Abgabesätze zu senken, ohne dass mit der EU verhandelt werden müsste. Diese Lösung gälte dann aber für alle Lastwagen, auch für jene, die nicht den Gotthard passieren. Damit würden auch die LSVA-Einnahmen flächig gesenkt. Diese Mittel wiederum würden im Balminfrastrukturfonds fehlen; es würden also den Kantonen und der Bahn Mittel entzogen. Das ist auch nicht im Sinne des Bundesrates und der Fabi-Lösung, die wir gezimmert haben. Wir haben aber Verständnis dafür, dass die Frage der Gebühren jetzt wieder gestellt wird. Man sieht jetzt, dass ohne Erhöhung des Vignettenpreises und der Gebühren einfach die Treibstoffpreise erhöht werden müssen.

In diesem Zusammenhang – das wurde richtig gesagt – kann man die Frage schon aufrufen, auch im Rahmen des NAF, ob halt trotzdem auch eine Tunnelgebühr eine Finanzierungsquelle sein soll. Ich habe in der letzten Sitzung auf die Frage von Herrn Ständerat Eder gesagt: Wir haben diese Frage in der Vernehmlassung aufgeworfen. Ich glaube, alle Parteien haben eine Gebühr abgelehnt. Wenn aber die politische Meinung ändert, dann nehmen wir das gerne auf und schauen die Frage nochmals an: Was bedeutete es für die Lastwagen, was würde es sonst an Einnahmen bedeuten, wenn man eine Tunnelgebühr am Gotthard erheben würde? Wir müssten dann aber mit Sicherheit eine Lösung für die Vielfahrer, für die Urner und für die Tessiner finden. Wir müssten auch untersuchen, welche Verdrängungseffekte entstünden, auf der San-Bernardino-Strecke, auf der Simplonstrecke usw. Selbstverständlich gäbe es dort mehr Verkehr.

Zufälligerweise wird heute das Jubiläum am Grossen St. Bernhard gefeiert. Das ist bisher der einzige Tunnel, wo es eine von der Bundesversammlung abgesegnete Gebühr gibt. Sie liegt heute bei rund 26 Franken pro Durchfahrt. Diese Tunnelgebühr hat dazu geführt, dass es dort praktisch keinen Schwerverkehr mehr gibt. Die Gebühr ist relativ hoch; die Transporteure suchen einen anderen Weg. Die Gebührenerhebung funktioniert dort. Aus unserer Sicht

muss es aber bei Einzelfällen bleiben, sonst wird es schnell zu einer Diskussion kommen: Weshalb wird beim Glion-Tunnel oder beim Gubristtunnel keine Gebühr erhoben? Dort gibt es ja viel mehr Verkehr, und die Belastung ist grösser.

Insofern würde ich Ihnen empfehlen, die Frage der Tunnelgebühr und der LSVA grundsätzlich untersuchen zu lassen. Es ist für mich aber eine Aufgabe des Zweitrates, dies allenfalls im NAF einzubauen, wenn sich plötzlich die politische Stimmung ändert und man trotzdem eine Tunnelgebühr einführen möchte.

Zwei der Aufträge gemäss Minderheit II (Graber Konrad) sind erfüllt respektive meines Erachtens gegenstandslos, und eine Garantie können wir schon gar nicht abgeben. Bezüglich Ziffer 1 braucht es aus meiner Sicht keine Rückweisung. Das kann der Nationalrat problemlos aufnehmen, oder dann Ihr Rat im Zusammenhang mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, zu welchem dem Parlament im nächsten Jahr die Botschaft unterbreitet wird.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit II abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit II ... 16 Stimmen

Dagegen ... 25 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Wir kommen zum Rückweisungsantrag der Minderheit III (Graber Konrad).

Graber Konrad (CE, LU): Die Minderheit III äussert sich vor allem auch zu den Kostenaspekten dieser zweiten Tunnelröhre, und die Frage ist, welches dann die Auswirkungen auf andere Projekte sind.

Die Variante mit einer zweiten Röhre führt zu Mehrkosten von 1 Milliarde Franken bei den Investitionen. Dazu kommen jährliche Mehrkosten für Unterhalt und Betrieb von mindestens 25 bis 40 Millionen Franken über vierzig Jahre hinweg bis zur nächsten Sanierung. Das sind somit weitere 1 bis 2 Milliarden Franken an Zusatzkosten, die einem Finanzierungsgefäss – welchem auch immer – belastet werden.

Wir tun gut daran, hier auch die Folgekosten dieses Projektes zu berücksichtigen und nicht nur bis ins Jahr 2030, also bis zum Bau und zur Eröffnung der zweiten Röhre, zu denken, sondern darüber hinaus. Gemäss Astra ergeben sich auch keine Investitionsvorteile bei einer späteren zweiten Sanierung. Aus den Unterlagen, die wir erhalten haben, wird ersichtlich, dass das Astra die Investitionskosten für eine spätere zweite Sanierung bei der Variante mit zwei Röhren auf 1,2 bis 2,1 Milliarden Franken und bei der Variante mit einer Röhre mit Rola auf 1,4 bis 2 Milliarden Franken schätzt.

Die Finanzierung der zweiten Röhre würde bekanntlich über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr erfolgen. Diese Spezialfinanzierung ist knapp an Mitteln. Voraussichtlich ab Ende 2017 droht eine Finanzierungslücke. Es lohnt sich deshalb, diese Vorlage auch im Lichte von zukünftigen Geschäften zu beurteilen. Wenn Sie hier eine Belastung vornehmen, die um 2 bis 3 Milliarden Franken über das Notwendige hinausgeht, dann fehlen diese Mittel dann anderswo oder müssen zusätzlich bereitgestellt werden. Zur Schliessung dieser Finanzierungslücke hat das Astra im Zusammenhang mit der NAF-Vernehmlassungsvorlage ausgesagt, dass sowohl einnahmen- als auch ausgabenrechtliche Massnahmen erforderlich sind. Auf der Ausgabenseite wären gemäss Astra insbesondere bei den Nationalstrassen Effizienzgewinne und Einsparungen sowie die zeitliche Verschiebung und Erstreckung von Projekten notwendig. Das Astra geht also von der zeitlichen Verschiebung und Erstreckung von Projekten aus. Es ist klar: Wenn Sie hier ein Gefäss zusätzlich um 2 bis 3 Milliarden Franken belasten, dann ist es logisch, dass die bereits jetzt beabsichtigte zeitliche Verschiebung und Erstreckung von Projekten noch akuter wird.

Aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird bekanntlich auch der Infrastrukturfonds alimentiert. Das Gesetz sieht vor, dass nur so viele Mittel in den Infrastrukturfonds fließen dürfen, wie sie für die Erfüllung der Aufgaben der Spezialfinanzierung benötigt werden. Das ergibt sich aus der Aus-

sage der Frau Bundesrätin, wonach Sanierungen Priorität geniessen und auch in Zukunft geniessen werden. Aber wenn Sie mehr Mittel für Sanierungen investieren, fliesst aufgrund des Baus einer zweiten Röhre weniger Geld aus dem Infrastrukturfonds, und es ist logisch, dass es dann Druck auf diese Projekte gibt. Wegen des Baus einer zweiten Röhre werden weniger Mittel des Infrastrukturfonds fließen; d. h., dass Projekte, die über den Infrastrukturfonds finanziert werden, deswegen klar schlechtergestellt werden. Worum geht es da? Der Infrastrukturfonds besteht bekanntlich für die Fertigstellung des Netzes im Nationalstrassenbau, für die Engpassbeseitigungen, für die Hauptstrassen in den Randregionen und für den Agglomerationsverkehr. Mit dem neuen Finanzierungsmodell NAF präsentiert sich die Situation identisch. Anzumerken ist noch, dass die damit verbundene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags bereits bei der Ankündigung der Vernehmlassung ausgerechnet von den Befürwortern der zweiten Gotthardröhre bekämpft oder zumindest kritisch kommentiert wird. Es ist bereits heute absehbar, dass die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags wie die Vignette von zwei Seiten bekämpft wird, so vonseiten der Automobilverbände, weil man auf die «Milch» der Milchkuh hofft, und die zweite Röhre in letzter Konsequenz mit der «Milch» aus den Bereichen Bildung, Verteidigung, Sozialwerke, Landwirtschaft usw. finanzieren will. Kollege Bieri hat dazu in dieser Session einen Vorstoss eingereicht. Widerstand wird es auch von der anderen Seite geben, welcher der Alpenschutz wichtig ist. Diese Seite wird nicht bereit sein, aus ihrer Sicht unverhältnismässige Strassenprojekte wie die zweite Röhre am Gotthard zu finanzieren, und sie wird darauf hinweisen, dass die zweite Röhre einen gewichtigen Anteil an den Einnahmen aus der geplanten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags beansprucht. Mit Mehreinnahmen darf heute deshalb kaum spekuliert werden. Das wird die Finanzierungssituation im Strassenverkehr verschärfen. Auch Ihre Finanzkommission hat in ihrem Mitbericht verlangt, dass die Zahlen in der Botschaft noch präzisiert werden. Ich weiss nicht, ob Sie nun vom Ergebnis der Kommissionsarbeit befriedigt ist. Ohne der Finanzkommission zu nahe treten zu wollen: Sie würde die Diskussion über die zweite Röhre wohl am besten im Kontext der geplanten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags und der Milchkuh-Initiative führen.

Für unseren Rat wäre es auch von Vorteil, vor dem Bau einer weiteren Redundanz die Auswirkung der Eröffnung der Gotthard-Basislinie zu kennen. Die bis heute getätigten Investitionen müssen rentabilisiert sein, bevor neue Beschlüsse gefasst werden. Das gibt übrigens auch die in dieser Frage wohl unverdächtige «NZZ» zu bedenken. Meines Erachtens ist es eine Frage der Transparenz, dass dargestellt wird, wie die Mehrkosten von 2 bis 3 Milliarden Franken gegenüber der Sanierung mit einer Rola finanziert werden bzw. auf welche Projekte verzichtet wird oder welche Projekte verzögert werden; denn dazu wird es kommen, wie das Astra bereits angekündigt hat. Die Forderung der Minderheit III lautet denn auch: Mehreinnahmen oder Minderausgaben. Alles andere ist meines Erachtens keine sehr seriöse Finanzpolitik.

Spätestens im Rahmen der NAF-Botschaft wird die Bevölkerung analog zur Fabi-Vorlage wissen wollen, wann welches Projekt in der langfristigen Planung des Bundes zur Realisierung vorgesehen ist. Zuerst eine Grossinvestition zu tätigen und dann die Kantone wegen Finanzknappheit zu trösten – das ist ein politischer Eiertanz. Wer also, über die Sanierungsvorlage mit einer Rola hinaus, 2 bis 3 Milliarden Franken investieren will, soll bitte auch aufzeigen, wie die Finanzierung sichergestellt wird: entweder durch Zusatzmittel oder durch Projektverzögerungen oder durch Projektverzichte.

Das ist die Stossrichtung der Minderheit III. Ich bitte Sie, ihrem Antrag zuzustimmen.

Theiler Georges (RL, LU): Ich habe bei der Minderheit II schon gesagt, dass die regionalen Fragen immer eine grosse Rolle spielen. Das ist natürlich auch hier der Fall, indem

die Gegner dieser Lösung des Bundesrates nun versuchen, die Regionen gegeneinander aufzuwiegeln; das ist zwar legitim, aber im Ständerat doch etwas unschön.

Es wird hier gefragt, ob man auf Teile oder auf das Ganze verzichten könne. Da muss ich sagen, dass man auf die Sanierung sicher nicht verzichten kann. Es wurde von Frau Bundesrätin Leuthard gesagt, dass diese auch erste Priorität habe. Wenn ich bei den beiden Lösungen aber schaue, ob es da Verzögerungsmöglichkeiten und damit eine gewisse Erstreckung bezüglich der Finanzierung gibt, dann sehe ich: Es ist doch genau die bundesrätliche Lösung, die hier Flexibilität zeigt. Die kurze Rola müssen Sie so schnell wie möglich erledigen, sonst schaden Sie ja noch mehr. Dort sind es Kosten von 280 Millionen Franken pro Jahr; die Zeit ist so kurz wie möglich zu halten und damit vorgegeben. Wenn Sie eine zweite Röhre bauen und dann die erste sanieren, haben Sie dort auf der Zeitachse Flexibilität. Ich sage nicht, man müsse das so machen, aber diese Opportunität zu haben ist immerhin auch etwas wert.

Die ganze Geschichte wurde ja durch die Studie des Büros Helbling aufgerollt, die ja noch in der «Sonntags-Zeitung» publiziert wurde – das Kommissionsgeheimnis lässt grüssen. Ich habe schon beim Eintreten gesagt, dass Helbling selber ganz entscheidende Punkte und Elemente zu dieser Berechnung anführt, welche auf die Grössenordnung kommt, wie sie im Antrag der Minderheit III dargestellt wird. Es heisst dort, dass in den Berechnungen indirekte Kosten wie beispielsweise Kosten infolge von längeren Reisezeiten durch Umwegfahrten bzw. PKW- und LKW-Verlad während Sperrzeiten des Gotthard-Strassentunnels, Staukosten oder Opportunitätskosten durch die Belegung von hochwertigen Flachbahngütertrassen im internationalen alpenquerenden Verkehr nicht berücksichtigt seien. Der zweite Teil der Aussage betrifft den Nutzen, den man nicht berücksichtigt: Nicht berücksichtigt wurden ferner die Nutzenunterschiede bzw. monetär nur schwer quantifizierbare Kriterien zugunsten der zweiten Röhre wie beispielsweise die erhöhte Personensicherheit bei getrennten Fahrspuren, die Erhöhung der Verfügbarkeit durch die geschaffene Redundanz, die Verbesserung der Zugänglichkeit für den Unterhalt, die besseren Möglichkeiten für die Personenrettung im Ereignisfall, die Nachhaltigkeit der Investition oder die höhere gesamtverkehrliche Redundanz bezogen auf den Schienenverkehr infolge der höheren Verfügbarkeit des Strassentunnels.

Es ist jetzt ein relativ langes Zitat geworden. Wenn aber das am Ende einer Studie gesagt wird und die Zeitungen – es kann auch eine recht gute Zeitung sein wie die «NZZ» und dann noch die «NZZ am Sonntag» – nicht fähig sind, auch noch zu schreiben, was überhaupt in der Studie berücksichtigt wird, dann tut es mir irgendwie ein bisschen leid. Doch hier in diesem Rat ist es, glaube ich, wichtig zu wissen, was in dieser Studie drin ist. Es geht nicht nur um den künftigen Unterhalt; vielmehr muss man selbstverständlich auch den Nutzen und die nichtberücksichtigten Elemente mit in die Überlegungen einbeziehen.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen, den Antrag der Minderheit III ebenfalls abzulehnen.

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Zur dynamischen Investitionsrechnung habe ich mich bereits ausführlich geäussert. Vielleicht nur noch eine Bemerkung zum Mitbericht der Finanzkommission: Wir haben diesen Mitbericht in der Kommission eingehend besprochen. In erster Linie verlangt dieser Mitbericht, dass die Kostengenauigkeit erhöht werde. Gemäss Verwaltung bewegt sich aber die Kostengenauigkeit von plus/minus 30 Prozent im Bereich der üblichen Bandbreite für solche Grossprojekte. Wenn die Kostengenauigkeit gesteigert werden müsste, führte das seinerseits auch zu einem entsprechenden Aufwand. Diese Kostengenauigkeit liegt wie gesagt im Bereich der üblichen Bandbreite für solche Grossprojekte.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Bei allen Infrastrukturprojekten, sei es für Bahn oder Strasse, hat der Bundesrat bei der Berechnung der Kosten, die dann dem Step zugrunde lie-

gen, immer die gleiche Methodik angewendet, nämlich eine statische. Wir weisen immer sämtliche Sanierungskosten zu den heutigen Preisen aus. Hier beim Gotthard haben wir die bis rund 2030 anfallenden Kosten berücksichtigt, wonach also sowohl der neue Tunnel gebaut als auch der alte saniert wäre. Das ist ein übliches Vorgehen. Wir haben solche Kostenschätzungen mit den selben Ungenauigkeiten seit Jahrzehnten. Bei der Bahn ist es genau dasselbe.

Aus dieser Betrachtung heraus hat der Bundesrat Ihnen die Kosten für die vorgeschlagene Variante 2 inklusive Übergangsphasen – da ist alles dabei – zu 2,788 Milliarden Franken errechnet; bei der Variante 1B, welche eine Vollsperrung mit kurzer Sommeröffnung vorsieht, reden wir von Kosten von 1,439 bis 1,658 Milliarden Franken. So oder so ist die Sanierung teuer – sie ist teuer.

Heute wird das zu Recht über die Spezialfinanzierung Strasse abgewickelt. Beim künftigen NAF würde das im Fonds integriert; auch dort wären der Unterhalt und dann die Engpassbeseitigungen priorisiert. Insofern ist also das Vorgehen dasselbe. Inskünftig würden Sie sogar noch besser fahren, weil für die grossen Verpflichtungen, die wir eingehen, auch beim Unterhalt, neu ein Verpflichtungskredit beantragt würde, während Sie uns heute ja nur das jährliche Budget absegnen, wie ich auch schon erwähnt habe. Ins Detail geht das Parlament dabei nicht. Insbesondere die Fragen, was wie budgetiert, verbucht und auf welcher Zeitachse ist, sind nie Gegenstand von Debatten. Inskünftig müsste der Bundesrat gemäss dem NAF-Konzept bei den grossen Projekten und bei den Unterhaltsprojekten sogar einen Verpflichtungskredit vorlegen. Beim Gotthard kommt noch hinzu, dass heute der Unterhalt vorgehen würde.

Wir verteilen den Betrag auch heute statisch auf die Anzahl Jahre, in welchen dann tatsächlich gebaut wird. Wenn die Differenz von etwa 1 Milliarde Franken auf zehn Jahre verteilt wird, so reden wir von 100 Millionen Franken, die wir an Mehrkosten über die Spezialfinanzierung Strasse oder dann über den NAF zu bewältigen haben. Diese 100 Millionen haben angesichts des Budgets – wenn es dann relevant wird in den 2020er Jahren, dies mit 1,7 Milliarden Franken im Jahr, wie im NAF präsumiert worden ist – also wirklich keinen Verdrängungseffekt auf den Bypass; das ist so einfach nicht richtig.

Ich muss Folgendes nochmals darlegen: Beim heutigen Infrastrukturfonds, welcher die Basis für alle Engpassbeseitigungen ist und es auch dann wäre, wenn Sie den NAF ablehnten, haben wir die vom Parlament genehmigten Mittel von 5,5 Milliarden Franken für Engpassbeseitigungen ja bald ausgegeben. Es war vom Parlament so konzipiert, dass bis Ende 2027 für die Engpassbeseitigungen 5,5 Milliarden Franken zur Verfügung stehen und dass das dann fertig ist. Wir werden das Geld zehn Jahre vorher ausgegeben haben, weil alle Projekte zur Engpassbeseitigung wesentlich teurer waren als vorgesehen und weil es viel mehr Projekte zur Engpassbeseitigung gibt. Dieser Fonds läuft aus, mangels Geld und weil er zeitlich begrenzt ist; es sei denn, Sie wollen ein neues Konzept. Das neue Konzept ist der NAF, denn der Bundesrat sieht den Bedarf, auch weiterhin Engpässe zu beseitigen und die zusätzlichen Mittel dafür bereitzustellen. Für die Projekte zum Unterhalt des heutigen Netzes hätten wir knapp genügend Einnahmen. Wenn Sie also bei der Engpassbeseitigung weiter gehen wollen, wenn Sie weiterhin Bundesbeiträge an die Agglomerationsprojekte leisten wollen, was Sinn macht, dann heisst das, dass es für diese Zwecke zusätzliches Geld braucht.

Es ist genau dasselbe wie bei Fabi. Auch dort haben wir den Fonds für den Unterhalt, dort gibt es keine Diskussion. Über die Ausbauprojekte wird das Parlament bei den Step-Vorlagen – es ist ein Preisticket mit dabei – entscheiden. Beim NAF haben wir das genau so konzipiert, Herr Ständerat Graber. Wir haben alle Projekte bis 2040, bei denen wir meinen, dass es bei der Strasse Engpassbeseitigungen braucht, offengelegt. Wir haben Ihnen den Preis bekanntgegeben und gezeigt, wie es auf der Zeitachse aussehen könnte.

Bei der Strasse machen wir die Erfahrung, dass Beschwerden und Einsprachen die Baureife und damit verbunden die

Möglichkeit, das Geld effektiv auszugeben, massiv beeinträchtigen. Deshalb ist der Verdrängungseffekt für die Jahre bis 2030 wahrscheinlich klein. Einige erinnern sich, dass wir – die Stichworte sind da: Wirtschaftskrise, Finanzkrise 2008 – die Projekte Härkingen und Gubrist vorgezogen und das Geld bereitgestellt haben. Ja, wir sind immer noch in der Phase nach der Behandlung durch das Bundesverwaltungsgericht. Wenn das Ganze noch ans Bundesgericht geht, sind wir nach sechs Jahren immer noch gleich weit, dann können wir nicht mit den Baggern auffahren.

Meines Erachtens ergeht es leider vielen Projekten so: Vom Moment an, wo das Parlament sagt, der Verpflichtungskredit werde freigegeben, bis zur physischen Baureife verstreichen sehr oft nochmals Jahre. Das ist hier nicht anders zu erwarten. Wir brauchen deshalb keine Verzichtsplanung, wir brauchen keine Verzögerungsplanung. Wenn wir mit der Engpassbeseitigung und den Agglomerationsprojekten weiterfahren wollen, braucht es aber zusätzliche Mittel. Es gibt Leute, die sagen, die Schweiz sei gebaut, und es sei gut, wenn es ein bisschen Stau gebe und die Mobilität nicht grenzenlos sei. Diese Meinungen gibt es auch, aber der Bundesrat teilt sie nicht, weil Infrastrukturen auch für einen Wirtschaftsstandort von grosser Bedeutung sind und Verkehrsstaus viel Geld kosten. Deshalb möchten wir hier auch unser Möglichstes tun.

Verzögerungen bei einigen Projekten gibt es; das haben wir offengelegt, das finden Sie im NAF. Der Grund dafür liegt nicht in unserem vorsichtigen Einsatz der Mittel, sondern vor allem auch in den langwierigen Verfahren. Es gibt ja einige von Ihnen, die trotz des Neins zur höheren Vignettengebühr den Netzbeschluss einbauen möchten. Das kann man, aber dann müssen Sie 300 Millionen Franken zusätzlich beschaffen! Diese Diskussion wird ja dann auch kommen. Die Netzergänzungen im Raum Morges und im Glatttal sind ein Zwischenprojekt; dort geht es vorerst einmal nur um die Projektierung. Die Kantone werden diese Projekte sicher bringen, und der Bundesrat und das Parlament werden sich überlegen müssen, ob man diese Vorhaben noch in den NAF einbauen kann, ja oder nein. Aber all diese Projekte werden zusätzliche Mittel benötigen. Und nach 40 Jahren erachte ich eine teilweise Teuerungsanpassung beim Benzin als machbar, zumal auch, je nach Baureife der Engpassbeseitigungsprojekte, ein etappenweises Vorgehen möglich ist.

Deshalb meine ich, dass der Antrag auf Rückweisung unbegründet ist. Er ist unbegründet, weil die Unterhaltsarbeiten vorgehen, weil die Investitionskosten über 40 Jahre problemlos zu bewältigen sind, weil die Ausgaben für Unterhalt und Betrieb für uns im Rahmen des Üblichen sind, obwohl es mit zwei Tunnels tatsächlich mehr kostet als nur mit einem.

Eines möchte ich noch darlegen, weil man es immer ein bisschen vergisst: Für uns sind die Kosten pro Kilometer entscheidend.

A Serrières dans le canton de Neuchâtel, un kilomètre coûte 140 millions de francs. Si ce tunnel était plus long, le montant serait le même que pour le Saint-Gothard. A Saint-Gall, le troisième tunnel coûte même plus cher; comme il est très court, le coût par kilomètre est très élevé. Monsieur Rechsteiner est certainement favorable à ce tunnel à Saint-Gall, mais, s'il s'agit du Saint-Gothard, on considère que les coûts sont énormes. Pour nous, les coûts par kilomètre sont tout à fait comparables, alors il faut être correct!

Nochmals zum Ceneri-Basistunnel: Die 15 Kilometer Bahn generieren dieselben Kosten wie beim Gotthard. Lassen Sie sich nicht von der Endsumme verführen!

Frau Fetz, von Basel Ost reden wir ja schon gar nicht! Das wird wahrscheinlich ein Spitzenreiter bei den Kosten pro Kilometer sein, weil wir fast alles untertunneln müssen und gleichzeitig vorhandene Strecken aufrechterhalten wollen. Da wünsche ich uns allen viel Glück, dass das Budget dann stimmt. Aber das ist eben die Schweiz: Jede Region hat ihre Tunnel, jede Region möchte sie sicherer betreiben, jede Region möchte sie im Richtungsverkehr betreiben. Ja, ich möchte in jeder Region einigermassen das Wünschbare realisieren.

Und die Lösung hier am Gotthard ist ja keine Luxuslösung, aber wir sanieren auf eine nachhaltige Weise. Das hat nämlich das Beratungs- und Bauplanungsbüro Helbling nicht berücksichtigt; für die Zeit nach 2030 werden keine Kosten mehr erkannt. Aber wir müssten nach der Variante 1A oder 1B dann in 30 bis 40 Jahren wieder dieselbe Übung machen. Eine Milliarde Franken kostet uns aufgrund der Subventionierung, des Landerwerbs usw. ja auch die Rola. Das kommt dann in 30 bis 40 Jahren nochmals, falls dann noch Land vorhanden ist – zu welchen Preisen auch immer. Insofern muss man auch hier über eine Generation hinausdenken. Das hat der Bundesrat getan, und deshalb sind wir nach vielen Diskussionen und Überlegungen zum Schluss gekommen: Das ist die beste Lösung für das Land!

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit III ... 16 Stimmen
Dagegen ... 25 Stimmen
(0 Enthaltungen)

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I, II

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I, II

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 13.077/137)*
Für Annahme des Entwurfes ... 25 Stimmen
Dagegen ... 16 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

10.301

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

Vorprüfung – Examen préalable

Ständerat/Conseil des Etats 19.03.13 (Sistierung – Suspension)

Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Sistierung – Suspension)

Ständerat/Conseil des Etats 20.03.14 (Vorprüfung – Examen préalable)

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Kommission beantragt ohne Gegenstimme, der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Lombardi Filippo (CE, TI): Nachdem wir gestern einige Motionen zurückgezogen haben, wäre es schön, wenn ein Ständerat eine Standesinitiative zurückziehen könnte. Das kann er leider nicht. Aber ich möchte an dieser Stelle der Freude des Tessins Ausdruck geben über die Entscheidungen des Bundesrates und unseres Rates, die im Sinne dieser Standesinitiative gefällt wurden. Sie kann somit als erledigt betrachtet werden.

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

12.3102

Motion Müller Walter. Rasche Realisierung der Verbindung der Rheintalautobahnen zwischen der Schweiz und Österreich Motion Müller Walter. Accélérer la réalisation de la liaison autoroutière du Rheintal entre la Suisse et l'Autriche

Nationalrat/Conseil national 26.09.13

Ständerat/Conseil des Etats 20.03.14

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Kommission beantragt mit 6 zu 2 Stimmen bei 4 Enthaltungen, die Motion anzunehmen. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Rechsteiner Paul (S, SG), für die Kommission: Was will diese Motion des Nationalrates, eingereicht von Nationalrat Walter Müller? Sie will, dass der Bundesrat sich für die Realisierung einer Verbindung der beiden Rheintalautobahnen einsetzt. Wo liegt das Problem? Es gibt im sogenannten Alpenrheintal längs des Rheins zwei Autobahnen, eine auf österreichischer und eine auf schweizerischer Seite. Diese beiden Autobahnen sind aber nicht verbunden. Das führt dazu, dass sich der doch starke Autoquerverkehr zwischen der österreichischen und der schweizerischen Seite durch die Ortschaften wälzt, mit allen nachteiligen Folgen. Auf schweizerischer Seite sind die Vorbereitungen längst getroffen worden, damit die beiden Autobahnen verbunden werden können. Auf der Seite von St. Margrethen gibt es einfach eine «Stumpenautobahn» – im Zusammenhang mit