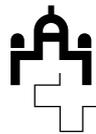


Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Volksabstimmung vom 28.02.2016

Votation populaire du 28.02.2016

Votazione popolare del 28.02.2016

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**

**Legge federale concernente il transito stradale
nella regione alpina. Risanamento galleria
autostradale del San Gottardo**

Documentazione

Biblioteca del Parlamento

Documentation

Bibliothèque du Parlement

Dokumentation

Parlamentsbibliothek

Vereinzelte kann es vorkommen, dass die Inhalte nicht in italienischer Sprache vorhanden sind. Wir bitten Sie, in diesen Fällen die deutschen oder französischen Texte zu konsultieren.

Il est parfois possible que certaines informations ne soient pas disponibles en italien. Veuillez dans ces cas-là consulter les versions allemande ou française.

È possibile che alcuni contenuti non siano disponibili in italiano. In tal caso vi preghiamo di consultare la versione tedesca o francese.

Inhaltsverzeichnis | Table des matières | Contenuto

Seite – Page - Pagina

1.	Übersicht über die Verhandlungen Résumé des délibérations	I
2.	Zusammenfassung der Verhandlungen Résumé des délibérations	II V
3.	Verhandlungen der Räte Débats dans les conseils Deliberazioni dei Consigli	1
4.	Schlussabstimmungen Votations finales	56
5.	Namentliche Abstimmungen Votes nominatifs Votazioni per appello nominale	58
6.	Bundesgesetz (Änderung vom 26. September 2014) Loi fédéral (Modification du 26 septembre 2014) Legge federale (Modifica del 26 settembre 2014)	67 69 71
7.	Argumente Arguments Argomenti	73

1. Übersicht über die Verhandlungen · Résumé des délibérations

13.077 s Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Botschaft vom 13. September 2013 zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) ([BBI 2013 7315](#))

NR/SR *Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen*
Siehe Geschäft 12.2078 Pet. Association Initiative des Alpes

Siehe Geschäft 12.2079 Pet. Komitee für den Ausbau des Gotthard- Strassentunnels

Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) ([BBI 2013 7343](#))

13.03.2014 Ständerat. Beginn der Diskussion

20.03.2014 Ständerat. Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

24.09.2014 Nationalrat. Zustimmung.

26.09.2014 Ständerat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

26.09.2014 Nationalrat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt [2014 7343](#); Ablauf der Referendumsfrist: 15. Januar 2015

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

Message du 13 septembre 2013 relatif à la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (Réfection du tunnel routier du Gothard) ([FF 2013 6539](#))

CN/CE *Commission des transports et des télécommunications*

Voir objet 12.2078 Pét. Association Initiative des Alpes
Voir objet 12.2079 Pét. Comité pour l'achèvement du Gothard

Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Réfection du tunnel routier du Gothard) ([FF 2013 6567](#))

13.03.2014 Conseil des Etats. Début du traitement

20.03.2014 Conseil des Etats. Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

24.09.2014 Conseil national. Adhésion.

26.09.2014 Conseil des Etats. La loi est adoptée au vote final.

26.09.2014 Conseil national. La loi est adoptée au vote final.

Feuille fédérale [2014 7083](#); délai référendaire: 15 janvier 2015

2. Zusammenfassung der Verhandlungen

13.077 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Botschaft vom 13. September 2013 zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) [BBl 2013 7315](#)

Der Gotthard-Strassentunnel muss in rund 10 Jahren umfassend saniert werden. Mit Botschaft vom 13. September 2013 beantragte der Bundesrat deshalb dem Parlament, im Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet festzuschreiben, dass eine zweite Tunnelröhre gebaut werden kann. Mit der Gesetzesänderung soll sichergestellt werden, dass dem Verkehr auch nach der Sanierung des bestehenden Tunnels stets nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung stehen wird. Damit soll der Alpenschutz gewahrt werden (Art. 84 Abs. 3 BV). Auf die Einführung einer Tunnelgebühr wird verzichtet.

Das Parlament stimmte der Gesetzesänderung zu, der Nationalrat mit 120 zu 76, der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen. Gegen die Vorlage wurde das Referendum ergriffen und kam am 17. Februar 2015 mit 75 872 gültigen Unterschriften zustande.

Ausgangslage

Um Funktionstüchtigkeit, Sicherheit und Verfügbarkeit des seit 1980 in Betrieb stehenden Gotthard-Strassentunnels zu wahren, muss der Tunnel in rund zehn Jahren umfassend saniert und erneuert werden. Nach eingehender Prüfung verschiedener Varianten hat sich der Bundesrat im Juni 2012 für den Neubau einer zweiten Tunnelröhre mit anschliessender Sanierung der bestehenden Röhre ohne Kapazitätserweiterung entschieden. Nach der Sanierung darf jeweils nur je eine Fahrspur pro Richtung für den Verkehr offen sein, die andere dient als Pannestreifen. Diese Beschränkung wird gesetzlich verankert. Der Bundesrat schlägt in der Botschaft an das Parlament konkret vor, das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) mit einem neuen Artikel zu ergänzen. Damit wird klargestellt, dass auch ein temporärer Betrieb von mehr Fahrspuren - zum Beispiel in der Ferienzeit - verboten bleibt. Die Verfassungsmässigkeit (Alpenschutzartikel) bleibt somit gewahrt.

Der Bundesrat will darüber hinaus das nach der Brandkatastrophe von 2001 eingeführte Dosiersystem für Lastwagen gesetzlich verankern ("Tropfenzähler"). Es sorgt dafür, dass nie zu viele Lastwagen gleichzeitig im Tunnel unterwegs sind und die Lastwagen untereinander einen Mindestabstand einhalten. Damit kann die Sicherheit erhöht werden. Die gesetzliche Verankerung schafft die Grundlage, um das Dosiersystem weiterzuführen.

Die Kantone haben sich in der Vernehmlassung mehrheitlich für die vom Bundesrat vorgeschlagene Lösung zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ausgesprochen. Bei den Parteien, Verbänden und Organisationen war eine knappe Mehrheit dafür. Mit dem Bau einer zweiten Röhre und der anschliessenden Sanierung des bestehenden Tunnels kann die strassenseitige Anbindung des Tessins gewährleistet werden. Die für die Schweiz und Europa wichtige Gotthard-Verbindung bleibt auch während der Sanierungszeit offen. Zudem kann die Sicherheit erhöht werden. Wenn beide Tunnelröhren in Betrieb sind, gibt es dort keinen Gegenverkehr mehr. Dadurch kann die Gefahr von Frontal- und Streifkollisionen gebannt werden.

Auf eine Tunnelgebühr am Gotthard wird verzichtet. Dadurch kann eine Ungleichbehandlung der Anwohnerinnen und Anwohner verhindert und Ausweichverkehr vermieden werden. Der Bundesrat möchte, dass die Benutzung öffentlicher Strassen grundsätzlich gebührenfrei bleibt. Diese Auffassung wurde in der Vernehmlassung auch von der grossen Mehrheit der Parteien, Verbände und Organisationen geteilt.

Mit der Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet unterbreitet der Bundesrat dem Parlament eine referendumsfähige Vorlage.

(Quelle: Medienmitteilung des Bundesrates vom 13.09.2013)

Der Bau der zweiten und die anschliessende Sanierung der ersten Gotthardröhre wird gemäss Botschaft rund 2,8 Milliarden Franken kosten.

Verhandlungen

Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) [BBI 2013 7343](#)

13.03.2014	SR	Beginn der Diskussion
20.03.2014	SR	Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
24.09.2014	NR	Zustimmung.
26.09.2014	SR	Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.
26.09.2014	NR	Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. BBI 2014 7343

Der **Ständerat** befasste sich als Erstrat in einer langen und engagierten Debatte über Sinn und Unsinn einer zweiten Strassentunnelröhre. Im Fokus standen die Verfassungsmässigkeit des Vorhabens, die Finanzierung, Sicherheitsaspekte sowie die nationale Kohäsion.

Es lagen dem Plenum ein Nichteintretensantrag sowie drei Rückweisungsanträge einer bei allen Anträgen gleich zusammengesetzten Minderheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) vor. Mit den Rückweisungsanträgen waren folgende Aufträge an den Bundesrat verbunden: vertiefte Klärung der Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen und der Verfassungsmässigkeit (Antrag I); Berücksichtigung der Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz – der Bundesrat solle eine Erhöhung der LSVA prüfen und eine Garantie abgeben, dass der Bau der zweiten Röhre zu keiner Benachteiligung der wichtigen Schienen- und Strassenprojekte in der Zentralschweiz führt. Zudem sei die Beschränkung auf eine Fahrspur im Landverkehrsabkommen abzusichern (Antrag II); mit dem dritten Rückweisungsantrag wurde ein Programm verlangt, das aufzeigt, auf welche Strassenbauprojekte verzichtet wird bzw. welche verzögert werden. Zudem soll dargelegt werden, wie die Mehrkosten von zwei Milliarden Franken für einen zweiten Gotthardtunnel alternativ finanziert werden (so z.B. durch eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags oder die Erhöhung des Vignettenpreises).

Sowohl der Nichteintretensantrag wie auch die drei Rückweisungsanträge wurden mit 25 zu 16 Stimmen abgelehnt.

Die Befürworter einer zweiten Gotthardröhre wiesen wie auch Bundesrätin Leuthard darauf hin, dass mit der gesetzlichen Regelung, wonach immer nur eine Spur pro Richtung befahren werden darf, die Strassenkapazität nicht erhöht werde. Der Verfassungsartikel zum Alpenschutz werde damit eingehalten. Die Gegner vertraten jedoch die Ansicht, ein zweispuriger Ausbau sei eine Kapazitätserhöhung der Transitstrassen und benötige deshalb eine Verfassungsänderung - auch wenn nach der Sanierung der ersten Röhre die beiden Tunnel einspurig befahren würden. Zudem wurde moniert, die Befürworter verfolgten mit dem Sanierungstunnel eine Salamtaktik. Wenn dereinst nach der Sanierung der ersten Röhre vier Fahrspuren zur Verfügung stehen würden sei ein Vollbetrieb absehbar. Vom Stau betroffene Autofahrer würden dann kaum verstehen, warum ein voll ausgebauter Tunnel nur zur Hälfte geöffnet werde. Die Beschränkung könnte auch zu Konflikten mit der EU führen, da laut Landverkehrsabkommen mengenmässige Einschränkungen nicht zulässig seien.

Die Gegner propagierten den temporären Verlad von Lastwagen und Autos auf die Bahn und damit eine halb so teure Alternative zu einer zweiten Tunnelröhre, welche zudem später auch zusätzlich höhere Unterhaltskosten verursachen würde.

Demgegenüber wiesen die Befürworter vor allem auf den Mehrwert einer zweiten Röhre hin. Damit könne die rund 900 Tage dauernde Sperrung der Route durch den Gotthard vermieden werden. Eine Sperrung würde dem Tessin wirtschaftlich massiv schaden. Nicht zuletzt argumentierten die Befürworter mit der grösseren Verkehrssicherheit in zwei richtungsgetretenn Tunneln.

Im **Nationalrat** wurden ein Nichteintretensantrag sowie vier Rückweisungsanträge von links-grüner Seite abgelehnt.

Eine Minderheit I verlangte Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, eine vertiefte Klärung der Verfassungsmässigkeit und der Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vorzunehmen.

Eine Minderheit II verlangte mit der Rückweisung, dass aufzuzeigen sei, auf welche Strassenbauprojekte verzichtet wird bzw. welche verzögert werden. Zudem sei darzulegen, wie sich die Gesamtkosten einer Sanierung und die Kosten des Baus einer zweiten Tunnelröhre über eine Zeitspanne bis zur nächsten Sanierung in dreissig bis vierzig Jahren bei einer dynamischen Betrachtung (inklusive Betriebs- und Unterhaltskosten) gegenüber stehen.

Die Minderheit III verband mit der Rückweisung den Auftrag, Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung dahingehend zu ergänzen, dass auf Transitstrassen im Alpengebiet die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung verboten ist.

Und eine Minderheit IV wollte den Bundesrat beauftragen, die Rechtsgrundlagen und die organisatorischen und finanziellen Grundzüge einer Sanierung des Gotthard-Strassentunnels - ohne Bau einer neuen Tunnelröhre - zu unterbreiten. Anders als mit der Botschaft vorgeschlagen, wonach der Tunnel für eine Vorsanierung mehrere Monate für den Strassenverkehr gesperrt bleiben soll, ohne einen Bahnverlad vorzusehen, sollte der neue Vorschlag den Bahnverlad während der gesamten Bauarbeiten sicherstellen, damit das Passieren der Strassenfahrzeuge während der Schliessung des Strassentunnels gewährleistet wäre.

Der Nichteintretensantrag und die Rückweisungsanträge wurden im Verhältnis von 3 zu 2 abgelehnt.

Wie im Ständerat fokussierte die Debatte auf die Themen Verfassungsmässigkeit der Vorlage (Alpenschutzartikel), die Verkehrssicherheit sowie auf die Kosten und Kostenfolgen einer zweiten Röhre versus Kosten einer temporären Verkehrsverlagerung auf die Schiene während der Tunnelsanierung. Die Gegner bezweifelten auch im Nationalrat, dass die beiden Tunnels dereinst nur einspurig betrieben würden. Die Tunnelsanierung werde nun dazu missbraucht, die vom Stimmvolk bisher abgelehnte zweite Röhre durchzubringen. Auch die EU könnte die Schweiz später unter Druck setzen, alle vier Spuren zu öffnen.

In der Schlussabstimmung nahm der Ständerat die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr und damit die zweite Tunnelröhre mit 28 zu 17 Stimmen an. Im Nationalrat wurde die Vorlage mit 120 zu 76 Stimmen angenommen. Dagegen votierten alle Mitglieder der SP-, der Grünen und der Grünliberalen Fraktion.

Gegen die Vorlage wurde das Referendum ergriffen und kam am 17. Februar 2015 mit 75 872 gültigen Unterschriften zustande.

2. Résumé des délibérations

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

Message du 13 septembre 2013 relatif à la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (Réfection du tunnel routier du Gothard) [FF 2013 6539](#)

D'ici une dizaine d'années, le tunnel routier du Gothard devra faire l'objet d'une réfection complète. Le 13 septembre 2013, le Conseil fédéral a donc adopté un message à l'intention du Parlement, proposant d'inscrire dans la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine la possibilité de construire un second tube. Le projet du Conseil fédéral prévoit que, même après la réfection du tunnel actuel, il ne sera possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation dans chacun des deux tubes, de manière à respecter la disposition constitutionnelle sur la protection des Alpes (art. 84, al. 3, Cst.). L'idée d'instaurer un péage au tunnel est quant à elle abandonnée.

Le Conseil national et le Conseil des Etats ont tous deux approuvé la modification de loi proposée par le Conseil fédéral, respectivement par 120 voix contre 76 et par 28 voix contre 17. Un référendum a toutefois été lancé contre ce projet. Il a abouti le 17 février 2015, avec 75 872 signatures valables.

Situation initiale

Afin de garantir le bon fonctionnement, la sécurité et la disponibilité du tunnel routier du Gothard, en service depuis 1980, cet ouvrage devra faire l'objet d'une réfection complète dans une dizaine d'années. Après avoir étudié en détail les différentes possibilités de réfection, le Conseil fédéral a opté en juin 2012 pour la solution prévoyant la construction d'un second tube suivie d'une réfection du tunnel existant sans accroissement de capacité. Après la réfection, seule une voie par sens de circulation pourra être ouverte au trafic, l'autre servant de bande d'arrêt d'urgence. Cette restriction sera inscrite dans la loi. Dans le message qu'il a adressé au Parlement, le Conseil fédéral propose concrètement d'ajouter un nouvel article à la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA). Cette disposition exclut clairement toute exploitation, même temporaire, de plusieurs voies de circulation, par exemple en période de vacances. La constitutionnalité de la solution retenue (article sur la protection des Alpes) est ainsi garantie.

Le Conseil fédéral entend par ailleurs inscrire dans la loi le système de régulation (« compte-gouttes ») mis en place pour les poids lourds à la suite du dramatique accident de 2001. Ce dispositif permet d'éviter qu'un trop grand nombre de camions ne circulent en même temps et d'imposer une distance minimale entre eux, d'où une amélioration de la sécurité. L'inscription dans la loi crée la base nécessaire pour pérenniser le système de régulation.

Lors de la consultation, les cantons se sont prononcés en majorité pour la solution proposée par le Conseil fédéral en faveur de la réfection du tunnel routier du Gothard. Du côté des partis, des associations et des organisations, une courte majorité y est favorable. La construction d'un second tube suivie de la réfection du tunnel existant permettra de garantir le raccordement routier du Tessin. La liaison via le Gothard, axe majeur pour la Suisse et l'Europe, restera ouverte pendant la période de réfection. La sécurité s'en trouvera de surcroît renforcée. Lorsque les deux tubes seront en service, le trafic n'y sera plus bidirectionnel, ce qui écartera le risque de collisions frontales et latérales.

L'idée d'un péage au tunnel du Gothard est quant à elle abandonnée. Ce choix permettra d'éviter une inégalité de traitement des riverains ainsi qu'un report de trafic. Le Conseil fédéral souhaite que l'utilisation des routes publiques reste en principe exempte de taxes. Une conception partagée par la grande majorité des partis, des associations et des organisations lors de la consultation.

La modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine présentée au Parlement par le Conseil fédéral est un projet susceptible d'être soumis à référendum.

(Source : communiqué de presse du Conseil fédéral du 13.09.2013)

D'après le message du Conseil fédéral, la construction d'un second tube au Gothard et la réfection du tunnel existant coûteront quelque 2,8 milliards de francs.

Délibérations

Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Réfection du tunnel routier du Gothard)
[FF 2013 6567](#)

13.03.2014	CE	Début du traitement
20.03.2014	CE	Décision conforme au projet du Conseil fédéral
24.09.2014	CN	Adhésion
26.09.2014	CE	La loi est adoptée au vote final.
26.09.2014	CN	La loi est adoptée au vote final. FF 2014 7083

Le **Conseil des Etats**, à qui la priorité avait été attribuée pour l'examen de cet objet, s'est lancé dans un débat-fleuve sur l'opportunité de construire un second tube routier au Gothard. Les discussions ont surtout porté sur la constitutionnalité du projet et son financement ainsi que sur la sécurité et la cohésion nationale.

Le conseil devait examiner une proposition de non-entrée en matière et trois propositions de renvoi, émanant toutes d'une même minorité de la Commission des transports et des télécommunications. Les propositions de renvoi étaient assorties des mandats suivants à l'intention du Conseil fédéral : vérifier en détail la constitutionnalité et la compatibilité du projet avec l'accord sur les transports terrestres (proposition I) ; prendre en considération les exigences de la Conférence des gouvernements de Suisse centrale (examen d'une augmentation de la RPLP, garantie que la construction du second tube ne porterait aucun préjudice aux projets ferroviaires et routiers importants pour la Suisse centrale et inscription, dans l'accord sur les transports terrestres, de la limitation à une voie par sens de circulation) (proposition II) ; soumettre un programme indiquant les projets de construction de routes à abandonner et ceux à ajourner, et 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 deux milliards de francs occasionnés par la construction d'un second tube (proposition III).

Les députés ont rejeté la proposition de non-entrée en matière et les trois propositions de renvoi par 25 voix contre 16.

A l'instar de la conseillère fédérale Doris Leuthard, les partisans de la construction d'un second tube ont insisté sur le fait que la disposition prévoyant qu'il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube garantissait que la capacité de transit n'augmenterait pas et, partant, que l'article constitutionnel sur la protection des Alpes serait respecté. A l'inverse, les opposants au projet ont indiqué que la construction d'un tube à deux voies signifiait une augmentation de la capacité des axes de transit routier et nécessitait par conséquent une modification de la Constitution – même si, à l'issue de la réfection du tunnel existant, seule une voie pourrait être exploitée dans chaque tube. Ils ont critiqué la « tactique du salami » adoptée par les partisans du second tube. Selon eux, on peut s'attendre à ce que, une fois achevée la réfection du tunnel existant, les quatre voies disponibles soient exploitées. En effet, les conducteurs pris dans les embouteillages ne comprendraient pas qu'un tunnel parfaitement aménagé ne soit exploité qu'à la moitié de ses capacités. De plus, une limitation pourrait entraîner des différends avec l'Union européenne (UE), étant donné que l'accord sur les transports terrestres interdit toute restriction quantitative.

Les détracteurs du projet ont plaidé en faveur du chargement temporaire des camions et des voitures sur le rail, une solution deux fois moins chère que la construction d'un second tube qui entraînerait par ailleurs, ultérieurement, des frais supplémentaires d'entretien élevés.

Les partisans du projet ont pour leur part souligné la plus-value d'un second tube. La construction de cet ouvrage permettrait d'éviter la fermeture, pendant près de 900 jours, de l'axe routier du Gothard, fermeture qui porterait grandement préjudice à l'économie du Tessin, ont-ils indiqué. Et d'insister sur la plus grande sécurité que garantirait l'existence de deux tunnels distincts, les voitures ne circulant que dans un sens dans chacun d'eux.

Au **Conseil national**, les députés devaient examiner une proposition de non-entrée en matière et quatre propositions de renvoi. Ils ont rejeté ces cinq propositions, qui émanaient toutes du camp rose-vert.

La minorité I proposait de renvoyer le projet au Conseil fédéral en le chargeant de vérifier en détail la constitutionnalité et la compatibilité du projet avec l'accord sur les transports terrestres. La minorité II souhaitait, outre le renvoi du projet au gouvernement, que celui-ci indique quels projets de construction de routes seraient abandonnés et lesquels seraient retardés ; elle demandait également au Conseil fédéral de procéder à une étude dynamique permettant de comparer l'évolution des coûts (frais d'exploitation et d'entretien inclus) d'ici à la prochaine réfection, soit dans trente à quarante ans, selon que l'on opte pour une simple réfection ou pour la construction d'un second tube. La minorité III voulait

pour sa part renvoyer le projet au Conseil fédéral afin que celui-ci complète l'art. 84, al. 3, de la Constitution par une disposition qui interdise l'utilisation, sur les routes de transit des régions alpines, de voies de circulation supplémentaires pour chaque direction. Enfin, la minorité IV entendait charger le gouvernement de proposer les bases légales et de présenter les grandes lignes des dispositions organisationnelles et financières d'un assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard sans la construction d'un nouveau tube ; elle demandait que, contrairement à la proposition contenue dans le message, qui prévoit plusieurs mois d'interruption totale du trafic routier pour un préassainissement sans offre de ferroutage, la nouvelle proposition prévoit une solution de ferroutage permanente pendant les travaux, de manière à assurer le passage des véhicules routiers sur le rail pendant toute la durée de la fermeture du tunnel.

Le Conseil national a rejeté la proposition de non-entrée en matière et les propositions de renvoi avec une majorité de trois cinquièmes.

Comme au Conseil des Etats, les débats de la Chambre basse se sont concentrés sur la constitutionnalité du projet (article sur la protection des Alpes), sur la sécurité du trafic ainsi que sur les coûts et autres incidences financières d'un deuxième tube par rapport aux coûts d'un transfert temporaire du trafic vers le rail pendant la durée de la réfection du tunnel. Les conseillers nationaux opposés au projet ont eux aussi émis des doutes sur le fait que seule une voie serait exploitée dans chaque tube à l'issue des travaux. A leurs yeux, la réfection du tunnel est un prétexte dont on se sert pour imposer la réalisation d'un second tube que le peuple a jusqu'ici rejeté en votation. De plus, l'UE pourrait ultérieurement faire pression sur la Suisse pour qu'elle ouvre les quatre voies à la circulation.

Au vote final, le Conseil des Etats a adopté la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine et, partant, la construction d'un second tube, par 28 voix contre 17. Le Conseil national a pour sa part adopté le projet par 120 voix contre 76. Les membres du groupe socialiste, du groupe des Verts et du groupe vert-libéral s'y sont tous opposés.

Un référendum a été lancé contre le projet. Il a abouti le 17 février 2015, avec 75 872 signatures valables.

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 (BBl 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, Graber Konrad, Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)
Nichteintreten

Antrag der Minderheit I

(Janiak, Graber 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

(Graber 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 (Bypass 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

(Graber 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 Vignettenpreises usw.).

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

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

Ne pas entrer en matière

Proposition de la minorité I

(Janiak, Graber 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

(Graber 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 manoeuvre 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-

jets d'infrastructures routières d'importance pour la Suisse centrale, qu'elles soient ferroviaires (tunnel de base du Zimmerberg 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 Variantenfächer 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 Grosse St. Bernhard, aber auch durch den Montblanc- und den Fréjus-Tunnel – auch Mont-Cenis-Tunnel genannt – sowie durch den Brennertunnel. 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 neu erstellten 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 realisieren, 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 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 vorgeschlagenen 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 Verkehrskapazität 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 Mastroradi 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 abgeschlossen, 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 Dosiensystems 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, sektoralpolitische 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 verwiesen. 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 ausgebaute 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 Jastimmen gestärkt würden, was als unfair bezeichnet werden könne. 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 Alpentransitbörse 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 sogenannten gesunden Menschenverstandes nach einem Vollbetrieb rufen wird.

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

für Verkehr und Fernmeldewesen 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 könne zwar den Tunnel vierspurig ausbauen, aber nur jeweils pro Richtung mit einer Spur betreiben, dürfte angesichts 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 einröhriigen Tunnel auf dieser Route ist eine andere als eine mit zwei Röhren.» Weiter unten heisst es: «Der Gotthardtunnel liegt verkehrsgeografisch auf der Hauptroute Nord-Süd in einer wesentlich attraktiveren Direktverbindung als etwa die Brennerroute, für die gegenüber den Schweizer Verhältnissen Umwegfahrten von bis zu 400 bis 700 Kilometern in Kauf genommen werden. Angesichts der Interessenlage der EU bedeutet daher der Bau einer zweiten Tunnelröhre ein klares Signal aussen- und verkehrspolitisch zugunsten des motorisierten Strassenverkehrs.» 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 behindern 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 danebenstellt, aber nach Abschluss der Arbeiten beide Hallen nur zur Hälfte freigibt? Sicher nicht! Die vom Bundesrat gewählten Etiketten «Sanierung» und «Sanierungsröhre» 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 vierspurigen 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 behindern, 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 LSWA 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 häuslicher 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 Personenzugangs-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 Rola-Standorts. 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 verfliegen.

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 Handlungsraum. Dies gilt umso mehr, als je nach faktischen Auswirkungen bereits die Erweiterung um eine zweite Tunnelröhre zum Betrieb des Tunnels auf je einer richtungsgetretenen 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 könne. 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 Gesetzesebene 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 Gesetzesebene 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 Knöflacher, 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 Kostengenaugigkeit 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 anfangen. 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 in Frage, 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 Ostersonntag 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 ständerätlichen 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 ersticken würde. Hier erinnere ich an das, was uns die Urner Regierung bei den Hearings gesagt hat. Auch ist es unseren 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 Mittelverschwendung 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 richtungstrennten 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 angebehrte 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 Gütertransport 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 Gotthard-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 Gotthard-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 freundeidgenössisch 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 Graber 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 Verfassungsartikel, 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 freundeidgenössischer 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 spiele 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 Verlags. 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 ehrlicher Weise 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 innert 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 Transitfahrten durch den Gotthard konnte reduziert werden. Im letzten Jahr waren es stattdessen 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 Füglistaler vom Bundesamt für Verkehr an der letzten Kommissionssitzung ganz interessante Zahlen erhalten. Ich kenne diese Zahlen, aber ich zitiere Herrn Füglistaler, 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 préopinants, 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, importent 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 avons 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 Vorgebirge, wenn möglich bis Mailand. Diese Politik hat dazu geführt, dass die Leventina erobert wurde. Gleichzeitig haben die Urner dasselbe 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 Sanierungsröhre 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 gesetzentechische 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 bedürfte 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 bause 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 Verladeterminals 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. Wären 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 Glattalautobahn.

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 écouler 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 Alternativenangebot 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 beseitigt.» 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 vorlag, 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 vermisse 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 Gotthardröhre 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 Gotthard-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 Hürlimann 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 Ja-Stimmen 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 Pannestreifen 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 Pannestreifen 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 Rückweisansträge 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 Rückweisansträge 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 Tunnelns 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 Verkehrsrouten 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 Rückreiseverkehr 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-

rung 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 Rückweisansträge zu stellen – man kann auch beides tun –, aber das Ziel muss klar sein. Besonders die Rückweisansträge 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 richtungsgetreuten 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 Verkehrsführung, das heisst nur eine Spur pro Tunnelröhre mit einem durchgehenden Pannestreifen, 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 Vorzeigebispiel 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 Pannestreifen 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 Verkehrsführung in zwei Röhren ganz eindeutig die Sicherheit, und zwar massiv. Somit kann das Unfallrisiko gegenüber dem heute nicht richtungsgetreuten 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 Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei.» Der Wortlaut dieser Bestimmung ist also eindeutig. Der Verfassungsgeber will in der Schweiz grundsätzlich keine Gebührenerhebung für die Benützung 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 Umfahrungsrouten, Problematik der Belastung der Anrainerkantone, Problematik der Deckelung der LSVA. 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 Zweitrat nicht noch 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 Einstimmen 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 Agglomerationsverkehr 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 Strassengelder 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 richtungsgetreut 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 formulieren 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 Transitzkapazität 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 Dosiensystems 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 Erstfeld 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 benutzen. 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. Zumindest 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 Engpassbeilegung 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 deklamatorische 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 Vorbehalte 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 blosser Uminterpretation des STVG verletzt die Regelungsabsicht 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 doppelspurig 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 gehaut. 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 Tunnel-schliessungen, man wählt –, ist diese Milliarde obsolet. Sie haben sie investiert in Geleise, in Areele, 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 richtungsgetreunt 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 richtungsgetreunteten 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, ja, der Bundesrat hat sich einfach für die teuerste Variante entschieden. Diese Betrachtung 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 Staubeseitigung, 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 Handlungsachse, 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 Engpassbeseitigung 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 Graber: Ja, es ist richtig, im NAF sehen wir für grössere Projekte, auch für mehrjährige Unterhaltprojekte, 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 Autobahnspanne 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 seht 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 zweisepurige 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 Personwagen Abstände bestehen. Das wirkt sich natürlich auch auf die mögliche Anzahl Lastwagen und PKW aus.

Das Tropenzählersystem 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 festschreiben. 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-Basistunnels 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 Stadler, 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 Spezialem System behandeln. Das System darf nicht diskriminierend sein, damit es mit dem Landverkehrsabkommen übereinstimmt. Man müsste dann für alle Vielfahrer, egal, woher sie kommen, ein Rabattsystem 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 zumal 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 Tunneln 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 Nichteintretensantrag der Minderheit Stadler Markus krönen.

Abstimmung – Vote

Für Eintreten ... 25 Stimmen
Dagegen ... 16 Stimmen
(0 Enthaltungen)

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

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

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 Einschränkung des Nachfahrverbotes 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 Vierspurbetrieb 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 aufhöhen, 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 verfassungsmäs-

sig ist, oder weil es zwar eine Verfassungsabstimmung gegeben 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-Strassentunnelröhren 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 tricksen, 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 Inner-schweiz 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 Ausbauschnitt 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 Gigalinen 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 aufrollen, 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 ausgabenseitige 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 vertragen – 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 Glattal 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 Tunnels, 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 **siehe Seite / voir page 58**

(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

Vierzehnte Sitzung – Quatorzième séance

Mittwoch, 24. September 2014

Mercredi, 24 septembre 2014

15.00 h

13.077

**Bundesgesetz
über den Strassentransitverkehr.
Sanierung
des Gotthard-Strassentunnels
Loi sur le transit routier
dans la région alpine.
Réfection du tunnel routier
du Saint-Gothard**

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 13.09.13 (BBI 2013 7315)

Message du Conseil fédéral 13.09.13 (FF 2013 6539)

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

Ständerat/Conseil des Etats 20.03.14 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 24.09.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

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

Nationalrat/Conseil national 26.09.14 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBI 2014 7343)

Texte de l'acte législatif (FF 2014 7083)

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

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

Nichteintreten

Antrag der Minderheit I

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

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat

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

Antrag der Minderheit II

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

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

Antrag der Minderheit III

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

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

Antrag der Minderheit IV

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

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

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

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

Ne pas entrer en matière

Proposition de la minorité I

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

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

Proposition de la minorité II

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

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

Proposition de la minorité III

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

Renvoyer le projet au Conseil fédéral avec mandat de compléter l'article 84 alinéa 3 de la Constitution par une disposition qui interdit l'utilisation, sur les

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

Proposition de la minorité IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

erfolgen soll. Das wird im Gesetzentwurf ebenfalls ausdrücklich festgehalten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

realistisch bin. Wer wird sich in zwanzig Jahren, wenn der Tunnel gebaut und die alte Röhre saniert ist, noch an die Versprechen von heute erinnern? Wer wird sich gegen die Öffnung aller vier Spuren wehren, wenn im Stau vor dem Tunnel die Motoren und die Gemüter kochen? Die meisten von uns hier werden dann nicht mehr in Amt und Würden sein. Und wir wissen alle, dass Versprechen eine kurze Halbwertszeit haben. Hat nicht der damalige Bundesrat Hans Hürlimann bei der Eröffnung des Gotthardtunnels 1980 versprochen, der Tunnel werde kein Korridor für den Schwerverkehr? Und hat nicht Bundesrätin Elisabeth Kopp hoch und heilig versprochen, es gebe nie «40-Töner» in der Schweiz? Und wie steht es mit der Umsetzung des Verlagerungsgesetzes? Das ist besonders pikant. Der Bundesrat hat im letzten Verlagerungsbericht erklärt, dass er dieses Gesetz nicht umsetzen, d. h. bis 2018 das Verlagerungsziel nicht erreichen kann. Warum sollen wir an ein neues Gesetz glauben, wenn das alte Gesetz nicht umgesetzt wird?

Die zweite Gotthardröhre ist verfassungswidrig. Sie verschlingt Unsummen von Geld. Und sie ist unnötig, denn der Kanton Tessin ist während der mehrjährigen Sanierungsdauer sehr gut erschlossen. Der Bundesrat hat ja selber aufgezeigt, wie es geht. Zu den provisorischen Verladelösungen sind ganz viele dicke Berichte gemacht worden; diese Berichte sollten jetzt so rasch als möglich in einer Projektierung umgesetzt werden, sodass wir die Verladeanlagen rasch bauen können.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Allemann Evi (S, BE): Zuerst meine Interessenbindung: Ich bin Präsidentin des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS).

Vor zehn Jahren sagte die Stimmbevölkerung deutlich Nein zu einer zweiten Gotthardröhre. Heute sieht die Verpackung ein bisschen anders aus, und wir stehen am selben Punkt. Es kommt unter dem Deckmantel der Sanierung daher, mit einer grotesken gesetzlichen Kapazitätsbeschränkung, die uns erpressbar macht und die auf Dauer nicht haltbar sein wird. Aber es ist praktisch dasselbe wie das, wozu das Volk vor zehn Jahren deutlich Nein gesagt hat.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Même s'il reste beaucoup à faire pour appliquer la volonté populaire, ce vote historique a permis la mise en place d'une politique qui porte ses fruits. Il a permis de limiter le nombre de poids lourds traversant nos régions alpines. Un nouveau record a d'ailleurs été atteint cette année: 67,5 pour cent des marchandises ont franchi les Alpes par le rail. Rappelons que ce chiffre est de 15 pour cent en France et de 26 pour cent en Autriche. Ce vote a également permis de donner la priorité aux grands projets ferroviaires traversant les Alpes, et, comme Valaisan, j'en vois les formidables avantages au quotidien depuis la construction du tunnel du Lötschberg. Exactement vingt ans après l'acceptation de l'initiative des Alpes, le sujet est à nouveau à l'ordre du jour avec l'assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard. L'occasion est évidemment trop belle pour le lobby routier, qui tente de remettre en question deux décennies de politique de protection des Alpes et qui a même réussi à faire changer d'avis un Conseil fédéral bien indécis.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Huber Gabi (RL, UR), für die Kommission: Frau Rytz hat bei der Begründung ihres Minderheitsantrages auf Nichteintreten den Brief der Urner Regierung erwähnt, und verschiedene Votanten haben auch darauf Bezug genommen. Es steht mir als ehemaliger Regierungsrätin des Kantons Uri selbstverständlich nicht zu, diesen Brief zu kommentieren. Was mir als Sprecherin der Kommissionsmehrheit aber zu steht, ist zu sagen, dass die Urner Regierung in der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen umfassend angehört wurde; diese Meinungsäußerung ist also bekannt, und auch in der nationalrätlichen Kommission hatten wir das entsprechende Protokoll zur Verfügung. Gegen die Gleichung «Wer für die zweite Röhre ist, ist gegen den Alpenschutz!» möchte ich mich wehren. Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass der Alpenschutz auch von bürgerlicher Seite unterstützt wurde. Die Frage der Kapazitätserweiterung wird zur Glaubensfrage hochstilisiert. Eigentlich ist eine Erweiterung schon in der Bundesverfassung verboten, und jetzt schreiben wir das noch ins Gesetz. Das Referendum ist angekündigt, die ganze Schweiz kann noch einmal darüber abstimmen: Demokratischer geht es nicht. Wie Frau Bundesrätin Leuthard sagte, ist es das bisher einzige Sanierungsprojekt, welches das Parlament in dieser Weise und dazu noch als referendumsfähige Vorlage behandeln kann. Zum Rückweisungsantrag der Minderheit I möchte ich betreffend Kompatibilität mit dem Landverkehrsabkommen nur noch eines sagen: Hier wäre eher die Frage zu prüfen, ob

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abstimmung – Vote

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

Für Eintreten ... 112 Stimmen

Dagegen ... 73 Stimmen

siehe Seite / voir page 59

(2 Enthaltungen)

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

Erste Abstimmung – Premier vote

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

Für den Antrag der Minderheit I ... 73 Stimmen

Dagegen ... 114 Stimmen

siehe Seite / voir page 60

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

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

Für den Antrag der Minderheit II ... 73 Stimmen

Dagegen ... 113 Stimmen

siehe Seite / voir page 61

(1 Enthaltung)

Dritte Abstimmung – Troisième vote

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

Für den Antrag der Minderheit III ... 73 Stimmen

Dagegen ... 114 Stimmen

siehe Seite / voir page 62

(0 Enthaltungen)

Vierte Abstimmung – Quatrième vote

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

Für den Antrag der Minderheit IV ... 74 Stimmen

Dagegen ... 113 Stimmen

siehe Seite / voir page 63

(0 Enthaltungen)

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

Detailberatung – Discussion par article

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

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

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

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

Abs. 3

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

Antrag der Minderheit II

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

Abs. 3

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

Art. 3a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

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

Al. 3

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

Proposition de la minorité II

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

Al. 3

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

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

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

Für Annahme des Entwurfes ... 109 Stimmen

Dagegen ... 74 Stimmen

siehe Seite / voir page 64

(4 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

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**

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 13.09.13 (BBl 2013 7315)
Message du Conseil fédéral 13.09.13 (FF 2013 6539)

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

Ständerat/Conseil des Etats 20.03.14 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 24.09.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

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

Nationalrat/Conseil national 26.09.14 (Schlussabstimmung – Vote final)

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

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.077/448)

Für Annahme des Entwurfes ... 28 Stimmen

Dagegen ... 17 Stimmen

(0 Enthaltungen) **siehe Seite / voir page 65**

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**

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 13.09.13 (BBI 2013 7315)

Message du Conseil fédéral 13.09.13 (FF 2013 6539)

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

Ständerat/Conseil des Etats 20.03.14 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 24.09.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

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

Nationalrat/Conseil national 26.09.14 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBI 2014 7343)

Texte de l'acte législatif (FF 2014 7083)

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

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 13.077/10.948)

Für Annahme des Entwurfes ... 120 Stimmen

Dagegen ... 76 Stimmen

(2 Enthaltungen)

siehe Seite / voir page 66

**Geschäft / Objet:**

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
 Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina. Risanamento galleria autostradale del San Gottardo

Gegenstand / Objet du vote: Gesamtabstimmung
Abstimmung vom / Vote du: 20.03.2014 10:00:45

Abate	Fabio	+	TI
Altherr	Hans	+	AR
Baumann	Isidor	+	UR
Berberat	Didier	-	NE
Bieri	Peter	+	ZG
Bischof	Pirmin	+	SO
Bischofberger	Ivo	+	AI
Bruderer Wyss	Pascale	E	AG
Comte	Raphaël	+	NE
Cramer	Robert	-	GE
Diener Lenz	Verena	-	ZH
Eberle	Roland	E	TG
Eder	Joachim	+	ZG
Egerszegi-Obrist	Christine	+	AG
Engler	Stefan	+	GR
Fetz	Anita	-	BS
Föhn	Peter	+	SZ
Fournier	Jean-René	+	VS
Germann	Hannes	P	SH
Graber	Konrad	-	LU
Gutzwiller	Felix	+	ZH
Häberli-Koller	Brigitte	+	TG
Hêche	Claude	-	JU

Hefti	Thomas	E	GL
Hess	Hans	+	OW
Imoberdorf	René	+	VS
Janiak	Claude	-	BL
Keller-Sutter	Karin	+	SG
Kuprecht	Alex	+	SZ
Levrat	Christian	-	FR
Lombardi	Filippo	+	TI
Luginbühl	Werner	+	BE
Mauray Pasquier	Liliane	-	GE
Minder	Thomas	-	SH
Niederberger	Paul	+	NW
Rechsteiner	Paul	-	SG
Recordon	Luc	-	VD
Savary	Géraldine	-	VD
Schmid	Martin	+	GR
Schwaller	Urs	+	FR
Seydoux-Christe	Anne	+	JU
Stadler	Markus	-	UR
Stöckli	Hans	-	BE
Theiler	Georges	+	LU
Zanetti	Roberto	-	SO

Legende	Tot.
+ Ja / oui / si	25
- Nein / non / no	16
= Enth. / abst. / ast.	0
E Entschuldigt gem. Art. 44a Abs. 6 GRS / excusé sel. art. 44a al. 6 RCE / scusato se. art. 44a cpv. 6 RCS	3
0 Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	0
P Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part au vote / La/il presidente non partecipa al voto	1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Annahme des Bundesgesetzes
 Bedeutung Nein / Signification du non: Ablehnung

Geschäft / Objet

13.077-1 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard: Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Assainissement du tunnel routier du Gothard)

Gegenstand / Objet du vote:

Eintreten

Abstimmung vom / Vote du: 24.09.2014 18:19:33

Aebi Andreas	+	V	BE	Fluri	+	RL	SO	Knecht	+	V	AG	Rickli Natalie	+	V	ZH
Aebischer Matthias	-	S	BE	Français	+	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Frehner	+	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Rime	+	V	FR
Allemann	-	S	BE	Freysinger	0	V	VS	Leuenberger-Genève	-	G	GE	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	-	S	VD	Fridez	-	S	JU	Leutenegger Oberholzer	-	S	BL	Romano	+	CE	TI
Amadruz	+	V	GE	Friedl	-	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Rossini	-	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Galladé	-	S	ZH	Lüscher	+	RL	GE	Rösti	+	V	BE
Amstutz	+	V	BE	Gasche	+	BD	BE	Lustenberger	P	CE	LU	Ruiz Rebecca	-	S	VD
Badran Jacqueline	-	S	ZH	Gasser	-	GL	GR	Mahrer	-	G	GE	Rusconi	+	V	TI
Barazzone	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Maier Thomas	-	GL	ZH	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	-	GL	ZH	Germanier	+	RL	VS	Maire Jacques-André	-	S	NE	Rytz Regula	-	G	BE
Bernasconi	-	S	GE	Giezendanner	+	V	AG	Markwalder	-	RL	BE	Schelbli	-	G	LU
Bertschy	-	GL	BE	Gilli	-	G	SG	Marra	-	S	VD	Schenker Silvia	-	S	BS
Binder	+	V	ZH	Girod	-	G	ZH	Masshardt	-	S	BE	Schibli	+	V	ZH
Birrer-Heimo	-	S	LU	Glanzmann	+	CE	LU	Matter	+	V	ZH	Schilliger	+	RL	LU
Böhni	-	GL	TG	Glättli	-	G	ZH	Meier-Schatz	0	CE	SG	Schmid	+	CE	SO
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Merlini	+	RL	TI	Schmid-Federer	-	CE	ZH
Bortoluzzi	+	V	ZH	Golay	+	V	GE	Miesch	+	V	BL	Schneeberger	+	RL	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider Schüttel	-	S	FR
Brand	+	V	GR	Graf Maya	-	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	+	V	SG	Graf-Litscher	-	S	TG	Moser	-	GL	ZH	Schwaab	-	S	VD
Büchel Roland	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	-	G	AG	Schwander	+	V	SZ
Büchler Jakob	+	CE	SG	Gross Andreas	-	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	-	S	GR
Bugnon	+	V	VD	Grossen Jürg	-	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Sommaruga Carlo	0	S	GE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	0	V	SG	Stahl	+	V	ZH
Buttet	+	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Stamm	0	V	AG
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Steiert	-	S	FR
Carobbio Guscetti	-	S	TI	Gysi	-	S	SG	Munz	-	S	SH	Stolz	+	RL	BS
Caroni	=	RL	AR	Hadorn	-	S	SO	Mürli	+	V	LU	Streiff	0	CE	BE
Cassis	+	RL	TI	Haller	+	BD	BE	Näef	-	S	ZH	Thorens Goumaz	-	G	VD
Chevalley	-	GL	VD	Hardegger	-	S	ZH	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	-	S	GE
Chopard-Acklin	-	S	AG	Hassler	+	BD	GR	Nidegger	+	V	GE	Trede	-	G	BE
Clottu	+	V	NE	Hausammann	=	V	TG	Nordmann	-	S	VD	Tschäppät	-	S	BE
Darbellay	+	CE	VS	Heer	E	V	ZH	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	-	S	SZ
de Buman	+	CE	FR	Heim	-	S	SO	Nussbaumer	-	S	BL	van Singer	-	G	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
Derder	0	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	-	S	BE	Vischer Daniel	-	G	ZH
Egloff	+	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrinjaquet	0	RL	NE	Vogler	+	CE	OW
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	von Graffenried	-	G	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	+	V	SH	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ingold	+	CE	ZH	Pieren	+	V	BE	Voruz	-	S	VD
Fehr Hans	+	V	ZH	Jans	-	S	BS	Piller Carrard	-	S	FR	Walter	+	V	TG
Fehr Jacqueline	-	S	ZH	Joder	0	V	BE	Portmann	+	RL	ZH	Walti Beat	+	RL	ZH
Feller	0	RL	VD	John-Calame	-	G	NE	Quadranti	+	BD	ZH	Wandfluh	+	V	BE
Feri Yvonne	-	S	AG	Jositsch	0	S	ZH	Quadri	+	V	TI	Wasserfallen	+	RL	BE
Fiala	+	RL	ZH	Keller Peter	+	V	NW	Regazzi	+	CE	TI	Weibel	-	GL	ZH
Fischer Roland	-	GL	LU	Kessler	-	GL	SG	Reimann Lukas	+	V	SG	Wermuth	-	S	AG
Flach	-	GL	AG	Kiener Nellen	-	S	BE	Reimann Maximilian	+	V	AG	Wobmann	+	V	SO
Flückiger Sylvia	+	V	AG	Killer Hans	+	V	AG	Reynard	-	S	VS	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si		27	9		25		51	112
-	Nein / non / no	12	1		15	1	44		73
=	Enth. / abst. / ast.					1		1	2
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4							1	1
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			3	2	4	11
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes		1						1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit (=eintreten)

Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit (Rytz Regula = nicht eintreten)

Geschäft / Objet

13.077-1 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard: Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Assainissement du tunnel routier du Gothard)

Gegenstand / Objet du vote:

Rückweisungsantrag

Abstimmung vom / Vote du: 24.09.2014 18:20:36

Aebi Andreas	+	V	BE	Fluri	+	RL	SO	Knecht	+	V	AG	Rickli Natalie	+	V	ZH
Aebischer Matthias	-	S	BE	Français	+	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Frehner	+	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Rime	+	V	FR
Allemann	-	S	BE	Freysinger	0	V	VS	Leuenberger-Genève	-	G	GE	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	-	S	VD	Fridez	-	S	JU	Leutenegger Oberholzer	-	S	BL	Romano	+	CE	TI
Amadruz	+	V	GE	Friedl	-	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Rossini	-	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Galladé	-	S	ZH	Lüscher	+	RL	GE	Rösti	+	V	BE
Amstutz	+	V	BE	Gasche	+	BD	BE	Lustenberger	P	CE	LU	Ruiz Rebecca	-	S	VD
Badran Jacqueline	-	S	ZH	Gasser	-	GL	GR	Mahrer	-	G	GE	Rusconi	+	V	TI
Barazzone	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Maier Thomas	-	GL	ZH	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	-	GL	ZH	Germanier	+	RL	VS	Maire Jacques-André	-	S	NE	Rytz Regula	-	G	BE
Bernasconi	-	S	GE	Giezendanner	+	V	AG	Markwalder	+	RL	BE	Schelbert	-	G	LU
Bertschy	-	GL	BE	Gilli	-	G	SG	Marra	-	S	VD	Schenker Silvia	-	S	BS
Binder	+	V	ZH	Girod	-	G	ZH	Masshardt	-	S	BE	Schibli	+	V	ZH
Birrer-Heimo	-	S	LU	Glanzmann	+	CE	LU	Matter	+	V	ZH	Schilliger	+	RL	LU
Böhni	-	GL	TG	Glättli	-	G	ZH	Meier-Schatz	0	CE	SG	Schmid	+	CE	SO
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Merlini	+	RL	TI	Schmid-Federer	-	CE	ZH
Bortoluzzi	+	V	ZH	Golay	+	V	GE	Miesch	+	V	BL	Schneeberger	+	RL	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider Schüttel	-	S	FR
Brand	+	V	GR	Graf Maya	-	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	+	V	SG	Graf-Litscher	-	S	TG	Moser	-	GL	ZH	Schwaab	-	S	VD
Büchel Roland	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	-	G	AG	Schwander	+	V	SZ
Büchler Jakob	+	CE	SG	Gross Andreas	-	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	-	S	GR
Bugnon	+	V	VD	Grossen Jürg	-	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Semmaruga Carlo	0	S	GE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	0	V	SG	Stahl	+	V	ZH
Buttet	+	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Stamm	0	V	AG
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Steier	-	S	FR
Carobbio Guscetti	-	S	TI	Gysi	-	S	SG	Munz	-	S	SH	Stolz	+	RL	BS
Caroni	+	RL	AR	Hadorn	-	S	SO	Mürli	+	V	LU	Streiff	0	CE	BE
Cassis	+	RL	TI	Haller	+	BD	BE	Näef	-	S	ZH	Thorens Goumaz	-	G	VD
Chevalley	-	GL	VD	Hardegger	-	S	ZH	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	-	S	GE
Chopard-Acklin	-	S	AG	Hassler	+	BD	GR	Nidegger	+	V	GE	Trede	-	G	BE
Clottu	+	V	NE	Hausammann	+	V	TG	Nordmann	-	S	VD	Tschäppät	-	S	BE
Darbellay	+	CE	VS	Heer	E	V	ZH	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	-	S	SZ
de Buman	+	CE	FR	Heim	-	S	SO	Nussbaumer	-	S	BL	van Singer	-	G	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
Derder	0	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	-	S	BE	Vischer Daniel	-	G	ZH
Egloff	+	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrinjaquet	0	RL	NE	Vogler	+	CE	OW
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	von Graffenried	-	G	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	+	V	SH	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ingold	-	CE	ZH	Pieren	+	V	BE	Voruz	-	S	VD
Fehr Hans	+	V	ZH	Jans	-	S	BS	Piller Carrard	-	S	FR	Walter	+	V	TG
Fehr Jacqueline	-	S	ZH	Joder	0	V	BE	Portmann	+	RL	ZH	Walti Beat	+	RL	ZH
Feller	0	RL	VD	John-Calame	-	G	NE	Quadranti	+	BD	ZH	Wandfluh	+	V	BE
Feri Yvonne	-	S	AG	Jositsch	0	S	ZH	Quadri	+	V	TI	Wasserfallen	+	RL	BE
Fiala	+	RL	ZH	Keller Peter	+	V	NW	Regazzi	+	CE	TI	Weibel	-	GL	ZH
Fischer Roland	-	GL	LU	Kessler	-	GL	SG	Reimann Lukas	+	V	SG	Wermuth	-	S	AG
Flach	-	GL	AG	Kiener Nellen	-	S	BE	Reimann Maximilian	+	V	AG	Wobmann	+	V	SO
Flückiger Sylvia	+	V	AG	Killer Hans	+	V	AG	Reynard	-	S	VS	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si		26	9		27		52	114
-	Nein / non / no	12	2		15		44		73
=	Enth. / abst. / ast.								0
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4							1	1
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			3	2	4	11
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes		1						1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit (keine Rückweisung)

Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit I Graf-Litscher Nrdmann (Rückweisung)

Geschäft / Objet

13.077-1 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard: Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Assainissement du tunnel routier du Gothard)

Gegenstand / Objet du vote:

Rückweisungsantrag

Abstimmung vom / Vote du: 24.09.2014 18:21:22

Aebi Andreas	+	V	BE	Fluri	+	RL	SO	Knecht	+	V	AG	Rickli Natalie	+	V	ZH
Aebischer Matthias	-	S	BE	Français	+	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Frehner	+	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Rime	+	V	FR
Allemann	-	S	BE	Freysinger	0	V	VS	Leuenberger-Genève	-	G	GE	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	-	S	VD	Fridez	-	S	JU	Leutenegger Oberholzer	-	S	BL	Romano	+	CE	TI
Amadruz	+	V	GE	Friedl	-	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Rossini	-	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Galladé	-	S	ZH	Lüscher	+	RL	GE	Rösti	+	V	BE
Amstutz	+	V	BE	Gasche	+	BD	BE	Lustenberger	P	CE	LU	Ruiz Rebecca	-	S	VD
Badran Jacqueline	-	S	ZH	Gasser	-	GL	GR	Mahrer	-	G	GE	Rusconi	+	V	TI
Barazzone	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Maier Thomas	-	GL	ZH	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	-	GL	ZH	Germanier	+	RL	VS	Maire Jacques-André	-	S	NE	Rytz Regula	-	G	BE
Bemasconi	-	S	GE	Giezendanner	+	V	AG	Markwalder	=	RL	BE	Schelbel	-	G	LU
Bertschy	-	GL	BE	Gilli	-	G	SG	Marra	-	S	VD	Schenker Silvia	-	S	BS
Binder	+	V	ZH	Girod	-	G	ZH	Masshardt	-	S	BE	Schibli	+	V	ZH
Birrer-Heimo	-	S	LU	Glanzmann	+	CE	LU	Matter	+	V	ZH	Schilliger	+	RL	LU
Böhni	-	GL	TG	Glättli	-	G	ZH	Meier-Schatz	0	CE	SG	Schmid	+	CE	SO
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Merlini	+	RL	TI	Schmid-Federer	-	CE	ZH
Bortoluzzi	+	V	ZH	Golay	+	V	GE	Miesch	+	V	BL	Schneeberger	+	RL	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider Schüttel	-	S	FR
Brand	+	V	GR	Graf Maya	-	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	+	V	SG	Graf-Litscher	-	S	TG	Moser	-	GL	ZH	Schwaab	-	S	VD
Büchel Roland	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	-	G	AG	Schwander	+	V	SZ
Büchler Jakob	+	CE	SG	Gross Andreas	-	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	-	S	GR
Bugnon	+	V	VD	Grossen Jürg	-	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Semmaruga Carlo	0	S	GE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	0	V	SG	Stahl	+	V	ZH
Buttet	+	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Stamm	0	V	AG
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Steier	-	S	FR
Carobbio Guscetti	-	S	TI	Gysi	-	S	SG	Munz	-	S	SH	Stolz	+	RL	BS
Caroni	+	RL	AR	Hadorn	-	S	SO	Mürli	+	V	LU	Streiff	0	CE	BE
Cassis	+	RL	TI	Haller	+	BD	BE	Näef	-	S	ZH	Thorens Goumaz	-	G	VD
Chevalley	-	GL	VD	Hardegger	-	S	ZH	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	-	S	GE
Chopard-Acklin	-	S	AG	Hassler	+	BD	GR	Nidegger	+	V	GE	Trede	-	G	BE
Clottu	+	V	NE	Hausammann	+	V	TG	Nordmann	-	S	VD	Tschäppät	-	S	BE
Darbellay	+	CE	VS	Heer	E	V	ZH	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	-	S	SZ
de Buman	+	CE	FR	Heim	-	S	SO	Nussbaumer	-	S	BL	van Singer	-	G	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
Derder	0	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	-	S	BE	Vischer Daniel	-	G	ZH
Egloff	+	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrinjaquet	0	RL	NE	Vogler	+	CE	OW
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	von Graffenried	-	G	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	+	V	SH	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ingold	-	CE	ZH	Pieren	+	V	BE	Voruz	-	S	VD
Fehr Hans	+	V	ZH	Jans	-	S	BS	Piller Carrard	-	S	FR	Walter	+	V	TG
Fehr Jacqueline	-	S	ZH	Joder	0	V	BE	Portmann	+	RL	ZH	Walti Beat	+	RL	ZH
Feller	0	RL	VD	John-Calame	-	G	NE	Quadranti	+	BD	ZH	Wandfluh	+	V	BE
Feri Yvonne	-	S	AG	Jositsch	0	S	ZH	Quadri	+	V	TI	Wasserfallen	+	RL	BE
Fiala	+	RL	ZH	Keller Peter	+	V	NW	Regazzi	+	CE	TI	Weibel	-	GL	ZH
Fischer Roland	-	GL	LU	Kessler	-	GL	SG	Reimann Lukas	+	V	SG	Wermuth	-	S	AG
Flach	-	GL	AG	Kiener Nellen	-	S	BE	Reimann Maximilian	+	V	AG	Wobmann	+	V	SO
Flückiger Sylvia	+	V	AG	Killer Hans	+	V	AG	Reynard	-	S	VS	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si		26	9		26		52	113
-	Nein / non / no	12	2		15		44		73
=	Enth. / abst. / ast.					1			1
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4							1	1
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			3	2	4	11
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes		1						1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit (keine Rückweisung)

Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit II Graf-Litscher Nordmann (Rückweisung)

Geschäft / Objet

13.077-1 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard: Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Assainissement du tunnel routier du Gothard)

Gegenstand / Objet du vote:

Rückweisungsantrag

Abstimmung vom / Vote du: 24.09.2014 18:22:07

Aebi Andreas	+	V	BE	Fluri	+	RL	SO	Knecht	+	V	AG	Rickli Natalie	+	V	ZH
Aebischer Matthias	-	S	BE	Français	+	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Frehner	+	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Rime	+	V	FR
Allemann	-	S	BE	Freysinger	0	V	VS	Leuenberger-Genève	-	G	GE	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	-	S	VD	Fridez	-	S	JU	Leutenegger Oberholzer	-	S	BL	Romano	+	CE	TI
Amardruz	+	V	GE	Friedl	-	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Rossini	-	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Galladé	-	S	ZH	Lüscher	+	RL	GE	Rösti	+	V	BE
Amstutz	+	V	BE	Gasche	+	BD	BE	Lustenberger	P	CE	LU	Ruiz Rebecca	-	S	VD
Badran Jacqueline	-	S	ZH	Gasser	-	GL	GR	Mahrer	-	G	GE	Rusconi	+	V	TI
Barazzone	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Maier Thomas	-	GL	ZH	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	-	GL	ZH	Germanier	+	RL	VS	Maire Jacques-André	-	S	NE	Rytz Regula	-	G	BE
Bemasconi	-	S	GE	Giezendanner	+	V	AG	Markwalder	+	RL	BE	Schelbert	-	G	LU
Bertschy	-	GL	BE	Gilli	-	G	SG	Marra	-	S	VD	Schenker Silvia	-	S	BS
Binder	+	V	ZH	Girod	-	G	ZH	Masshardt	-	S	BE	Schibli	+	V	ZH
Birrer-Heimo	-	S	LU	Glanzmann	+	CE	LU	Matter	+	V	ZH	Schilliger	+	RL	LU
Böhni	-	GL	TG	Glättli	-	G	ZH	Meier-Schatz	0	CE	SG	Schmid	+	CE	SO
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Merlini	+	RL	TI	Schmid-Federer	-	CE	ZH
Bortoluzzi	+	V	ZH	Golay	+	V	GE	Miesch	+	V	BL	Schneeberger	+	RL	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider Schüttel	-	S	FR
Brand	+	V	GR	Graf Maya	-	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	+	V	SG	Graf-Litscher	-	S	TG	Moser	-	GL	ZH	Schwaab	-	S	VD
Büchel Roland	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	-	G	AG	Schwander	+	V	SZ
Büchler Jakob	+	CE	SG	Gross Andreas	-	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	-	S	GR
Bugnon	+	V	VD	Grossen Jürg	-	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Sommaruga Carlo	0	S	GE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	0	V	SG	Stahl	+	V	ZH
Buttet	+	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Stamm	0	V	AG
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Steiert	-	S	FR
Carobbio Guscetti	-	S	TI	Gysi	-	S	SG	Munz	-	S	SH	Stolz	+	RL	BS
Caroni	+	RL	AR	Hadorn	-	S	SO	Mürli	+	V	LU	Streiff	0	CE	BE
Cassis	+	RL	TI	Haller	+	BD	BE	Näef	-	S	ZH	Thorens Goumaz	-	G	VD
Chevalley	-	GL	VD	Hardegger	-	S	ZH	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	-	S	GE
Chopard-Acklin	-	S	AG	Hassler	+	BD	GR	Nidegger	+	V	GE	Trede	-	G	BE
Clottu	+	V	NE	Hausammann	+	V	TG	Nordmann	-	S	VD	Tschäppät	-	S	BE
Darbellay	+	CE	VS	Heer	E	V	ZH	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	-	S	SZ
de Buman	+	CE	FR	Heim	-	S	SO	Nussbaumer	-	S	BL	van Singer	-	G	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
Derder	0	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	-	S	BE	Vischer Daniel	-	G	ZH
Egloff	+	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrinjaquet	0	RL	NE	Vogler	+	CE	OW
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	von Graffenried	-	G	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	+	V	SH	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ingold	-	CE	ZH	Pieren	+	V	BE	Voruz	-	S	VD
Fehr Hans	+	V	ZH	Jans	-	S	BS	Piller Carrard	-	S	FR	Walter	+	V	TG
Fehr Jacqueline	-	S	ZH	Joder	0	V	BE	Portmann	+	RL	ZH	Walti Beat	+	RL	ZH
Feller	0	RL	VD	John-Calame	-	G	NE	Quadranti	+	BD	ZH	Wandfluh	+	V	BE
Feri Yvonne	-	S	AG	Jositsch	0	S	ZH	Quadri	+	V	TI	Wasserfallen	+	RL	BE
Fiala	+	RL	ZH	Keller Peter	+	V	NW	Regazzi	+	CE	TI	Weibel	-	GL	ZH
Fischer Roland	-	GL	LU	Kessler	-	GL	SG	Reimann Lukas	+	V	SG	Wermuth	-	S	AG
Flach	-	GL	AG	Kiener Nellen	-	S	BE	Reimann Maximilian	+	V	AG	Wobmann	+	V	SO
Flückiger Sylvia	+	V	AG	Killer Hans	+	V	AG	Reynard	-	S	VS	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si		26	9		27		52	114
-	Nein / non / no	12	2		15		44		73
=	Enth. / abst. / ast.								0
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4							1	1
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			3	2	4	11
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes		1						1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit (keine Rückweisung)

Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit III Grossen Jürg (Rückweisung)

Geschäft / Objet

13.077-1 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard: Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Assainissement du tunnel routier du Gothard)

Gegenstand / Objet du vote:

Rückweisungsantrag

Abstimmung vom / Vote du: 24.09.2014 18:22:59

Aebi Andreas	+	V	BE	Fluri	+	RL	SO	Knecht	+	V	AG	Rickli Natalie	+	V	ZH
Aebischer Matthias	-	S	BE	Français	+	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Frehner	+	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Rime	+	V	FR
Allemann	-	S	BE	Freysinger	0	V	VS	Leuenberger-Genève	-	G	GE	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	-	S	VD	Fridez	-	S	JU	Leutenegger Oberholzer	-	S	BL	Romano	+	CE	TI
Amadruz	+	V	GE	Friedl	-	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Rossini	-	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Galladé	-	S	ZH	Lüscher	+	RL	GE	Rösti	+	V	BE
Amstutz	+	V	BE	Gasche	+	BD	BE	Lustenberger	P	CE	LU	Ruiz Rebecca	-	S	VD
Badran Jacqueline	-	S	ZH	Gasser	-	GL	GR	Mahrer	-	G	GE	Rusconi	+	V	TI
Barazzone	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Maier Thomas	-	GL	ZH	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	-	GL	ZH	Germanier	+	RL	VS	Maire Jacques-André	-	S	NE	Rytz Regula	-	G	BE
Bernasconi	-	S	GE	Giezendanner	+	V	AG	Markwalder	-	RL	BE	Schelbert	-	G	LU
Bertschy	-	GL	BE	Gilli	-	G	SG	Marra	-	S	VD	Schenker Silvia	-	S	BS
Binder	+	V	ZH	Girod	-	G	ZH	Masshardt	-	S	BE	Schibli	+	V	ZH
Birrer-Heimo	-	S	LU	Glanzmann	+	CE	LU	Matter	+	V	ZH	Schilliger	+	RL	LU
Böhni	-	GL	TG	Glättli	-	G	ZH	Meier-Schatz	0	CE	SG	Schläfli	+	CE	SO
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Merlini	+	RL	TI	Schmid-Federer	-	CE	ZH
Bortoluzzi	+	V	ZH	Golay	+	V	GE	Miesch	+	V	BL	Schneeberger	+	RL	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider Schüttel	-	S	FR
Brand	+	V	GR	Graf Maya	-	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	+	V	SG	Graf-Litscher	-	S	TG	Moser	-	GL	ZH	Schwaab	-	S	VD
Büchel Roland	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	-	G	AG	Schwander	+	V	SZ
Büchler Jakob	+	CE	SG	Gross Andreas	-	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	-	S	GR
Bugnon	+	V	VD	Grossen Jürg	-	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Sommaruga Carlo	0	S	GE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	0	V	SG	Stahl	+	V	ZH
Buttet	+	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Stamm	0	V	AG
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altmet	+	CE	SO	Steiert	-	S	FR
Carobbio Guscetti	-	S	TI	Gysi	-	S	SG	Munz	-	S	SH	Stolz	+	RL	BS
Caroni	+	RL	AR	Hadorn	-	S	SO	Mürli	+	V	LU	Streff	0	CE	BE
Cassis	+	RL	TI	Haller	+	BD	BE	Näef	-	S	ZH	Thorens Goumaz	-	G	VD
Chevalley	-	GL	VD	Hardegger	-	S	ZH	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	-	S	GE
Chopard-Acklin	-	S	AG	Hassler	+	BD	GR	Nidegger	+	V	GE	Trede	-	G	BE
Clottu	+	V	NE	Hausammann	+	V	TG	Nordmann	-	S	VD	Tschäppät	-	S	BE
Darbellay	+	CE	VS	Heer	E	V	ZH	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	-	S	SZ
de Buman	+	CE	FR	Heim	-	S	SO	Nussbaumer	-	S	BL	van Singer	-	G	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
Derder	0	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	-	S	BE	Vischer Daniel	-	G	ZH
Egloff	+	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrinjaquet	0	RL	NE	Vogler	+	CE	OW
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	von Graffenried	-	G	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	+	V	SH	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ingold	-	CE	ZH	Pieren	+	V	BE	Voruz	-	S	VD
Fehr Hans	+	V	ZH	Jans	-	S	BS	Piller Carrard	-	S	FR	Walter	+	V	TG
Fehr Jacqueline	-	S	ZH	Joder	0	V	BE	Portmann	+	RL	ZH	Walti Beat	+	RL	ZH
Feller	0	RL	VD	John-Calame	-	G	NE	Quadranti	+	BD	ZH	Wandfluh	+	V	BE
Feri Yvonne	-	S	AG	Jositsch	0	S	ZH	Quadri	+	V	TI	Wasserfallen	+	RL	BE
Fiala	+	RL	ZH	Keller Peter	+	V	NW	Regazzi	+	CE	TI	Weibel	-	GL	ZH
Fischer Roland	-	GL	LU	Kessler	-	GL	SG	Reimann Lukas	+	V	SG	Wermuth	-	S	AG
Flach	-	GL	AG	Kiener Nellen	-	S	BE	Reimann Maximilian	+	V	AG	Wobmann	+	V	SO
Flückiger Sylvia	+	V	AG	Killer Hans	+	V	AG	Reynard	-	S	VS	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si		26	9		26		52	113
-	Nein / non / no	12	2		15	1	44		74
=	Enth. / abst. / ast.								0
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4							1	1
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			3	2	4	11
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes		1						1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit (keine Rückweisung)

Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit IV Nordmann (Rückweisung)

Geschäft / Objet

13.077-1 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard: Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Assainissement du tunnel routier du Gothard)

Gegenstand / Objet du vote:

Gesamtabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 24.09.2014 18:24:23

Aebi Andreas	+	V	BE	Fluri	+	RL	SO	Knecht	+	V	AG	Rickli Natalie	+	V	ZH
Aebischer Matthias	-	S	BE	Français	+	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Riklin Kathy	=	CE	ZH
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Frehner	+	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Rime	+	V	FR
Allemann	-	S	BE	Freysinger	0	V	VS	Leuenberger-Genève	-	G	GE	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	-	S	VD	Fridez	-	S	JU	Leutenegger Oberholzer	-	S	BL	Romano	+	CE	TI
Amadruz	+	V	GE	Friedl	-	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Rossini	-	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Galladé	-	S	ZH	Lüscher	+	RL	GE	Rösti	+	V	BE
Amstutz	+	V	BE	Gasche	+	BD	BE	Lustenberger	P	CE	LU	Ruiz Rebecca	-	S	VD
Badran Jacqueline	-	S	ZH	Gasser	-	GL	GR	Mahrer	-	G	GE	Rusconi	+	V	TI
Barazzone	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Maier Thomas	-	GL	ZH	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	-	GL	ZH	Germanier	+	RL	VS	Maire Jacques-André	-	S	NE	Rytz Regula	-	G	BE
Bernasconi	-	S	GE	Giezendanner	+	V	AG	Markwalder	-	RL	BE	Schelbert	-	G	LU
Bertschy	-	GL	BE	Gilli	-	G	SG	Marra	-	S	VD	Schenker Silvia	-	S	BS
Binder	+	V	ZH	Girod	-	G	ZH	Masshardt	-	S	BE	Schibli	+	V	ZH
Birrer-Heimo	-	S	LU	Glanzmann	+	CE	LU	Matter	+	V	ZH	Schilliger	+	RL	LU
Böhni	-	GL	TG	Glättli	-	G	ZH	Meier-Schatz	0	CE	SG	Schmid	+	CE	SO
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Merlini	+	RL	TI	Schmid-Federer	-	CE	ZH
Bortoluzzi	+	V	ZH	Golay	+	V	GE	Miesch	+	V	BL	Schneeberger	+	RL	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider Schüttel	-	S	FR
Brand	+	V	GR	Graf Maya	-	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	+	V	SG	Graf-Litscher	-	S	TG	Moser	-	GL	ZH	Schwaab	-	S	VD
Büchel Roland	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	-	G	AG	Schwander	+	V	SZ
Büchler Jakob	+	CE	SG	Gross Andreas	-	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	-	S	GR
Bugnon	+	V	VD	Grossen Jürg	-	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Sommaruga Carlo	0	S	GE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	0	V	SG	Stahl	+	V	ZH
Buttet	+	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Stamm	0	V	AG
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Steier	-	S	FR
Carobbio Guscetti	-	S	TI	Gysi	-	S	SG	Munz	-	S	SH	Stolz	+	RL	BS
Caroni	=	RL	AR	Hadorn	-	S	SO	Mürli	+	V	LU	Streiff	0	CE	BE
Cassis	+	RL	TI	Haller	+	BD	BE	Näef	-	S	ZH	Thorens Goumaz	-	G	VD
Chevalley	-	GL	VD	Hardegger	-	S	ZH	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	-	S	GE
Chopard-Acklin	-	S	AG	Hassler	+	BD	GR	Nidegger	+	V	GE	Trede	-	G	BE
Clottu	+	V	NE	Hausammann	=	V	TG	Nordmann	-	S	VD	Tschäppät	-	S	BE
Darbellay	+	CE	VS	Heer	E	V	ZH	Noser	=	RL	ZH	Tschümperlin	-	S	SZ
de Buman	+	CE	FR	Heim	-	S	SO	Nussbaumer	-	S	BL	van Singer	-	G	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
Derder	0	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	-	S	BE	Vischer Daniel	-	G	ZH
Egloff	+	V	ZH	Hiltpold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrinjaquet	0	RL	NE	Vogler	+	CE	OW
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	von Graffenried	-	G	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	+	V	SH	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ingold	-	CE	ZH	Pieren	+	V	BE	Voruz	-	S	VD
Fehr Hans	+	V	ZH	Jans	-	S	BS	Piller Carrard	-	S	FR	Walter	+	V	TG
Fehr Jacqueline	-	S	ZH	Joder	0	V	BE	Portmann	+	RL	ZH	Walti Beat	+	RL	ZH
Feller	0	RL	VD	John-Calame	-	G	NE	Quadranti	+	BD	ZH	Wandfluh	+	V	BE
Feri Yvonne	-	S	AG	Jositsch	0	S	ZH	Quadri	+	V	TI	Wasserfallen	+	RL	BE
Fiala	+	RL	ZH	Keller Peter	+	V	NW	Regazzi	+	CE	TI	Weibel	-	GL	ZH
Fischer Roland	-	GL	LU	Kessler	-	GL	SG	Reimann Lukas	+	V	SG	Wermuth	-	S	AG
Flach	-	GL	AG	Kiener Nellen	-	S	BE	Reimann Maximilian	+	V	AG	Wobmann	+	V	SO
Flückiger Sylvia	+	V	AG	Killer Hans	+	V	AG	Reynard	-	S	VS	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si		25	9		24		51	109
-	Nein / non / no	12	2		15	1	44		74
=	Enth. / abst. / ast.		1			2		1	4
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4							1	1
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			3	2	4	11
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes		1						1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Annahme der Vorlage
 Bedeutung Nein / Signification du non: Ablehnung der Vorlage



STÄNDERAT

Abstimmungsprotokoll

CONSEIL DES ETATS

Procès-verbal de vote

Geschäft / Objet:

13.077-1 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels
 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard
 Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Réfection du tunnel routier du Gothard)
 Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina. Risanamento galleria autostradale del San Gottardo
 Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS) (Risanamento della galleria autostradale del San Gottardo)

Gegenstand / Objet du vote: Schlussabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 26.09.2014 08:36:52

Abate	Fabio	+	TI
Altherr	Hans	+	AR
Baumann	Isidor	+	UR
Berberat	Didier	-	NE
Bieri	Peter	+	ZG
Bischof	Pirmin	+	SO
Bischofberger	Ivo	+	AI
Bruderer Wyss	Pascale	-	AG
Comte	Raphaël	+	NE
Cramer	Robert	-	GE
Diener Lenz	Verena	-	ZH
Eberle	Roland	+	TG
Eder	Joachim	+	ZG
Egerszegi-Obrist	Christine	+	AG
Engler	Stefan	+	GR
Fetz	Anita	-	BS
Föhn	Peter	+	SZ
Fournier	Jean-René	+	VS
Germann	Hannes	P	SH
Graber	Konrad	-	LU
Gutzwiller	Felix	+	ZH
Häberli-Koller	Brigitte	+	TG
Hêche	Claude	-	JU

Hefti	Thomas	+	GL
Hess	Hans	+	OW
Hösli	Werner	+	GL
Imoberdorf	René	+	VS
Janiak	Claude	-	BL
Keller-Sutter	Karin	+	SG
Kuprecht	Alex	+	SZ
Levrat	Christian	-	FR
Lombardi	Filippo	+	TI
Luginbühl	Werner	+	BE
Mauray Pasquier	Liliane	-	GE
Minder	Thomas	-	SH
Niederberger	Paul	+	NW
Rechsteiner	Paul	-	SG
Recordon	Luc	-	VD
Savary	Géraldine	-	VD
Schmid	Martin	+	GR
Schwaller	Urs	+	FR
Seydoux-Christe	Anne	+	JU
Stadler	Markus	-	UR
Stöckli	Hans	-	BE
Theiler	Georges	+	LU
Zanetti	Roberto	-	SO

Legende	Tot.
+ Ja / oui / si	28
- Nein / non / no	17
= Enth. / abst. / ast.	0
E Entschuldigt gem. Art. 44a Abs. 6 GRS / excusé sel. art. 44a al. 6 RCE / scusato se. art. 44a cpv. 6 RCS	0
0 Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	0
P Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part au vote / La/il presidente non partecipa al voto	1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Annahme des Bundesgesetzes

Bedeutung Nein / Signification du non:

Ablehnung

Geschäft / Objet

13.077-1 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)
 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard: Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Réfection du tunnel routier du Gothard)

Gegenstand / Objet du vote:

Schlussabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 26.09.2014 08:48:58

Aebi Andreas	+	V	BE	Fluri	+	RL	SO	Knecht	+	V	AG	Rickli Natalie	+	V	ZH
Aebischer Matthias	-	S	BE	Français	+	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Riklin Kathy	=	CE	ZH
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Frehner	+	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Rime	+	V	FR
Allemann	-	S	BE	Freysinger	+	V	VS	Leuenberger-Genève	-	G	GE	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	-	S	VD	Fridez	-	S	JU	Leutenegger Oberholzer	-	S	BL	Romano	+	CE	TI
Amadruz	+	V	GE	Friedl	-	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Rossini	-	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Galladé	-	S	ZH	Lüscher	+	RL	GE	Rösti	+	V	BE
Amstutz	+	V	BE	Gasche	+	BD	BE	Lustenberger	P	CE	LU	Ruiz Rebecca	-	S	VD
Badran Jacqueline	-	S	ZH	Gasser	-	GL	GR	Mahrer	-	G	GE	Rusconi	+	V	TI
Barazzone	+	CE	GE	Geissbühler	+	V	BE	Maier Thomas	-	GL	ZH	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	-	GL	ZH	Germanier	+	RL	VS	Maire Jacques-André	-	S	NE	Rytz Regula	-	G	BE
Bernasconi	-	S	GE	Giezendanner	+	V	AG	Markwalder	-	RL	BE	Schelbert	-	G	LU
Bertschy	-	GL	BE	Gilli	-	G	SG	Marra	-	S	VD	Schenker Silvia	-	S	BS
Binder	+	V	ZH	Girod	-	G	ZH	Masshardt	-	S	BE	Schibli	+	V	ZH
Birrer-Heimo	-	S	LU	Glanzmann	+	CE	LU	Matter	+	V	ZH	Schilliger	+	RL	LU
Böhni	-	GL	TG	Glättli	-	G	ZH	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schmid	+	CE	SO
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Merlini	+	RL	TI	Schmid-Federer	-	CE	ZH
Bortoluzzi	+	V	ZH	Golay	+	V	GE	Miesch	+	V	BL	Schneeberger	+	RL	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider Schüttel	-	S	FR
Brand	+	V	GR	Graf Maya	-	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	+	V	SG	Graf-Litscher	-	S	TG	Moser	-	GL	ZH	Schwaab	-	S	VD
Büchel Roland	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	-	G	AG	Schwander	+	V	SZ
Büchler Jakob	+	CE	SG	Gross Andreas	-	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	-	S	GR
Bugnon	+	V	VD	Grossen Jürg	-	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Sommaruga Carlo	-	S	GE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	+	V	SG	Stahl	+	V	ZH
Buttet	+	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Stamm	+	V	AG
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Steiert	+	S	FR
Carobbio Guscetti	-	S	TI	Gysi	-	S	SG	Munz	-	S	SH	Stolz	+	RL	BS
Caroni	=	RL	AR	Hadorn	-	S	SO	Mürli	+	V	LU	Streiff	0	CE	BE
Cassis	+	RL	TI	Haller	+	BD	BE	Näef	-	S	ZH	Thorens Goumaz	-	G	VD
Chevalley	-	GL	VD	Hardegger	-	S	ZH	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	-	S	GE
Chopard-Acklin	-	S	AG	Hassler	+	BD	GR	Nidegger	+	V	GE	Trede	-	G	BE
Clottu	+	V	NE	Hausamann	+	V	TG	Nordmann	-	S	VD	Tschäppät	-	S	BE
Darbellay	+	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	-	S	SZ
de Buman	+	CE	FR	Heim	-	S	SO	Nussbaumer	-	S	BL	van Singer	-	G	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pardini	-	S	BE	Vischer Daniel	-	G	ZH
Egloff	+	V	ZH	Hiltpold	+	RL	GE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Eichenberger	+	RL	AG	Huber	+	RL	UR	Perrinjaquet	+	RL	NE	Vogler	+	CE	OW
Estermann	+	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Pezzatti	+	RL	ZG	von Graffenried	-	G	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Hurter Thomas	+	V	SH	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Favre Laurent	+	RL	NE	Ingold	-	CE	ZH	Pieren	+	V	BE	Voruz	-	S	VD
Fehr Hans	+	V	ZH	Jans	-	S	BS	Piller Carrard	-	S	FR	Walter	+	V	TG
Fehr Jacqueline	-	S	ZH	Joder	+	V	BE	Portmann	+	RL	ZH	Walti Beat	+	RL	ZH
Feller	+	RL	VD	John-Calame	-	G	NE	Quadranti	+	BD	ZH	Wandfluh	+	V	BE
Feri Yvonne	-	S	AG	Jositsch	-	S	ZH	Quadri	+	V	TI	Wasserfallen	+	RL	BE
Fiala	+	RL	ZH	Keller Peter	+	V	NW	Regazzi	+	CE	TI	Weibel	-	GL	ZH
Fischer Roland	-	GL	LU	Kessler	-	GL	SG	Reimann Lukas	+	V	SG	Wermuth	-	S	AG
Flach	-	GL	AG	Kiener Nellen	-	S	BE	Reimann Maximilian	+	V	AG	Wobmann	+	V	SO
Flückiger Sylvia	+	V	AG	Killer Hans	+	V	AG	Reynard	-	S	VS	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+ Ja / oui / si			26	9		28		57	120
- Nein / non / no		12	2		15	1	46		76
= Enth. / abst. / ast.			1			1			2
0 Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto			1						1
P Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes			1						1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Annahme der Vorlage
 Bedeutung Nein / Signification du non: Ablehnung der Vorlage

**Bundesgesetz
über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet
(STVG)
(Sanierung Gotthard-Strassentunnel)**

Änderung vom 26. September 2014

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 13. September 2013¹,
beschliesst:*

I

Das Bundesgesetz vom 17. Juni 1994² über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet wird wie folgt geändert:

Ingress

gestützt auf Artikel 84 der Bundesverfassung³,

Art. 1 Gegenstand

Dieses Gesetz regelt den Vollzug von Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung über die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet.

Art. 3a Gotthard-Strassentunnel

¹ Am Gotthard-Strassentunnel kann eine zweite Tunnelröhre gebaut werden.

² Die Kapazität des Tunnels darf jedoch nicht erweitert werden. Pro Röhre darf nur eine Fahrspur betrieben werden; ist nur eine Röhre für den Verkehr offen, so kann in dieser Röhre je eine Spur pro Richtung betrieben werden.

³ Für den Schwerverkehr durch den Gotthard-Strassentunnel ist ein Dosiersystem einzurichten. Das Bundesamt für Strassen ordnet für schwere Motorwagen zum Gütertransport einen Mindestabstand im Tunnel an.

1 BB1 2013 7315

2 SR 725.14

3 SR 101

II

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ständerat, 26. September 2014

Der Präsident: Hannes Germann

Die Sekretärin: Martina Buol

Nationalrat, 26. September 2014

Der Präsident: Ruedi Lustenberger

Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Datum der Veröffentlichung: 7. Oktober 2014⁴

Ablauf der Referendumsfrist: 15. Januar 2015

⁴ BBl 2014 7343

Délai référendaire: 15 janvier 2015

Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine

(LTRA)

(Réfection du tunnel routier du Gothard)

Modification du 26 septembre 2014

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 13 septembre 2013¹,
arrête:

I

La loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine² est modifiée comme suit:

Préambule

vu l'art. 84 de la Constitution³,

Art. 1 Objet

La présente loi régit l'exécution de l'art. 84, al. 3, de la Constitution sur la capacité des routes de transit des régions alpines.

Art. 3a Tunnel routier du Gothard

¹ La construction d'un second tube au tunnel routier du Gothard est autorisée.

² La capacité du tunnel ne peut toutefois être augmentée. Il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube; si un seul tube est ouvert au trafic, il est possible de mettre en service deux voies dans le tube concerné, soit une voie pour chaque sens de circulation.

³ Un système de régulation du trafic des poids lourds est mis en place au tunnel routier du Gothard. L'Office fédéral des routes définit une distance de sécurité minimale à l'intérieur du tunnel pour les véhicules motorisés lourds destinés au transport de marchandises.

1 FF 2013 6539

2 RS 725.14

3 RS 101

II

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil des Etats, 26 septembre 2014

Le président: Hannes Germann

La secrétaire: Martina Buol

Conseil national, 26 septembre 2014

Le président: Ruedi Lustenberger

Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Date de publication: 7 octobre 2014⁴

Délai référendaire: 15 janvier 2015

⁴ FF 2014 7083

Termine di referendum: 15 gennaio 2015

**Legge federale
concernente il transito stradale nella regione alpina
(LTS)
(Risanamento della galleria autostradale del San Gottardo)**

Modifica del 26 settembre 2014

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 13 settembre 2013¹,
decreta:

I

La legge federale del 17 giugno 1994² concernente il transito stradale nella regione alpina è modificata come segue:

Ingresso

visto l'articolo 84 della Costituzione federale³;

Art. 1 **Oggetto**

La presente legge disciplina l'esecuzione dell'articolo 84 capoverso 3 della Costituzione federale sulla capacità delle strade di transito nella regione alpina.

Art. 3a **Galleria autostradale del San Gottardo**

¹ La costruzione di una seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo è consentita.

² La capacità della galleria non può tuttavia essere aumentata. In ciascuna canna può essere in esercizio una sola corsia di marcia; qualora sia aperta al traffico soltanto una delle due canne, al suo interno i veicoli possono circolare su due corsie, una per direzione.

³ Per il transito del traffico pesante attraverso la galleria è predisposto un sistema di dosaggio. L'Ufficio federale delle strade stabilisce una distanza minima tra gli auto-veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

1 **FF 2013 6267**

2 **RS 725.14**

3 **RS 101**

Transito stradale nella regione alpina. LF
(Risanamento della galleria autostradale del San Gottardo)

II

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

Consiglio degli Stati, 26 settembre 2014

Consiglio nazionale, 26 settembre 2014

Il presidente: Hannes Germann

Il presidente: Ruedi Lustenberger

La segretaria: Martina Buol

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Data della pubblicazione: 7 ottobre 2014⁴

Termine di referendum: 15 gennaio 2015

⁴ FF 2014 6325

Ein sicherer Gotthard für die ganze Schweiz.

gotthard-tunnel-ja.ch



Argumentarium für ein «JA zum Sanierungstunnel am Gotthard».

Worum es geht.

Der Gotthard-Strassentunnel ist seit 35 Jahren in Betrieb und muss in rund zehn Jahren umfassend saniert werden. Dass die Sanierung unumgänglich ist, ist unbestritten. Am 28. Februar 2016 stimmt das Volk über das «Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung Gotthard-Strassentunnel)» ab. Es entscheidet, ob die Sanierung mit dem Bau einer zweiten Röhre umgesetzt werden kann. Bundesrat und Parlament haben sich nach sorgfältiger Prüfung möglicher Varianten für diese Lösung entschieden. Dagegen wurde das Referendum ergriffen.

Die Sanierungslösung mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre sieht vor, dass nach deren Fertigstellung der gesamte Verkehr durch die neue Sanierungsröhre geleitet würde. In dieser Zeit kann die alte Röhre saniert werden. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wird in jeder Röhre ohne gefährlichen Gegenverkehr je eine Fahrspur geöffnet. Die Sicherheit kann dank eines neu vorhandenen Pannestreifens stark erhöht werden. In Verfassung und Gesetz wird explizit garantiert, dass es keine Kapazitätserweiterungen gibt und nicht mehr Fahrzeuge durch den Gotthardtunnel fahren werden als heute. Das ist die höchstmögliche Garantie im Schweizerischen Rechtssystem.

Diese Sanierungslösung wird von einem Referendumskomitee bekämpft. Dieses will alternativ den Verkehr in der Sanierungszeit mit einer provisorischen Verladelösung auf die Bahn verlagern. Auch diese Sanierungsvorschläge wurden vom Bundesrat und vom Parlament im Detail überprüft und eindeutig verworfen. Der Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard ist die mit Abstand beste Lösung zur Sanierung des heutigen Gotthard-Strassentunnels.

Ziel der Bundesvorlage ist es, die notwendige Sanierung zu nutzen, um den Gotthard-Strassentunnel auf den heute geltenden Sicherheitsstandard zu bringen. Mit dem Bau einer Sanierungsröhre gilt es insbesondere die Verkehrssicherheit langfristig zu verbessern und eine dauerhafte Sicherung der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung zu erreichen. Kurz: den Tunnel zu sanieren, ohne das Tessin während der Sanierungsphase vom Rest der Schweiz abzukoppeln.

Wortlaut der Abstimmungsvorlage.

Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet;

Das Bundesgesetz vom 17. Juni 1942 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet wird wie folgt geändert:

Ingress

gestützt auf Artikel 84 der Bundesverfassung,

Art. 1 Gegenstand

Dieses Gesetz regelt den Vollzug von Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung über die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet.

Art. 3a Gotthard-Strassentunnel

1 Am Gotthard-Strassentunnel kann eine zweite Tunnelröhre gebaut werden.

2 Die Kapazität des Tunnels darf jedoch nicht erweitert werden. Pro Röhre darf nur eine Fahrspur betrieben werden; ist nur eine Röhre für den Verkehr offen, so kann in dieser Röhre je eine Spur pro Richtung betrieben werden.

3 Für den Schwerverkehr durch den Gotthard-Strassentunnel ist ein Dosiersystem einzurichten. Das Bundesamt für Strassen ordnet für schwere Motorwagen zum Gütertransport einen Mindestabstand im Tunnel an.

Die wichtigsten Argumente im Überblick.

Die Sanierung ist unumgänglich und unbestritten: Der Gotthard-Strassentunnel muss saniert werden. Diese Sanierung ist unumgänglich. Das ist unbestritten. Bundesrat und Parlament haben während mehr als 6 Jahren detailliert und seriös verschiedene Möglichkeiten geprüft, wie die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels am besten umgesetzt wird.

Die verschiedenen Varianten wurden auf Herz und Nieren getestet. Darunter auch die Einrichtung einer rollenden Landstrasse, um während der Sanierung des Strassentunnels die Personenwagen und Lastwagen auf ein Verladeprovisorium der Bahn zu verlagern. Das Ergebnis der detaillierten Prüfung ist eindeutig: Der Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard ist die mit Abstand beste Lösung.

Ja zu mehr Sicherheit im Strassenverkehr: Aus einem gefährlichen Tunnel mit Gegenverkehr und ohne Pannestreifen kann mit einer cleveren Sanierung ein sicheres und modernes Tunnelsystem gemacht werden, das die modernen Sicherheitsstandards erfüllt. Auf rund 17 Kilometern kreuzen sich heute Lastwagen und Autos auf engstem Raum. Der schwere Unfall 2001 mit 11 Toten ist eine traurige Folge davon. Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre könnte die Sicherheit dank richtungsgetretem Verkehr und neu einem Pannestreifen stark verbessert werden.

Gefährlicher Umwegverkehr über die Alpenpässe am San Bernardino, Simplon, Gotthard oder Grosser Sankt Bernhard kann verhindert werden. Der Verkehr kann durch den Sanierungstunnel geführt werden, ohne diese Alpenpässe und die umliegenden Kantonsstrassen zu belasten. Bei den letzten längeren Sperrungen des Gotthard-Strassentunnels nach Unfällen oder Steinschlägen hat sich der Verkehr auf diesen Achsen teilweise verdoppelt oder gar verdreifacht.

Ja zu sicheren Investitionen statt ungenügende Basteleien: Mit dem Bau einer zweiten Röhre wird eine nachhaltige und sichere Lösung geschaffen. Während der Sanierung der alten Röhre wird der Verkehr im neuen Tunnel geführt. Nach Abschluss der Sanierung fährt der Verkehr pro Röhre auf einer Fahrbahn mit Pannestreifen. Verfassung und Gesetz garantieren, dass die Kapazitäten nicht ausgebaut werden. Aus folgenden Gründen ist der Bau einer zweiten Röhre die cleverste Sanierungslösung:

- 1) Mit einer zweiten Röhre kann clever saniert werden, ohne dass die Strassenverbindung ins Tessin mehr als drei Jahre gesperrt werden muss.
- 2) Um die Sanierungsarbeiten am Gotthardtunnel ohne eine zweite Röhre durchzuführen, müssten vier oder sogar sechs Verladestationen für den Bahntransport von Lastwagen und Personenwagen gebaut werden. Sämtliche Fahrzeuge müssten in sehr teuren, provisorischen Terminals in den Alpentälern bei Biasca/Airolo und Erstfeld/Göschenen auf die Schiene verladen werden. Je nach Variante kämen bei Chiasso und Basel nochmals zwei überdimensionierte Terminals hinzu. Der Bau, Betrieb und Rückbau von vier Verladeanlagen kostet bis über 2 Milliarden Franken, ohne dass ein bleibender Mehrwert geschaffen würde. Bei 6 Verladeanlagen wird das Verladeprovisorium sogar teurer als der Bau einer zweiten Röhre.
- 3) Wertvolles Kulturland in den engen Alpentälern und/oder an den Grenzen wird verschandelt und über Jahre blockiert. Insgesamt sind Verladeanlagen in der Grösse von 22 Fussballfeldern notwendig, das wären die grössten Verladeanlagen Europas – grösser als die Anlagen vor dem Eurotunnel bei Folkestone in England.
- 4) Selbst im besten Fall und ohne die kleinste Panne oder Verzögerung beim Verladen genügen die Kapazitäten der Verladelösung nicht. Pro Richtung und Jahr sind bei gleichem Verkehrsaufkommen wie heute 1'000 Stunden Stau fix eingeplant.
- 5) Wie die Ereignisse im Sommer 2015 mit Steinschlägen und einer Zugskollision in Erstfeld gezeigt haben, führen schon heute Störungen zu Rückstau am Gotthard. Mit den Verladestationen ist das Chaos am Gotthard programmiert. Lastwagen und Autos suchen sich Umfahrungsrouten und belasten den Verkehr im Mittelland und die Alpenübergänge in der Romandie und in Graubünden.
- 6) Alle vierzig Jahre muss der Strassentunnel auch künftig saniert werden. Jede Generation steht damit mindestens einmal vor dieser Herausforderung. Der Bau einer zweiten Röhre ist eine clevere Lösung gerade im Hinblick auf diese künftigen Sanierungen. Setzen wir heute auf ein teures Verlade-Provisorium, werden zukünftige Generationen wieder und wieder unnötig Geld für provisorische Anlagen in die Hand nehmen müssen.

Ja zu Sicherheit für die Schweizer Wirtschaft: Norditalien ist einer der wichtigsten Handelspartner der Schweiz. Unternehmen aus sämtlichen Kantonen exportieren und importieren Waren über den Gotthard und die Tessiner Aussengrenzen nach Italien (Warenwert 2014 über 9 Milliarden Franken) und sind zwingend auf eine funktionierende Strassenverbindung angewiesen. Unsere Firmen kämpfen mit dem starken Franken. Gerade in exportorientierten Unternehmen sind Arbeitsplätze gefährdet. Wir dürfen uns nicht noch zusätzlich selber die Verbindung zu unseren Absatzmärkten kappen.

Eine längere Schliessung des Tunnels schädigt insbesondere auch die lokale Wirtschaft der betroffenen Kantone Tessin, Uri und Graubünden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Sanierung ohne zweite Röhre mit einer längeren Schliessung des Tunnels belaufen sich auf 100 bis 300 Millionen Franken, die diese Gebiete verlieren.

Ja zum Sanierungstunnel – Ja zum Zusammenhalt der Schweiz: Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard kann die alte Tunnelröhre saniert werden, ohne dass die Strassenverbindung zwischen dem Tessin und der restlichen Schweiz unterbrochen wird. Eine provisorische Verladelösung, wie sie vom Referendumskomitee gefordert wird, schottet das Tessin während Jahren vom Rest der Schweiz ab. Das dürfen wir nicht zulassen. Die Schweiz darf nicht ganze Landesteile im Stich lassen. Schon nur aus Respekt diesen Kantonen gegenüber und für den Zusammenhalt der Schweiz braucht es ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

Die Argumente für ein «Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard» im Detail.

1) Der Gotthardtunnel muss saniert werden – der Bau eines Sanierungstunnels ist die mit Abstand beste Lösung.

Der Gotthard-Strassentunnel muss saniert werden. Diese Sanierung ist unumgänglich. Das ist unbestritten. Bundesrat und Parlament haben während mehr als 6 Jahren detailliert und seriös verschiedene Möglichkeiten geprüft, wie die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels am besten umgesetzt wird.

In der engeren Auswahl im Detail überprüft wurde neben dem Bau eines Sanierungstunnels auch die Einrichtung einer rollenden Landstrasse, um während der Sanierung des Strassentunnels die Personenwagen und Lastwagen auf ein Verladeprovisorium der Bahn zu verlagern. Die Personenwagen würden zwischen Göschenen und Airolo auf der Bahn durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel geführt. Lastwagen und Cars würden bei einer solchen Lösung durch den neuen Neat-Basistunnel zwischen Rynächt und Biasca auf die Bahn verladen. Während des Sommers würde mit dieser Variante die Sanierung des Strassentunnels unterbrochen. Dies, damit der Strassentunnel in den Stosszeiten zwischen Juni und Mitte September geöffnet wäre. Eine dritte Variante sieht vor, dass die Sanierung jeweils sogar von April bis Ende Oktober unterbrochen würde, was die Sanierungsdauer insgesamt von 3,5 auf 7 Jahre verdoppeln würde.

Die verschiedenen Varianten wurden auf Herz und Nieren bezüglich bauliche Umsetzbarkeit, Kosten-Nutzen-Verhältnis, Alpenschutz, Verfassungsmässigkeit und Umweltverträglichkeit getestet. Das Ergebnis der detaillierten Prüfung ist eindeutig: Der Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard ist die mit Abstand beste Lösung¹.

¹ Quelle Astra: <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06657/index.html?lang=de>

Sanierung OHNE zweite Tunnelröhre			Sanierung MIT zweiter Tunnelröhre
Variante 1A: Sperrung ohne Sommeröffnung	Variante 1B: Sperrung mit kurzer Sommeröffnung	Variante 1C: Sperrung mit langer Sommeröffnung	Bau zweite Röhre, anschliessend Sanierung des bestehenden Tunnels
Sperrung 900 Tage am Stück, 2,5 Jahre	Sperrung 980 Tage innert 3,5 Jahren	Sperrung 1'050 Tage innert 7 Jahren	Keine Sperrung
Zeitraum: 2020-2025	Zeitraum: 2019-2025	Zeitraum: 2018-2025	Planung und Bau zweite Röhre: bis 2027 Sanierung bestehende Röhre: 2028-2030
Sanierungskosten: 650 Mio. Fr.	Sanierungskosten: 752 Mio. Fr.	Sanierungskosten: 890 Mio. Fr.	Baukosten 2. Röhre: 203 Mio. Fr. Sanierung bestehende Röhre: 515 Mio. Fr.
Massnahmen vor Baubeginn: max. 250 Mio. Fr. ²	Massnahmen vor Baubeginn: max. 250 Mio. Fr.	Massnahmen vor Baubeginn: max. 250 Mio. Fr.	Überbrückungsmassnahmen: max. 250 Mio. Fr.
Kosten Verladeprovisorium: 587-815 Mio. Fr. Dies beinhaltet Kosten Verkehrsführung/ Umleitung: Personenverkehr: 162-174 Mio. Fr. Güter-Kurz-RoLa: 409-625 Mio. Fr. Investition Passstrasse: 16 Mio. Fr.	Kosten Verladeprovisorium: 687-906 Mio. Fr. Dies beinhaltet Kosten Verkehrsführung/ Umleitung: Personenverkehr: 192-204 Mio. Fr. Güter-Kurz-RoLa: 479-686 Mio. Fr. Investition Passstrasse: 16 Mio. Fr.	Kosten Verladeprovisorium: 926-1'085 Mio. Fr. Dies beinhaltet Kosten Verkehrsführung/ Umleitung: Personenverkehr: 270-282 Mio. Fr. Güter-Kurz-RoLa: 619-766 Mio. Fr. Investition Passstrasse: 37 Mio. Fr.	
Kosten total: 1'487-1'715 Mio. Fr.	Kosten total: 1'689-1'908 Mio. Fr.	Kosten total: 2'066-2'225 Mio. Fr.	Kosten total: 2'788 Mio. Fr.

Der Bau einer zweiten Röhre ist günstiger als die Sanierung mit Verladeprovisorien.

Den Strassentunnel am Gotthard zu sanieren und während der Sanierungszeit den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten, kostet Geld – egal welche Sanierungsvariante gewählt wird. Mit dem Bau eines Sanierungstunnels als zweite Röhre am Gotthard wird das Geld am effizientesten und mit nachhaltigem Nutzen eingesetzt. **Der Bau einer zweiten Röhre ist günstiger als ein Verlad, wie ihn die Alpeninitiative fordert.** Das Kosten Nutzen Verhältnis ist beim Bau eines Sanierungstunnels mit Abstand am besten.

Der Bau eines Sanierungstunnels ist eine Investition. Sie erhöht die Sicherheit und die Verfügbarkeit – auch für kommende Sanierungen. Sie erhöht den Bauwert nachhaltig. Das Verladeprovisorium hingegen vernichtet Geld ohne langfristigen Mehrwert. Die Bau- und Betriebskosten für den Verlad der Fahrzeuge auf die Bahn und die nötigen Investitionen in die Passstrasse werden je nach gewählter Variante, die der Bund gerechnet hat, zwischen 587 und 1'085 Millionen Franken betragen. Das sind Millionenausgaben für Einrichtungen, die nach Abschluss der Sanierung ohne Nutzen wieder abgebrochen werden müssen. In den Monaten, in denen die Sanierungsarbeiten unterbrochen werden und der Tunnel offen ist, stehen die teuren Verladestationen nutzlos da.

² Antwort des Bundesrates auf Anfrage von NR Fabio Regazzi (15.5514)

Die Investition in den Bau eines zweiten Tunnels und in die Sanierung des bestehenden Tunnels beträgt 2,8 Milliarden Franken. Die Alternative – inkl. provisorischer Bahnverlad von Privat- und Schwerverkehr – kostet in den bündesrätlichen Varianten nicht viel weniger. Wird die Sanierungsarbeit länger unterbrochen, um wenigstens einen Teil der Negativauswirkungen auf Wirtschaft und Tourismus abzufedern, steigen die Kosten mit der provisorischen Verladelösung auf über zwei Milliarden Franken.

Noch unsinniger werden die Investitionen in provisorische Verladeanlagen, wenn man die Forderungen der Gegner rund um die Alpeninitiative hört. Anstatt der bisher kalkulierten vier Verladeanlagen in den Urner und Tessiner Alpentälern fordern sie zusätzliche grosse Anlagen in Basel und Chiasso. Die Verladeprovisorien werden zu einem Fass ohne Boden, das weit über 3 Milliarden verschlingen wird und sicher mehr kostet als die Sanierung mit einem zweiten Tunnel. So fallen neben den milliardenteuren Verladeanlagen kostspielige Arbeiten am Trassee durch die ganze Schweiz sowie immense Investitionen in Rollmaterial an. Alles Kosten, die in der Blackbox Verladeprovisorien nicht einkalkuliert sind. Auch hier gilt: Sämtliche Anlagen müssten nach der Sanierung ohne bleibenden Mehrwert abgerissen und das Rollmaterial abgeschrieben werden.

Ja zu einer Sanierungslösung, die funktioniert.

Der Bau einer zweiten Röhre ermöglicht eine reibungslose Sanierung. Nach deren Abschluss kann der Verkehr ohne Kapazitätserweiterung richtungsgetrennt in je einer Röhre geführt werden. Das Verlade-Provisorium hingegen ist ein Bastelwerk, das selbst im Idealfall zu wenig Kapazitäten hat:

Heute weist der Gotthard-Strassentunnel eine Kapazität von 900 Personenwageneinheiten pro Stunde und Fahrtrichtung auf. Die Verladelösung ist nicht darauf ausgerichtet, das heutige Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Das zeigt die Planung für den Verlad der Personenwagen. Ein Autoverlad zur Überbrückung der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne 2. Röhre könnte in jede Richtung nur 600 PW/h durch den Gotthard transportieren und wäre damit hoffnungslos überlastet. In Richtung Süden wäre dies an 158 Tagen während insgesamt 1'086 Stunden und in Richtung Norden an 149 Tagen während 1'025 Stunden der Fall. Es gäbe zudem Tage, an denen diese Kapazität während bis zu 20 Stunden überschritten würde!

Die Verladeprovisorien würden sehr intensiv genutzt werden müssen. Ein intensiver Betrieb erhöht das Risiko von Pannen und technischen Defekten. Dass die Verladeprovisorien immer mit unvorhersehbaren Einwirkungen zu kämpfen haben werden, ist programmiert. Die provisorische Verladelösung funktioniert nicht. Die wichtigste Nord-Süd-Achse (Schiene und Strasse) würde bei jedem Störereignis vollständig lahmgelegt.

		Situation heute (Kapazität 900 Fz./h)	Situation mit Verladeprovisorium (Kapazität 600 PW/h)	Veränderung
Richtung Süden	Tage mit Überlastung	57	158	+ 177 %
	Stunden mit Überlastung	140	1'086	+ 676 %
Richtung Norden	Tage mit Überlastung	52	149	+ 187 %
	Stunden mit Überlastung	208	1'025	+ 393 %

3

- 3 Die Berechnungen basieren auf den Zahlen 2013 der Zählstelle 150 im Gotthardtunnel. Für die heutige Situation mit Strassentunnel werden die Stunden gezählt, an denen das Gesamtverkehrsaufkommen die theoretische Kapazität von 900 Fz./h überschreitet. Für die Situation mit Verladeprovisorium werden die Stunden gezählt, an denen das PW-Aufkommen (PW mit Anhänger wird als 2 gezählt) die Verladekapazität von 600 PW/h überschreiten würde. Die Schweizer Norm 640 017a beschreibt, was passiert, wenn die theoretische Kapazität überschritten wird: In diesem Verkehrszustand ist auf der Verkehrsanlage die Nachfrage grösser als die grösstmögliche Verkehrsstärke, d.h. die Leistungsfähigkeit. Dies bedeutet: Die Verkehrsströme fließen nur noch mit einem sehr geringen Qualitätsniveau. Es bilden sich wachsende Fahrzeugkolonnen. Die Verkehrsanlage ist überlastet. Der Verkehr bricht zusammen.

Für Busse, Caravans und Wohnmobile gibt es keine funktionierende Verladelösung: Im Sommer fahren täglich bis zu 100 Cars durch den Gotthard-Strassentunnel. Im Winter sind es zwischen 40 und 60 Cars, die auf eine funktionierende Strassenverbindung angewiesen sind. Diese Fahrzeuge müssen auf die rollende Autobahn für den Schwerverkehr zwischen Rynächt und Biasca verladen werden. Ein Verlad von Cars, Wohnwagen und Wohnmobilen auf die Kurz-RoLa während der Woche ginge auf Kosten der RoLA-Kapazitäten für Lastwagen, wovon Fachleute klar abraten. Am ehesten machbar wäre ein Carverlad am Wochenende, da dann die LKW-Trassen genutzt werden könnten. Allerdings wäre der Carverlad nach Einschätzung der Fachleute mit zusätzlichen Investitionskosten von mehreren Millionen Franken je Anlage verbunden. Die Anlagen müssten nur für diese Fahrzeuge betrieben werden, so dass es zu langen Wartezeiten kommen würde, um nicht nur mit einzelnen Cars pro Zug fahren zu müssen.

Die Gotthard-Passstrasse ist für Cars und Busse wegen der Haarnadelkurven in der Schöllenen keine gute Ausweichroute und würde den PW-Verkehr auf dieser Strecke stark beeinträchtigen. Cars müssten während der Sperrung somit wohl auf andere Alpenübergänge ausweichen.

Faktisch kommt dies einer Sperrung des Gotthards während der Sanierung für Cars, Wohnmobile und Wohnwagen gleich. Diese Situation hat direkte negative Konsequenzen auf den Tourismus. Viele Reisegesellschaften fahren mit einem Fähr- oder Kreuzfahrthafen als Ziel durch den Gotthard. Um die Schiffe rechtzeitig zu erreichen, sind sie auf Planbarkeit und eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard angewiesen. Bei einem ungenügenden Verladeprovisorium würden diese Reiscars umgehend eine Alternativroute über eine der anderen Alpenübergänge im Wallis oder in Graubünden nutzen.

Auch für den lokalen Verkehr ist die Verladelösung nicht tauglich. An Wochenenden wird es für Sportmannschaften nur mit grossen Umwegen möglich sein, mit dem Mannschaftsbus zu den Tessiner Gegnern zu fahren. Der Tagestourismus von der Deutschschweiz in die Leventina wird stark leiden, wenn Gruppenfahrzeuge gar nicht mehr ins Tal fahren können. Für eine ganze Gruppe an Verkehrsteilnehmern bietet das Verladeprovisorium schlicht keine Lösung an.

Ja zu einer guten Sanierungslösung statt unsere Kinder zu belasten.

Der Strassentunnel am Gotthard muss nach 35 Jahren Betrieb jetzt zum ersten Mal umfassend saniert werden. Das ist der normale Intervall für die Sanierung eines solchen Bauwerks. Jede Generation steht damit einmal vor der Herausforderung, den Gotthard-Strassentunnel zu sanieren. Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre lösen wir dieses Problem nachhaltig. Mit dem Verlade-Provisorium hingegen **geben wir diese Aufgabe nur an die nächste Generation weiter.** Ein Sanierungstunnel ist nachhaltig und ermöglicht künftig anfallende Sanierungen einfach, effizient und sinnvoll zu gestalten. In 30–40 Jahren werden unsere Kinder wieder vor der Herausforderung stehen, den Gotthardtunnel zu sanieren. Setzen wir heute auf ein teures Verlade-Provisorium, wird diese Generation nochmals unnötig Geld in die Hand nehmen müssen. Dabei wird die Sanierung ohne zweite Tunnelröhre für jede künftige Generation immer teurer. So müssten künftig erneut bei beiden Portalen zusammen mindestens 135'000 m² Land für die Erstellung von Verladestationen beansprucht werden. Dieses Land muss in der Zwischenzeit reserviert bleiben und kann nicht für andere Zwecke genutzt werden. Bis zur nächsten Sanierung wird die Kapazität der NEAT, der neuen Bahnlinie durch die Alpen, vollständig ausgeschöpft sein. Leistungsreserven im Bahnverkehr, die bereits heute den Kapazitätsbedarf nur ungenügend auffangen können, bestehen dann gar keine mehr. Eine rollende Autobahn einzurichten, wird für künftige Generationen kaum mehr möglich sein, ohne dass der Transitgüterverkehr der Bahn noch stärker als bereits heute eingeschränkt werden müsste.

Ja zu einer Sanierungslösung, die wertvolles Land schont.

Ein **Verlade-Provisorium vernichtet wertvolles Land**: Mit dem Bau eines Verlade-Provisoriums entstehen gigantische Anlagen im Alpengebiet oder in den vorgelagerten Gebieten. Die Verladestationen für eine zeitweilige Nutzung beanspruchten 135'000 m² Land für die Lastwagen und 20'000 m² für Privatfahrzeuge, also rund die Fläche von 22 Fussballfeldern. Um in den Kantonen Tessin und Uri überhaupt so ein Terrain zur Verfügung stellen zu können, müssten zahlreiche private Landbesitzer enteignet werden. Die Kantone werden sich wehren, solche Bauten umzusetzen. Aus der Bevölkerung ist mit zahlreichen lokalen Einsprachen zu rechnen. Können die Verladeanlagen in diesen beiden Kantonen nicht umgesetzt werden, müssen andere Lösungen in den vorgelagerten Kantonen wie Schwyz, Luzern oder Aargau gesucht werden. Dort stehen aber ebenfalls keine Flächen zur Verfügung.



© Eurotunnel

Die Verladerampen für die Verladeprovisorien am Gotthard wären grösser als diejenigen des Eurotunnels in Folkestone in England.

Die in Rynächt und Biasca geplanten LKW-Verladestationen zählten europaweit zu den grössten Anlagen ihrer Art. Zusammen mit den PKW-Verladeanlagen (geplant in Airolo und Göschenen) müssten sie nach der Sanierung wieder abgebaut werden. Von der Alpeninitiative wird nun sogar gefordert, dass in Basel und Chiasso nochmals zwei zusätzliche Verladeanlagen gebaut werden. Das würde die Verladeanlagen insgesamt nochmals vergrössern und die Kosten in die Höhe treiben. Auch dort bestehen keine Landreserven. Das für diese Zeit erworbene Rollmaterial (28 Lokomotiven, 400 Bahnwagen und 28 Begleitwagen) muss voraussichtlich abgeschrieben werden.

Ja zu einer Sanierungslösung, die die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht untergräbt.

Für die rollende Landstrasse für Lastwagen von Rynächt nach Biasca müssen Trassees im neuen Neat-Basistunnel reserviert werden. Pro Stunde und Richtung können maximal drei Züge für die RoLA im Neat-Basistunnel eingeplant werden. Dann sind die Kapazitäten des neuen Tunnels erreicht. Das reicht aber nicht aus, um die Lastwagen mit der rollenden Landstrasse zu transportieren. Der Bedarf ist höher.

Um diese Kapazitätsmängel auszugleichen gibt es zwei Möglichkeiten.

Erstens: Ein stündlicher internationaler Güterzug muss statt durch den neuen Neat-Basistunnel über den Scheiteltunnel geführt werden, um Platz für die Verladelösung zu schaffen. Im Gegensatz zur Verbindung durch den Basistunnel, wo eine einzige Lokomotive als Antrieb genügt, wären damit für schwere und/oder lange Güterzüge mehrere Lokomotiven notwendig. Das treibt die Kosten der Verladelösung nochmals in die Höhe und belastet die Umwelt.

Zweitens: Alternativ zur Umleitung eines internationalen Güterzuges über die Bergstrecke könnte die Fahrgeschwindigkeit im NEAT-Tunnel von 200 auf 160 km/h reduziert werden, damit mehr Züge durch den Neat-Basistunnel fahren können. Das aber verlängert die Fahrzeit um 5 bis 6 Minuten. Um die Anschlüsse zu garantieren, müsste darum während der Sanierung auch der innerschweizerische Fahrplan angepasst werden.

Welche Lösung auch gewählt würde: In beiden Fällen führt ein Verladeprovisorium zu einem Interessenskonflikt zur Verlagerung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Die Verlagerungsziele beim grenzüberschreitenden Güterverkehr, die von Seiten der Gegner der zweiten Tunnelröhre so vehement eingefordert werden, werden durch die Verladelösung für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels untergraben.⁴

2) Ja zu mehr Sicherheit am Gotthard: Ständiges Sicherheitsrisiko ohne zweite Sanierungsröhre.

Gegenverkehr ist in langen Tunnels gefährlich.

Das Unfallrisiko ist im engen Raum eines Tunnels mit Gegenverkehr und ohne Abstellstreifen sehr hoch. Allein schon eine gewöhnliche Panne in einem Tunnel erschwert die Pannenhilfe stark und kann Ursache eines schweren Unfalls werden und sogar zu einem katastrophalen Brand führen. Das ist nicht nur im Gotthard-Strassentunnel so, sondern gilt für alle Tunnels mit Gegenverkehr. Trauriger Beweis für dieses Sicherheitsrisiko sind die schweren Unfälle in europäischen Tunnels mit zahlreichen Todesopfern und Verletzten:

- Mont-Blanc-Tunnel (11,8 km): 24.3.99, 39 Tot bei Fahrzeugbrand
- Tauern-Tunnel (6,4 km) 29.5.99, 12 Tote, 49 Verletzte nach Massenkollision mit Brand
- Gudvanga-Tunnel (11,4 km), 5.8.13, 80 Verletzte nach Fahrzeugbrand

Im Vergleich mit allen anderen Tunnels auch im Schweizer Nationalstrassennetz und unter Einbezug des Verkehrsaufkommens ist die Unfallgefahr im Gotthard-Strassentunnel am höchsten. 2012 wurden im Tagesdurchschnitt 285'000 Fahrzeugkilometer auf zwei Spuren ohne Richtungstrennung im Gegenverkehr zurückgelegt. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80km/h befinden sich die Fahrzeuge 12 Minuten im Tunnel. In einem der längsten Tunnel der Welt kommt es damit pro Stunde durchschnittlich zu 75'000 Kreuzungen.

Der Bau von zwei richtungsgetrenten Tunnels senkt die Unfallgefahr erheblich. Der Vergleich zwischen den Tunnels am Gotthard und bei Seelisberg seit der Eröffnung der beiden Werke im Jahre 1980 spricht Bände: Die Zahl der Unfallopfer ist im Seelisbergtunnel 4 mal geringer als im Gotthard.

⁴ Sowohl der Verlagerungsbericht wie auch die Botschaft zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels sagen eindeutig aus, dass sich der Bau einer 2. Röhre nicht negativ auf die Entwicklungen in der Verkehrsverlagerung auswirkt.

«... hat keinen negativen Einfluss auf die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.»
Botschaft zur Sanierung Gotthard-Strassentunnel, BBI 2013 p. 7316

«Zwischen dem Bau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) und dem Erreichen des Verlagerungsziels besteht weder rechtlich noch verkehrstechnisch ein Zusammenhang.» Verlagerungsbericht 2013 p. 162

Sicherheitsrisiko



- 75'000 Kreuzungen pro Stunde
- Extreme Gefahr von Frontalkollisionen

Gotthard-Tunnel	Seelisberg-Tunnel
Eröffnet 1980	Eröffnet 1980
16.9 km	9.3 km
1 Röhre im Gegenverkehr	2 Röhren richtungsgetreunt
36 Tote	9 Tote

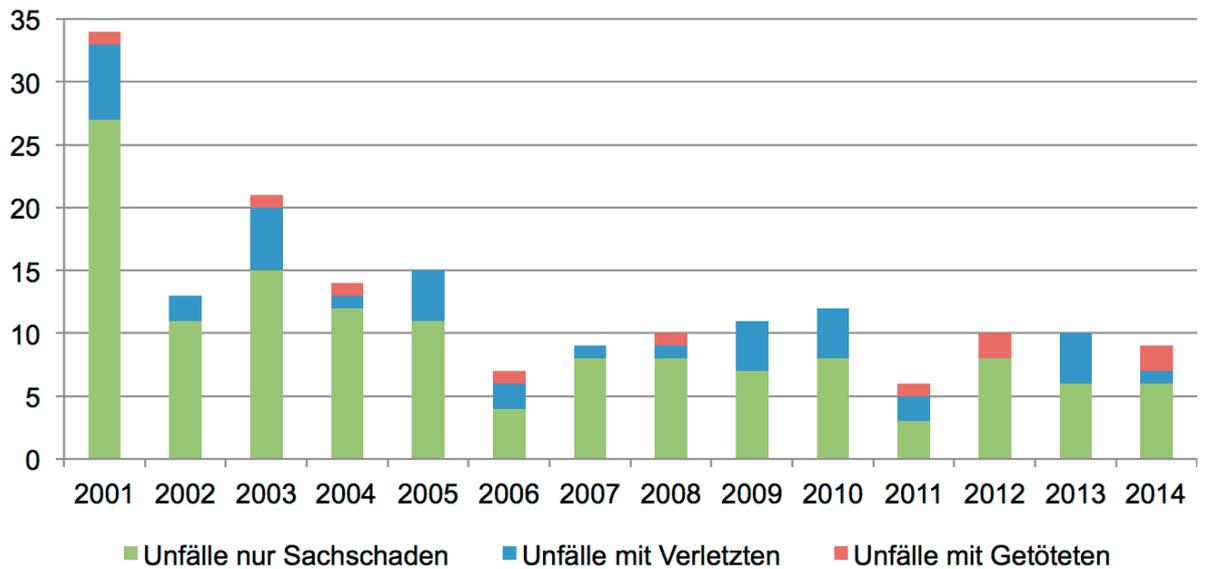
Schwerer Unfall 2001

	Gotthardtunnel	Seelisberg-Tunnel
Eröffnung	1980	1980
Länge	16,9 km	9,3 km
Anzahl Röhren	1 im Gegenverkehr	2 richtungsgetreunt
Verkehrstote seit der Eröffnung	36 Tote	9 Tote

36 Unfalltote sind 36 Menschenleben zu viel.

Seit Inbetriebnahme haben im Gotthardtunnel 36 Menschen das Leben verloren. Alleine zwischen 2001 und 2014 starben im Gotthardtunnel 21 Personen. Das sind fast zwei Verkehrstote jedes Jahr. 18 Menschen verstarben nach Unfällen mit Frontalkollision, weil der Gotthardtunnel in Gegenrichtung geführt wird, was den heutigen Sicherheitsanforderungen in keiner Weise mehr genügt. In fünf Fällen waren Lastwagen involviert. Alleine bei diesen Unfällen verloren 16 Menschen ihr Leben. Der schwerste Unfall, der sich bis heute im Gotthardtunnel ereignet hat, forderte 2001, ebenfalls als Folge einer Frontalkollision, 11 Tote. Eine zweite Röhre würde diese Unfallursache fast völlig ausschliessen.

2004 hat das Büro für Unfallverhütung (bfu) eine Studie über die verschiedenen Umstände vorgelegt, welche die Verkehrssicherheit in Autobahntunnels beeinflussen. Sie kommt zum Schluss, dass das Unfallrisiko neben der Länge und der Breite des Tunnels, dem Verkehrsaufkommen und dem Anteil des Schwerverkehrs stark von der Anzahl der Röhren abhängt. Das bfu hat den Gewinn an Sicherheit durch richtungsgetreuntten Verkehr in zwei einspurigen Tunnels errechnet. Das Resultat: Die Zahl von Unfallopfern liesse sich um 53% senken. 4 bis 6 Unfallopfer jährlich (darunter 4 leichtverletzte und 1 schwerverletzte Person) sowie ein Toter in zwei Jahren könnten verhindert werden.



Verunfallte im Gotthard-Strassentunnel, 2001–2014

Seit 2001 verunfallten im Gotthard-Strassentunnel 128 Menschen, 21 davon tödlich.

Verunfallte	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Anzahl Getötete	21	2	0	2	1	0	0	1	0	1	0	1	2	0	11
Anzahl Schwerverletzte	38	3	0	2	0	0	5	2	1	2	0	1	10	1	11
Anzahl Leichtverletzte	69	0	4	1	2	7	7	1	3	5	5	2	3	6	23
Total	128	5	4	5	3	7	12	4	4	8	5	4	15	7	45

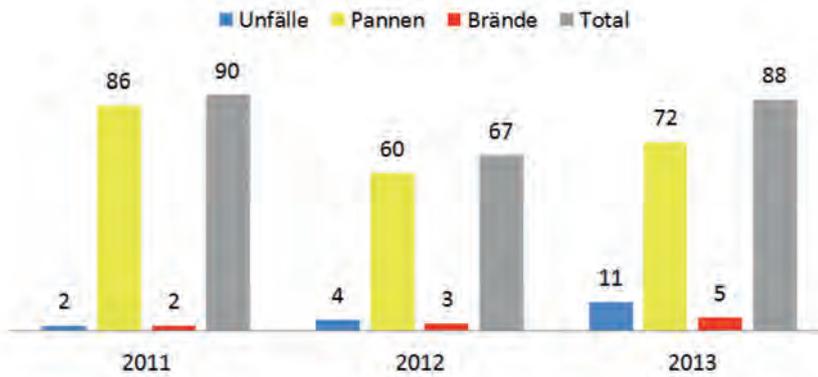
© ASTRA, 2015 5

Zwei Tunnelröhren erleichtern Rettungseinsätze und Pannenhilfe.

- Seit 2002 ereigneten sich im Gotthard-Strassentunnel jährlich 6 bis 15 Brände.
- Zwischen 2008 und 2012 musste die Feuerwehr jährlich rund 130 mal eingreifen, in den schlimmsten Monaten bis zu 20 mal.
- Pannen erfordern jährlich zwischen 250 und 300 Einsätze der Pannendienste, mit Höchstwerten im Sommer (rund 70 Einsätze monatlich).
- Die Zahl solcher Zwischenfälle ist in den letzten Jahren hoch geblieben. 2014 wurde im Gotthardtunnel 95 mal ein Notruf-Alarm ausgelöst. Grund des Notrufs:
 - 22 mal wegen eines Brandes
 - 19 mal wegen Verkehrsunfällen
 - 14 mal Chemie und Ölwehr
 - 20 mal technische Hilfe bei defekten Schwerfahrzeugen
 - 23 mal Personenrettung über 144

5 <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06657/index.html?lang=de>

Anzahl Sperrungen am Gotthard (Gemäss Meldungen von Viasuisse)



Bei Rettungseinsätzen und für den Pannendienst wird die Arbeit mit zwei Röhren stark verbessert. Muss eine Röhre wegen eines Ereignisses gesperrt werden, kann der Verkehr in der anderen Tunnelröhre geführt werden.

Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre und künftig richtungsgetrennter Verkehrsführung könnten in beiden Röhren Pannestreifen eingerichtet werden. Solche gibt es heute im Gotthardtunnel keine. Mit dem Bau einer zweiten Sanierungsröhre am Gotthard lässt sich die Sicherheit im Gotthardtunnel massiv verbessern.

Unfälle im Gotthard-Strassentunnel nach Unfalltypen, 2001–2014

Seit 2001 kam es im Gotthard-Strassentunnel zu 13 Unfällen aufgrund von Überholmanövern oder Fahrstreifenwechseln. Bei 70 Unfällen kam es zu einer Frontalkollision. Diese Unfälle könnten mit dem Bau einer zweiten Röhre und richtungsgetrennter Verkehrsführung fast vollständig verhindert werden.

Unfalltyp Gruppe	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
0 Schleuder- oder Selbstunfall	30	0	4	2	1	2	2	2	1	1	2	1	3	1	8
1 Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	13	6	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0
2 Auffahrunfall	38	1	1	4	0	1	0	1	1	1	5	1	4	5	13
5 Überqueren der Fahrbahn	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6 Frontalkollision	70	1	1	2	0	7	8	5	4	5	8	6	12	5	6
7 Parkierunfall	5	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Andere	24	0	1	0	3	1	1	1	2	0	0	5	2	1	7
Total	181	9	10	10	6	12	11	10	9	7	15	14	21	13	34

© ASTRA, 2015

Sicherheitsmassnahmen am heutigen Tunnel bringen keine entscheidende Verbesserung.

Seit Jahren wird am bestehenden Gotthard-Strassentunnel an der Verbesserung der Sicherheit gearbeitet. Obwohl viel gemacht wird, kommt man nicht entscheidend weiter. Sinnvolle Massnahmen wie das Tröpfchensystem sollen beibehalten werden und künftig für Sicherheit in zwei richtungsgetrennten Röhren sorgen. Ohne den entscheidenden Schritt mit der zweiten Röhre bleiben die Sicherheitsstandards im langen Gotthardtunnel jedoch völlig unbefriedigend und gefährden Menschenleben.

Viel schlimmer noch: Die Gegner der sicheren Lösung mit zwei Röhren bringen angebliche Sicherheitslösungen ins Spiel, die Menschen und Fahrzeuge vielmehr zusätzlich gefährden statt die Sicherheit zu verbessern. So propagieren die Gegner der Sanierungslösung mit zwei Röhren den Bau einer versenkbaren Mittelleitplanke. Dass diese bei einer Kollision mit einem Lastwagen verbogen und zu einem Hindernis für die Rettungskräfte wird, beachten die Gegner nicht. Die Rettungskräfte im Gotthardtunnel verfügen über Fahrzeuge, die an Ort an jeder Stelle des Tunnels wenden können. Mit einer Bastellösung wie einer versenkbaren Mittelleitplanke werden die Rettungskräfte entscheidend behindert.



Bei einem Unfall mit Kollision mit der Mittelleitplanke kann diese je nach Heftigkeit des Aufpralls zu einem gefährlichen Geschoss mitten im Tunnel werden. Das Referendumskomitee zaubert in verantwortungsloser Weise Basteleien aus dem Hut, die angeblich die Sicherheit verbessern sollen. In Tat und Wahrheit spielen sie auf diese Weise mit der Sicherheit der Automobilistinnen und Automobilisten.

Der Tunnel muss den heutigen Standards angepasst werden und die gleiche Sicherheit bieten wie Bahntunnels.

Würde der alte Gotthard-Strassentunnel heute gebaut, müssten die Fahrspuren gemäss geltenden Normen zwingend richtungsgetrennt angelegt werden. Der Bau einer einzelnen Röhre im Gegenverkehr entspricht schlicht nicht mehr den geltenden Standards. Ab einem Grenzwert von 10'000 Fahrzeugen pro Tag und Fahrstreifen ist ein Doppelröhrentunnel im Gegenverkehr obligatorisch.

Dass der Verkehr in zwei Röhren richtungstrennt geführt wird, ist auch im Bahnverkehr Standard: Der Ceneri-Basistunnel mit 15,4 km Länge wird bei der Eröffnung 2019 zwei einspurige Röhren aufweisen, was einen Zusammenstoss zwischen zwei Zügen ausschliesst. Bundesrat Leuenberger äusserte sich 2003 im Parlament zum Ceneri-Tunnel: **«Was die Sicherheit anbelangt, so haben wir am 3. Juli 2001 beschlossen, den Ceneri-Basistunnel aus Gründen der Sicherheit mit zwei einspurigen Röhren zu erstellen. Die zuständigen Fachorgane des Bundes haben dies empfohlen. Beachten Sie, dass wir von einem Bahntunnel mit Mischverkehr sprechen, in dem sowohl Güter- wie Personenzüge verkehren. Solche Tunnels werden in ganz Europa mit zwei Röhren ausgestattet, aus Sicherheitsgründen. Die zweite Röhre dient für Rettungseinsätze anstelle eines kleinen Rettungsstollens. Es ergeben sich auch Vorteile bezüglich Betrieb und Unterhalt; wird eine Röhre für Unterhaltsarbeiten geschlossen, bleibt die zweite frei.»**

Diese lebensrettenden Sicherheitsstandards dürfen nicht nur für Bahnreisende gelten. Die Strassenbenutzer müssen ebenfalls nach den modernen Sicherheitsstandards vor Unfällen geschützt werden.

Frankreich macht es vor – Ja zum Bau von zweiter Sanierungsröhre aus Sicherheitsgründen.

Auf den Bau einer zweiten Sanierungsröhre aus Sicherheitsgründen setzt Frankreich bereits seit 2007. Für den Fréjus-Tunnel, ebenfalls 1980 erstellt und 13 km lang, wird für die Sanierung eine zweite Röhre gebohrt. Nach Abschluss der Sanierung soll der Tunnel mit zwei einspurigen Tunnels mit Abstellstreifen pro Richtung betrieben werden. Das entspricht der für den Gotthard vorgesehenen Lösung. Dieser politische Entscheid wurde nach dem Unfall 2004 im Mont-Blanc-Tunnel beschlossen, als 1999 39 Menschen bei einem Brand das Leben verloren. Die EU passte nach diesem Unfall 2004 die europäischen Richtlinie an, um die Sicherheit der Benützer in langen Strassentunnels zu verbessern.

Der Tunneltest des DMT im Auftrag des ADAC zeigt ein systemisches Risiko auf.

Die Sicherheit von Tunnels wurde im Frühjahr 2015 in Deutschland, Österreich, Italien und der Schweiz getestet. Von den 20 überprüften Tunnels rangiert der Gotthardtunnel auf dem letzten Rang. Das Kriterium «Tunnelsystem» wurde mit der schlechtesten möglichen Note bewertet, nämlich «völlig unzureichend». Besonders nachteilig wurden der Gegenverkehr, das Fehlen von Pannestreifen, die Breite der Fahrbahnen, die grosse Distanz zwischen Ausstellnischen und das Fehlen von Prallschutz-Einrichtungen im Falle von Zusammenstössen bei den Einfahrten und Ausstellnischen erachtet. Das Risikopotential des Tunnels wurde als hoch beurteilt, nicht zuletzt wegen seiner Länge, des Gegenverkehrs und des verhältnismässig hohen Anteils (22,8%) an Schwerverkehr. Der Bau einer zweiten Röhre erlaubte es, richtungstrennten Verkehr einzuführen, einen Pannestreifen auf der ganzen Länge des Tunnels einzurichten und die Breite der Fahrbahnen anzupassen. Bei den Sanierungsarbeiten kann auch der Abstand zwischen Ausstellnischen vermindert werden, was alles zu einer erheblichen Senkung des Risikopotentials und entsprechender Erhöhung der Sicherheit beiträgt.

3) Ein Ja zum Sanierungstunnel ist wichtig für die Wirtschaft.

Die Volkswirtschaften aller Kantone brauchen eine effiziente Tunnellösung.

Die Volkswirtschaften der verschiedenen Schweizer Kantone brauchen eine funktionierende Strassenverbindung ins Tessin und nach Italien. Dass am Gotthard während der Sanierung eine effiziente und den Kapazitätsanforderungen genügende Lösung mit einem Sanierungstunnel umgesetzt wird, ist im direkten Interesse sämtlicher Schweizer Kantone. Dies verdeutlichen eindrücklich die Zahlen, wie stark die verschiedenen Kantone volkswirtschaftlich von dieser wichtigen Strassenverbindung abhängig sind.

Anteil des Aussenhandel via Tessiner Aussengrenzen

Aussenhandel der Grossregionen via Tessiner Aussengrenzen, 2008 (in Mio. CHF)

Region	Importe	Anteil	Exporte	Anteil
Genferseeregion	635	9,5%	410	11,0%
Espace Mittelland	1'458	21,8%	809	21,8%
Nordwestschweiz	1'277	19,1%	767	20,7%
Zürich	1'574	23,6%	585	15,8%
Ostschweiz	930	13,9%	611	16,5%
Zentralschweiz	804	12,0%	528	14,2%
Total	6'677	100,0%	3'710	100,0%

Daten: EZV (2011), eigene Berechnungen

Source: http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gotthard-Strassentunnels.pdf

Sowohl für Importe als auch für Exporte ist die Tessiner Aussengrenze von zentraler Bedeutung. Noch bedeutender als der Aussenhandel ist für den Kanton Tessin der Binnenverkehr mit der übrigen Schweiz. Als verhältnismässig kleiner Wirtschaftsraum ist das Tessin stark vom Güteraustausch mit der restlichen Schweiz abhängig.

2014 zählte der Gesamthandel der Schweiz via Sopra Ceneri und Sotto Ceneri über 9 Mia. Franken. Innerhalb der Schweiz gehören die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zusammen mit dem Jura zu den wichtigsten Handelspartnern mit Italien. 2014 haben diese Kantone Waren von rund 1,3 Mia. nach Italien geliefert. Auch die Wirtschaft der Romandie hat ein grosses Interesse an der Umsetzung einer effizienten Sanierungslösung. Die Kantone Waadt, Wallis, Genf und Neuenburg exportierten 2014 Waren für eine halbe Milliarde nach Italien. Die Kantone Bern und Freiburg führten für rund 600 Mio. Franken Waren über die Tessiner Aussengrenze nach Italien aus.

Die Wichtigkeit des Gotthard-Strassentunnels für die Wirtschaft wird oft unterschätzt. So auch beim Import und Export. Der Güterverkehr durch den Gotthard versorgt das ganze Land. Vom Handelsverkehr an der Tessiner Grenze entfallen 60% auf die Region Zürich, das Mittelland und die Nordwestschweiz, was 2014 Importe im Wert von rund 3,9 Mia. und Exporte im Wert von rund 2,5 Mia. ausmachte. Rund 30 Prozent der Ein- und Ausfuhr betreffen die Ost- und Zentralschweiz, wovon Importe im Wert von rund 1,9 Mia. und Exporte im Wert von rund 0,8 Mia. und 10 Prozent der Menge schliesslich geht in die Genferseeregion (Importe im Wert von 0,5 Mia. und Exporte im Wert von 0,4 Mia. Franken). Dass der Gotthard-Strassentunnel effizient und nachhaltig mit einer zweiten Röhre saniert werden muss, ist nicht eine regionale/lokale Angelegenheit. Es ist wichtig für die Schweizer Gesamtwirtschaft und damit für alle Landesteile.

Die Schweizer Volkswirtschaft kämpft derzeit mit den Herausforderungen des starken Frankens. Wird auf ein ineffizientes Verlade-Provisorium gesetzt statt auf eine nachhaltige Sanierungsröhre, wird besonders den Gewerbebetrieben und der KMU-Wirtschaft ein grosses hausgemachtes Verkehrshindernis in den Weg gelegt.

Beispiel: Versorgung der Schweiz mit Früchten und Gemüsen.

Italien ist ein wichtiges Herkunftsland für Gemüse und Früchte, die in der Schweiz gar nicht angebaut werden oder in den Wintermonaten eingeführt werden müssen (z.B. Pfirsiche, Nektarinen, Tafeltrauben, Zitrusfrüchte, Melonen etc.). Für den Import von Obst und Gemüse aus Italien ist eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard unerlässlich. Dasselbe gilt für den Import von entsprechenden Produkten aus Herkunftsländern wie der Türkei, Israel, Griechenland und dem Balkan.

Auch für die Versorgung mit Gemüse und Früchten innerhalb der Schweizer Landesgrenzen braucht es eine Sanierungslösung für den Gotthard, die funktioniert. Das Tessin ist ein wichtiges Anbauggebiet für Schweizer Gemüse (z.B. Frühkartoffeln aus der Magadinoebene). Diese Produkte müssen durch den Gotthard in die Deutschschweiz gelangen. Umgekehrt ist das Tessin angewiesen auf Lagerobst und -gemüse aus der Romandie und der Deutschschweiz.

Früchte und Gemüse (mit Ausnahme von Bananen) werden in ganz Europa heute ausschliesslich auf der Strasse in speziellen Kühlfahrzeugen befördert. Wegen der hohen Verderblichkeit sind ununterbrochenene Kühlketten und Pünktlichkeit Pflicht. Für den Transport von verderblichen Lebensmitteln gibt es Ausnahmebestimmungen bezüglich Nacht- und Sonntagsfahrverbot, die zwingend eingehalten werden müssen.

Bei einem Verladeprovisorium werden gemäss Planung selbst im best-case die Kapazitäten nicht ausreichen. Wie das Beispiel der Versorgung der Schweiz mit Früchten und Gemüse zeigt, hat eine solche ungenügende Lösung direkten Einfluss auf die Versorgung der Konsumentinnen und Konsumenten mit Produkten des täglichen Bedarfs. Um diese sicherzustellen, braucht es eine funktionierende Sanierungslösung am Gotthard mit einer zweiten Röhre und keine unausgegorenen Basteleien.

Es sind unsere Schweizer Unternehmen und die Bürger, die eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard brauchen.

Unsere Schweizer Unternehmer, die heimische Wirtschaft, sind auf eine funktionierende Strassenverbindung durch den Gotthard angewiesen. Rund 75 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens am Gotthard ist schweizerischer Verkehr. Nur gerade 25 Prozent Anteil hat der Transitverkehr aus dem EU-Raum. Einzig während der Ferienreisezeiten sowie an Ostern und Pfingsten hat es mehr ausländischen Verkehr als Schweizer Automobilisten und Lastwagen, die den Gotthard-Strassentunnel benutzen. Wegen der eigenen Leute und Unternehmen brauchen wir eine funktionierende Lösung für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels – nicht wegen dem ausländischen Verkehr.

Das trifft insbesondere auch zu, wenn man den Anteil Strassentransport mit schweren Nutzfahrzeugen anschaut. Dieser macht ca. 15% des Gesamtverkehrs am Gotthard aus (ca. 0,9 Mio. von total 6 Mio. Fahrzeugen). Die Hälfte davon sind im schweizerischen Binnenverkehr oder im Import-/Exportverkehr für die Schweizer Wirtschaft unterwegs.

Der Personenverkehr macht rund 80 Prozent des Gesamtverkehrs am Gotthard aus. Davon sind wiederum 80 Prozent Binnenverkehr oder Verkehr mit Ziel- oder Abfahrtsort in der Schweiz.

Vom Gesamtverkehr am Gotthard (PW und LW) sind somit nur rund 8 Prozent dem reinen Gütertransit durch die Schweiz zuzuordnen.

4) Ein Ja zum Sanierungstunnel ist ein Ja zum Zusammenhalt der Schweiz.

Wir dürfen nicht ganze Kantone verkehrspolitisch abschotten.

Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard kann die alte Tunnelröhre saniert werden, ohne dass die Strassenverbindung zwischen dem Tessin und der restlichen Schweiz unterbrochen wird. Eine provisorische Verladelösung, wie sie vom Referendumskomitee gefordert wird, schottet das Tessin während Jahren vom Rest der Schweiz ab.

- Bei einer 3,5 Jahre dauernden Sanierung mit kurzer Sanierungspause in den Sommermonaten ist die Strassenverbindung über den Gotthard während 980 Tagen unterbrochen.
- Dauert die Sanierung wegen längeren Sanierungsstopps von April bis November 7 Jahre, ist die Strassenverbindung während insgesamt 1'050 Tagen unterbrochen.
- Das Verlade-Provisorium vermag auch im besten Fall und bei voller Leistungsausschöpfung die nötigen Kapazitäten nicht zu erbringen. In beide Richtungen reichen die Kapazitäten während über 1'000 Stunden nicht aus. Das ist über ein Monat pro Jahr, während dem das Tessin auf der wichtigsten Strassenverbindung vom Rest der Schweiz abgekoppelt wäre.

In den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden die letzten Gemeinden der Schweiz ins schweizerische Strassennetz eingebunden. Die Mobilität und die Erschliessung der Schweiz ist für unser Land von entscheidender Bedeutung. Der freie Verkehr von Waren und Menschen ist eine Klammer für unser Land. Am 28. Februar 2016 geht es darum, ob wir während Jahren nicht nur einzelne Gemeinden, sondern einen ganzen Kanton, eine ganze Sprachregion vom Rest der Schweiz abkoppeln wollen.

Das dürfen wir nicht zulassen. Die Schweiz darf nicht ganze Landesteile im Stich lassen. Mit dem Bau eines Sanierungstunnels am Gotthard liegt eine gute, vernünftige und funktionierende Lösung vor, wie der Gotthard-Strassentunnel saniert werden kann, dies ohne dass das Tessin und auch der Kanton Uri massive Nachteile in Kauf nehmen müssen. Schon nur aus Respekt diesen Kantonen gegenüber und für den Zusammenhalt unseres Landes braucht es ein Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard.

Am Belchentunnel (A2) wird eine dritte Röhre erstellt, um die Sanierung ohne eine Schliessung des Tunnels zu ermöglichen. Es ist angezeigt, am Gotthard ebenso vorzugehen, um allen Bewohnern des Landes gleichwertige Leistungen zu gewährleisten. Zur Erinnerung: Der bereits beschlossene Sanierungstunnel am Belchen auf der A2 kostet rund 500 Millionen Franken oder 156 Millionen pro Kilometer, wesentlich mehr also als die 117 Millionen pro Kilometer am Gotthard.

«Ja zum Sanierungstunnel» ist entscheidend wichtig für Urner und Tessiner Wirtschaft.

Eine längere Schliessung des Tunnels schädigt besonders auch die lokale Wirtschaft der betroffenen Kantone Tessin, Uri und Graubünden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Sanierung ohne zweite Röhre mit einer längeren Schliessung des Tunnels belaufen sich auf minus 100 bis 300 Millionen Franken Bruttowertschöpfung⁶. Ein wesentlicher Teil der Wirtschaft dieser Kantone beruht auf dem Tourismus, der im Kanton Tessin 7 Prozent der Arbeitsplätze generiert (bis zu 13% im Gebiet von Locarno). Im Kanton Uri sind es 9 Prozent. Gemäss einer Studie des ASTRA werden in den Kantonen Tessin, Uri und Graubünden bis zu 870 Arbeitsplätze gefährdet, wenn die wichtige Strassenverbindung ohne Sanierungsröhre so lange unterbrochen wird.

⁶ Quelle: Bericht des ASTRA über die wirtschaftliche Auswirkungen (2011) – <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/25221.pdf>

**Kumulierte negative regionalwirtschaftliche Effekte je Variante über die gesamte Sperrzeit
(Reduktion von Wertschöpfung und Beschäftigung durch Tourismus und Einkauf sowie Kosten-
erhöhungen für die verladende Wirtschaft)**

		Vollsperrung ohne Sommer- öffnung (ca. 900 Sperrtage)		Vollsperrung mit Sommer- öffnung (ca. 980 Sperrtage)		Bau 2. Röhre (ca. 140 Sperrtage)	
		[Mio. CHF] [Beschäftigte] ²⁾	[%] ¹⁾	[Mio. CHF] [Beschäftigte] ²⁾	[%] ¹⁾	[Mio. CHF] [Beschäftigte] ²⁾	[%] ¹⁾
Tourismus und Einkauf	Kanton Tessin	100–210 (310–630)	0,13–0,26	80–160 (170–350)	0,10–0,21	10–21 (80–160)	0,01–0,03
	Kanton Uri	12–31 (40–90)	0,26–0,65	10–25 (20–50)	0,21–0,53	2–5 (15–40)	0,04–0,11
Verladende Wirtschaft	Tessin, Uri und Graubünden	16–53 (30–150)	0,02–0,06	17–58 (30–150)	0,02–0,07	7–14 (4–8)	0,01–0,02
Summe	Tessin, Uri und Graubünden	128–294 (380–870)	0,15–0,35	107–243 (220–550)	0,13–0,29	19–40 (94–208)	0,02–0,05

1) Basis ist die Bruttowertschöpfung (BWS) der Kantone Uri (4,7 Mrd. CHF) bzw Tessin (79 Mrd. CHF) über die längste Sperrzeit von 3,5 Jahren.
Die Zeilen «Verladende Wirtschaft» und «Summe» beziehen sich auf die Summe der BWS der Kantone Uri und Tessin (83,7 Mrd. CHF) über eine Sperrzeit von 3,5 Jahren.

2) Vollzeitäquivalente (VZÄ)

Spannweite in den Resultaten aufgrund der Szenarien im Güterverkehr sowie den Annahmen zu Multiplikatoren.

Im Einzelnen:

- Der Tourismus in Locarno und in der Leventina sowie im Bedretto- und Bleniotal:
Die ganze Region verliert 1 Prozent des Mehrwertes
- Bei der Transithotellerie sind Härtefälle zu erwarten. Am stärksten von einer völligen Schliessung des Tunnels betroffen wären Tankstellen und Raststätten. Der Synthesebericht des seco aus dem Jahr 2011 rechnet mit Umsatzverlusten von 4 bis 7 Millionen Franken jährlich. Detailhandel und Autowerkstätten auf der Gotthardachse müssen ebenfalls mit Ausfällen bei Umsatz und Arbeitsplätzen rechnen.
- Im Transportgewerbe und bei der Logistik wären in erster Linie kleine Unternehmen betroffen, die Fristen einhalten müssen und nicht ohne weiteres auf die Schiene ausweichen können.
- Täglich pendeln tausende Arbeitnehmende via Gotthard-Strassentunnel zur Arbeit. Bei einer Sperrung des Gotthard-Strassentunnels müssen diese Arbeitnehmenden massiv längere Arbeitswege in Kauf nehmen. Der Berufsverkehr ist ein wichtiger Leidtragender bei einer Sperrung.
- Die eingeschränkte Erreichbarkeit des Tessins wird die Wettbewerbsposition schwächen. Auch Arbeitsplätze beim Staat werden von der Vollschliessung des Gotthard-Strassentunnels in Frage gestellt, wie z.B. im Schwerverkehrskontrollzentrum Erstfeld / Bodio (ca. 50 Stellen) und bis zu 40 Arbeitsplätze im Werkhof Göschenen. Umgekehrt ergeben sich beim Bau des Sanierungstunnels positive Effekte aus den Investitionen der Sanierungs- bzw. Baumassnahmen.

5) Ja zum Sanierungstunnel = Nein zu Umwegverkehr und Stau in der ganzen Schweiz.

Der alpenquerende Verkehr in der Schweiz teilt sich im Wesentlichen auf vier Routen auf. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 17'354 Fahrzeugen (2014) ist der Gotthard die wichtigste schweizerische Nord-Süd-Achse. Rund 58% aller Fahrzeuge queren die Alpen durch den Gotthard-Strassentunnel.

Jährliches Verkehrsaufkommen auf den wichtigsten Nord-Süd-Routen (Stand 2014).

Grosser Sankt-Bernhard-Tunnel	679'293 Fahrzeuge
Simplon-Passstrasse	949'487 Fahrzeuge
Gotthard-Strassentunnel	6'334'241 Fahrzeuge
San-Bernardino-Tunnel	2'471'752 Fahrzeuge
Gotthard-Passstrasse	579'186 Fahrzeuge

7

Wird während der Sanierungsphase des Gotthards nicht eine effiziente und saubere Sanierungslösung umgesetzt und die wichtige Strassenverbindung ins Tessin mit einer ungenügenden und ineffizienten Verladelösung gekappt, wird dies in der Konsequenz zu Verkehrsbehinderungen und Staus in der ganzen Schweiz führen. Der Verkehr durch den Gotthard wird sich stark auf die anderen Alpenübergänge verschieben und dort zu grossem Mehrverkehr (Umwegverkehr) führen.

Umfahrungsrouten Grosser St. Bernhard und Simplon: Insbesondere die Gebiete Fribourg–Waadt–Wallis als Umfahrungsgebiete über den Grossen St. Bernhard und den Simplon würden bei einem Nein zum Sanierungstunnel am Gotthard während der Sanierungszeit unter starkem zusätzlichem Verkehr leiden. Wie bisherige Sperrungen der Nord-Süd-Achse am Gotthard gezeigt haben (2001 zweimonatige Sperre nach Unfall im Gotthard-Strassentunnel, 2006 Sperre nach Steinschlag auf Autobahn bei Gurtnellen), weicht besonders der Schwerverkehr sehr schnell auf Alternativrouten aus, mit entsprechenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und die Sicherheit in den entsprechenden Gebieten. Diese Passstrassen weisen wegen dem teilweise beachtlichen Gefälle klare Grenzen der Belastbarkeit auf, wie ein Unfall eines italienischen Lastwagens im Frühjahr 2015 in Gamsen am Fusse des Simplons eindrücklich zeigte (siehe Bild auf Seite 20)⁸:

Am Simplon nahm der Schwerverkehr bei der einmonatigen Sperrung des Gotthard-Strassentunnels nach einem Steinschlag bei Gurtnellen um 135,9% zu. Auch bei den Personenwagen war ein Umgehungsverkehr von plus 39% festzustellen.

Der Grosse St. Bernhard verzeichnete 2006 während der Sperrung eine Verkehrszunahme von 36,3% bei den Lastwagen und 54,1% bei den Personenwagen.

7 Quelle ASTRA



Umfahrungsrouten San Bernardino: Zürich–St. Gallen–Graubünden:

Am besten dokumentiert ist der Umgehungsverkehr auf der San-Bernardino-Route. 2001 während der zweimonatigen Sperre nach dem Unfall im Gotthard-Strassentunnel nahm der Schwerverkehr um 31,7% zu. Bei der zweiten Sperrung am Gotthard 2006 wurden am San Bernardino plus 285,5% Lastwagen gezählt. Bei den Personenwagen mussten mit 100% Zunahme (2001) und 134,5% (2006) massive Verkehrszunahmen aufgrund von Umwegverkehr verkräftet werden.

Verkehrsverschiebung auf Ausweichrouten während der Sperrungen des GST in den Jahren 2001 (zweimonatige Sperre) und 2006 (einmonatige Sperre) im Vergleich für den gleichen Zeitraum im Vorjahr

	Sperre 2001		Sperre 2006	
	LKW-Verkehr	PW-Verkehr	LKW-Verkehr	PW-Verkehr
Gotthard-Strassentunnel	n.v.	n.v.	-96,7%	-86,7%
San Bernardino	+31,7%	100,0%	+285,5%	+134,5%
Simplon	n.v.	n.v.	+135,9%	+39,0%
Grosser St. Bernhard	n.v.	n.v.	+36,3%	+54,1%

Daten: Bundesrat (2010), eigene Berechnungen. 8

Zubringergebiete in der Zentralschweiz: Mit einer Verladelösung am Gotthard und einem Nord-Portal südlich von Altdorf würde der Rückstau durch den Seelisbergtunnel zum Alltag. Exemplarisch zeigt dies der Rekordstau am Gotthard von Ostern 2015 auf, als sich ein Stau während 45,5 Stunden über 17 Kilometer bildete. Zeitweise musste wegen des langen Rückstaus auch der Seelisbergtunnel gesperrt werden⁹.

8 http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gotthard-Strassentunnels.pdf S.55
9 Quelle: <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03547/03548/index.html?lang=de>

Un Gothard sûr pour toute la Suisse.

tunnel-du-gothard-oui.ch



Argumentaire pour un « Oui au tunnel de réfection au Gothard ».

De quoi s'agit-il ?

Le tunnel du Gothard est en service depuis 35 ans et devra être entièrement rénové dans une dizaine d'années. Le besoin de réfection n'est pas contesté. Le peuple se prononcera, le 28 février 2016, sur la « loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (réfection du tunnel routier du Gothard) ». Il décidera si la réfection doit être faite en construisant un deuxième tube. Après un examen minutieux des variantes possibles, le Conseil fédéral et le Parlement se sont décidés pour cette solution. Un référendum a été lancé contre ce projet.

La solution de réfection comprenant la construction d'un deuxième tube prévoit qu'une fois terminé, l'intégralité du trafic pourra être dirigé dans le nouveau tube de réfection. Pendant ce temps, l'ancien tube pourra être rénové. Après la fin des travaux de réfection, une voie de circulation sera ouverte dans chaque tube, sans circulation périlleuse en sens inverse. La sécurité pourra être fortement améliorée grâce à une nouvelle bande d'arrêt d'urgence. La constitution et la loi garantissent expressément qu'il n'y aura aucune augmentation de capacité et qu'il n'y aura pas davantage de véhicules empruntant le tunnel qu'aujourd'hui. Il s'agit de la plus haute garantie possible dans le système juridique suisse.

Cette solution de réfection est combattue par un comité référendaire. Ce dernier veut, à la place, transborder provisoirement le trafic sur le rail pendant la période de réfection. Ces propositions de réfection ont aussi été examinées en détail par le Conseil fédéral et le Parlement et clairement rejetées. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution de réfection de l'actuel tunnel routier du Gothard.

Le but du projet fédéral est de profiter de la réfection nécessaire pour amener le tunnel routier du Gothard aux normes de sécurité qui prévalent aujourd'hui. Avec la construction d'un tube de réfection, il s'agit en particulier d'améliorer à long terme la sécurité routière et de garantir durablement la disponibilité de l'important axe nord-sud. En bref : de rénover le tunnel sans couper le Tessin du reste de la Suisse pendant la phase de réfection.

Texte soumis au vote.

Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine

La loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine est modifiée comme suit :

Remarque préliminaire

vu l'article 84 de la constitution fédérale,

Art. 1 Objet

La présente loi régit l'exécution de l'article 84 alinéa 3 de la constitution fédérale sur la capacité des routes de transit dans les régions alpines.

Art. 3a Tunnel routier du Gothard

1 La construction d'un second tube au tunnel routier du Gothard est autorisée.

2 La capacité du tunnel ne peut toutefois être augmentée. Il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube ; si un seul tube est ouvert au trafic, il est possible de mettre en service deux voies dans le tube concerné, soit une voie pour chaque sens de circulation.

3 Un système de régulation du trafic des poids lourds est mis en place au tunnel routier du Gothard. L'Office fédéral des routes définit une distance de sécurité minimale à l'intérieur du tunnel pour les véhicules motorisés lourds destinés au transport de marchandises.

Aperçu des arguments principaux

La réfection est indispensable et incontestée : le tunnel routier du Gothard doit être rénové. Cette réfection est indispensable. C'est incontesté. Pendant plus de six ans, le Conseil fédéral et le Parlement ont étudié sérieusement et en détail différentes possibilités quant à la meilleure manière de rénover le tunnel routier du Gothard.

Les différentes variantes ont été testées sous toutes les coutures. Notamment, la mise en service d'une chaussée roulante servant à transborder provisoirement les voitures de tourisme et les camions pendant la réfection du tunnel routier. Le résultat de cet examen détaillé est clair. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution.

Oui à davantage de sécurité pour le trafic routier. Un tunnel dangereux avec circulation bidirectionnelle et sans bande d'arrêt d'urgence peut, au moyen d'une réfection intelligente, être transformé en système de tunnel sûr et moderne répondant aux normes actuelles de sécurité. Aujourd'hui, camions et voitures se croisent dans un espace restreint sur environ 17 kilomètres. Le grave accident de 2001, qui fit onze morts, en est une conséquence tragique. La construction d'un deuxième tube de réfection

permettra, grâce à la séparation des sens de circulation et à une nouvelle bande d'arrêt d'urgence, d'améliorer fortement la sécurité.

Le périlleux trafic de contournement par les cols alpins du San Bernardino, du Simplon, du Gothard ou du Grand-Saint-Bernard pourra être limité. Le trafic peut être redirigé dans le tunnel de réfection sans surcharger ces cols alpins et les routes cantonales adjacentes. Lors des dernières longues fermetures du tunnel routier du Gothard après des accidents ou des éboulements, le trafic sur ces axes a partiellement doublé, voire triplé.

Oui à des investissements sûrs au lieu de bricolages insuffisants. La construction d'un deuxième tube constitue une solution durable et sûre. Pendant la réfection de l'ancien tube, le trafic sera redirigé dans le nouveau tunnel. Une fois la réfection terminée, le trafic s'écoulera sur une voie par tube avec des bandes d'arrêt d'urgence. La constitution et la loi garantissent que les capacités ne seront pas augmentées. Pour les motifs suivants, la construction d'un deuxième tube est la solution de réfection la plus intelligente.

- 1) Un deuxième tube permet une réfection intelligente sans devoir bloquer la liaison routière du Tessin pendant trois ans.
- 2) Entreprendre les travaux de réfection du tunnel du Gothard sans deuxième tube nécessiterait la construction de quatre ou même six stations de chargement pour le transport ferroviaire des camions et voitures de tourisme. L'ensemble des véhicules devraient être chargés sur les rails dans d'onéreux terminaux provisoires dans les vallées alpines vers Biasca/Airolo et Erstfeld/Göschenen. Selon les variantes, deux terminaux surdimensionnés s'y ajouteraient vers Chiasso et Bâle. La construction, l'exploitation et la démolition de quatre installations de chargement peut coûter plus de 2 milliards de francs sans apporter de valeur ajoutée durable. Dans le cas de six installations de chargement, le transbordement provisoire reviendrait même plus cher que la construction d'un deuxième tube.
- 3) De précieuses terres agricoles des étroites vallées alpines et/ou près des frontières seraient défigurées et bloquées pour plusieurs années. Au total, il faudrait des installations de chargement de la taille de 22 terrains de foot, soit les plus grandes d'Europe – plus grandes que les installations devant l'Eurotunnel à Folkestone en Angleterre.
- 4) Même dans le meilleur des cas et sans la moindre panne ou ralentissement lors du chargement, les capacités de la solution de transbordement ne suffiraient pas. Pour une circulation identique à l'actuelle, ce sont mille heures d'embouteillages prévues par direction et par an.
- 5) Comme l'ont montré les événements de l'été 2015 avec des chutes de pierres et une collision ferroviaire à Erstfeld, des dérangements occasionnent déjà des embouteillages au Gothard. Les stations de transbordement promettent le chaos au Gothard. Les camions et voitures chercheront des routes de contournement et surchargeront le trafic sur le Plateau et les passages alpins en Suisse romande et dans les Grisons.
- 6) Le tunnel routier devra toujours être rénové tous les quarante ans. Chaque génération devra dès lors faire face au moins une fois à cette exigence. Rien qu'en perspective de ces réfections futures, la construction d'un deuxième tube est une solution intelligente. Si l'on recourt aujourd'hui à un coûteux transbordement provisoire, les générations futures devront encore et encore supporter des dépenses inutiles pour des installations provisoires.

Oui à la sécurité pour l'économie suisse. L'Italie du Nord est l'un des partenaires économiques les plus importants de la Suisse. Des entreprises de tous les cantons exportent et importent des marchandises à travers le Gothard et les frontières extérieures du Tessin vers l'Italie (valeur des marchandises pour 2014 : plus de 9 milliards de francs) et dépendent impérativement d'une connexion routière fonctionnelle. Nos entreprises luttent contre les effets du franc fort. Les entreprises exportatrices voient déjà leurs emplois menacés. Nous ne pouvons pas nous permettre en plus de couper volontairement la liaison vers nos débouchés.

Une longue fermeture du tunnel nuirait aussi particulièrement à l'économie locale des cantons du Tessin, d'Uri et des Grisons. L'impact économique d'une réfection sans construction d'un deuxième tube, impliquant une fermeture de longue durée du tunnel, se traduirait par des pertes de 100 à 300 millions de francs pour ces régions.

Oui au tunnel de réfection – oui à la cohésion nationale. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard permettra de rénover l'ancien tube sans interrompre la liaison routière entre le Tessin et le reste de la Suisse. Une solution provisoire de transbordement telle que celle demandée par le comité référendaire isolerait le Tessin du reste de la Suisse pour plusieurs années. Nous ne pouvons pas le tolérer. La Suisse ne doit pas abandonner des régions entières. Rien que par respect vis-à-vis de ces cantons et pour la cohésion nationale, il faut dire oui au tunnel de réfection au Gothard.

Les arguments pour un « Oui au tunnel de réfection au Gothard » en détail.

1) Le tunnel du Gothard doit être rénové – la construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution

Le tunnel routier du Gothard doit être rénové. Cette réfection est indispensable. C'est incontesté. Pendant plus de six ans, le Conseil fédéral et le Parlement ont étudié sérieusement et en détail différentes possibilités quant à la meilleure manière de rénover le tunnel routier du Gothard.

Le processus de sélection fut également l'occasion d'examiner en détail, outre la construction d'un tunnel de réfection, la mise en service d'une chaussée roulante servant provisoirement à transborder les voitures de tourisme et les camions pendant la réfection du tunnel routier. Les voitures de tourisme seraient transportées par le rail à travers le tunnel ferroviaire sommital entre Göschenen et Airolo. Dans le cas d'une telle solution, les camions et les cars seraient transbordés par le rail à travers le nouveau tunnel de base des NLFA entre Rynächt et Biasca. Cette variante impliquerait d'interrompre la réfection du tunnel routier pendant l'été. Cela afin d'ouvrir le tunnel routier pendant les périodes d'affluence, entre juin et mi-septembre. Une troisième variante prévoit que la réfection soit même interrompue d'avril à fin octobre, ce qui doublerait la durée des travaux, la faisant passer de trois ans et demi à sept ans.

Les différentes variantes ont été testées sous toutes les coutures quant à leur faisabilité concrète, à leur rapport coûts-bénéfices, à la protection des Alpes, à leur constitutionnalité, à leur compatibilité environnementale, ... Le résultat de cet examen détaillé est clair. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution¹.

¹ Source OFROU : <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06657/index.html?lang=fr>

Réfection SANS deuxième tube			Réfection AVEC deuxième tube
Variante 1A: Fermeture sans ouverture estivale	Variante 1B: Fermeture avec brève ouverture estivale	Variante 1C: Fermeture avec longue ouverture estivale	Construction d'un deuxième tube, suivie de la réfection du tunnel actuel
Fermeture pour 900 jours consécutifs, deux ans et demi	Fermeture pour 980 jours en l'espace de trois ans et demi	Fermeture pour 1050 jours en l'espace de sept ans	Pas de fermeture
Période: 2020–2025	Période: 2019–2025	Période: 2018–2025	Planification et construction du deuxième tube: jusqu'en 2027 Réfection du tube existant: 2028–2030
Coûts de réfection: 650 millions de francs	Coûts de réfection: 752 millions de francs	Coûts de réfection: 890 millions de francs	Coûts de construction du 2e tube: 2023 millions de francs Réfection du tube existant: 515 millions de francs
Mesures avant le début des travaux: max. 250 millions de francs ²	Mesures avant le début des travaux: max. 250 millions de francs	Mesures avant le début des travaux: max. 250 millions de francs	Mesures transitoires: max. 250 millions de francs
Coûts du transbordement provisoire: 587–815 millions de francs Cela comprend Coûts de guidage du trafic/déviations: Transport de personnes: 162–174 millions de francs Feroutage court pour les marchandises: 409–625 millions de francs Investissement pour la route du col: 16 millions de francs	Coûts du transbordement provisoire: 687–906 millions de francs Cela comprend Coûts de guidage du trafic/déviations: Transport de personnes: 192–204 millions de francs Feroutage court pour les marchandises: 479–686 millions de francs Investissement pour la route du col: 16 millions de francs	Coûts du transbordement provisoire: 926–1'085 millions de francs Cela comprend Coûts de guidage du trafic/déviations: Transport de personnes: 270–282 millions de francs Feroutage court pour les marchandises: 619–766 millions de francs Investissement pour la route du col: 37 millions de francs	
Coûts totaux: 1'487–1'715 millions de francs	Coûts totaux: 1'689–1'908 millions de francs	Coûts totaux: 2'066–2'225 millions de francs	Coûts totaux: 2'788 millions de francs

La construction d'un deuxième tube est moins cher qu'une réfection avec installations de transbordement provisoires

Rénover le tunnel routier du Gothard et maintenir le trafic pendant la période de réfection coûte de l'argent – quelle que soit la variante de réfection choisie. La construction d'un tunnel de réfection en tant que deuxième tube permet d'investir cet argent de la manière la plus efficace et avec des retombées durables. **La construction d'un deuxième tube coûte moins cher que le transbordement tel que l'exige l'initiative des Alpes. La construction d'un tunnel de réfection présente de loin le meilleur rapport coûts-bénéfices.**

La construction d'un tunnel de réfection constitue un investissement. Elle augmente la sécurité et la disponibilité – également pour les réfections à venir. Elle augmente durablement la valeur de rendement. Au contraire, le transbordement provisoire dilapide de l'argent sans valeur ajoutée à long terme. Les coûts de construction et d'exploitation pour transborder les véhicules sur le rail et les investissements nécessaires dans la route du col atteindront selon la variante choisie, dont les coûts ont été calculés par la Confédération, 587 à 1085 millions de francs. Ce sont des dépenses de plusieurs millions pour des équipements qui devront être démontés après la réfection sans pouvoir

² Réponse du Conseil fédéral à la question du conseiller national Fabio Regazzi (15.5514)

servir à d'autres usages. Pendant les mois où les travaux de réfection seront interrompus et le tunnel ouvert, les coûteuses stations de transbordement seront inutiles.

L'investissement dans la construction d'un deuxième tunnel et dans la réfection du tunnel actuel se monte à 2,8 milliards de francs. L'alternative – y c. le ferroutage provisoire du trafic individuel et lourd – ne coûte pas beaucoup moins dans les variantes du Conseil fédéral. Si les travaux de réfection sont interrompus pour une plus longue durée, pour écarter au moins une partie des effets négatifs sur l'économie et le tourisme, les coûts de la solution provisoire de transbordement dépasseront les deux milliards de francs.

Investir dans des installations de transbordement provisoires paraît encore plus insensé lorsqu'on entend les exigences des opposants au deuxième tube gravitant autour de l'initiative des Alpes. En plus des quatre installations de chargement prévues jusqu'ici dans les vallées alpines uranaise et tessinoise, ils réclament la construction de grandes installations supplémentaires à Bâle et à Chiasso. Les installations provisoires de transbordement se mueraient en gouffre financier, qui engloutirait largement plus de 3 milliards de francs et coûterait dans tous les cas davantage qu'une réfection avec construction d'un deuxième tunnel. Outre les installations de chargement, d'énormes travaux devraient être effectués dans toute la Suisse ainsi que d'énormes investissements en matériel roulant. Des coûts dont ne tient absolument pas compte le concept des installations provisoires. Et là aussi, toutes les installations devraient être démantelées, sans qu'il n'en ressorte aucune plus-value, une fois le tunnel rénové et le matériel roulant devrait être amorti.

Oui à une solution de réfection qui fonctionne

La construction d'un deuxième tube permet de procéder sans problème à la réfection. Après la fin des travaux, le trafic s'écoulera de manière unidirectionnelle, une voie dans chaque tube, sans augmentation de la capacité. Au contraire, l'installation provisoire de transbordement est un bricolage dont les capacités seront insuffisantes même dans le cas idéal.

Aujourd'hui, la capacité du tunnel routier du Gothard est de 900 voitures de tourisme par heure et par direction. La solution du transbordement n'est pas conçue pour pouvoir absorber le trafic actuel. Preuve en est la planification du transbordement des voitures de tourisme. Le chargement des véhicules dans le but de contourner la réfection du tunnel routier du Gothard sans deuxième tube ne permettrait de transporter que 600 voitures de tourisme par heure dans chaque direction et serait ainsi désespérément surchargé. En direction du sud, ce serait le cas pendant 1086 heures sur 158 jours et, en direction du nord, pendant 1025 heures sur 149 jours. Il y aurait de plus des jours où cette capacité serait dépassée pendant vingt heures !

Les installations provisoires de transbordement devraient être exploitées de manière très intense. Une exploitation intensive augmente le risque de panne et de défaillances techniques. Il est évident que les installations provisoires de transbordement devront lutter contre des incidents imprévisibles. La solution provisoire du transbordement ne fonctionnera pas. L'important axe nord-sud (rail et route) serait paralysé lors chaque événement perturbateur.

		Situation actuelle (Capacité 900 véhicules / heure)	Situation avec trans- bordement provisoire (Capacité 600 véhicules / heure)	Modification
Vers le sud	Jours avec surcharge	57	158	+ 177 %
	Heures avec surcharge	140	1'086	+ 676 %
Vers le nord	Jours avec surcharge	52	149	+ 187 %
	Heures avec surcharge	208	1'025	+ 393 %

3

Il n'y a pas de solution fonctionnelle de transbordement pour les bus, caravanes et mobil-homes.

En été, jusqu'à cent cars empruntent chaque jour le tunnel routier du Gothard. En hiver, ce sont entre quarante et soixante cars qui dépendent d'une liaison routière fonctionnelle. Ces véhicules devront être transportés par la chaussée roulante pour poids lourds entre Rynächt et Biasca. Le transbordement des cars, caravanes et mobil-homes par le ferroutage court pendant la semaine se ferait au détriment des capacités de ferroutage pour les camions, ce que les experts déconseillent clairement. Le transbordement des cars serait seulement réalisable le week-end quand il serait possible de recourir aux tracés prévus pour les camions. Selon les estimations des spécialistes, le transbordement des cars impliquerait toutefois des investissements supplémentaires dont les coûts atteindraient plusieurs millions par installation. Les installations ne serviraient qu'à ces véhicules, ce qui entraînerait de longs délais d'attente si l'on ne veut pas faire circuler des trains à peine chargés.

Avec ses virages en épingle à cheveux dans les gorges de Schöllenen, le col routier du Gothard n'est pas un bon itinéraire de contournement et le trafic de voitures de tourisme serait fortement restreint sur ce tronçon. Pendant la fermeture, les cars devraient ainsi se rabattre sur d'autres passages alpins.

Cela revient dans les faits à fermer le Gothard aux cars, aux caravanes et aux mobil-homes pendant la réfection.

Cette situation aurait des conséquences négatives directes sur le tourisme. De nombreux voyageurs empruntent le Gothard pour rejoindre des ports de ferry ou de croisière. Ils ont besoin de prévisibilité et d'une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard afin de rejoindre les bateaux à temps. En cas de transbordement provisoire insuffisant, ces cars de tourisme devraient immédiatement emprunter un itinéraire alternatif via l'un des autres cols alpins en Valais ou dans les Grisons.

La solution du transbordement ne convient pas non plus au trafic local. Pendant les week-ends, les équipes sportives ne pourront rejoindre leur adversaire au Tessin avec leur bus d'équipe qu'aux prix d'importants détours. Le tourisme journalier de Suisse allemande vers la Levantine souffrira fortement lorsque les véhicules pour groupes ne pourront plus du tout accéder à la vallée. Pour tout un groupe d'usagers des transports, le transbordement provisoire ne constitue pas une solution.

3 Les calculs se basent sur les chiffres 2013 de la station de comptage 150 dans le tunnel du Gothard. Pour la situation actuelle avec tunnel routier, les heures prises en compte sont celles où le trafic total excède la capacité théorique de 900 véhicules / heure. Pour la situation avec transbordement provisoire, les heures prises en compte sont celles où le nombre de voitures de tourisme (les voitures avec remorque comptent pour deux) excéderait la capacité de transbordement de 600 véhicules / heure). La norme suisse 640 017a décrit ce qui se passe si la capacité théorique est dépassée : Dans ce cas de figure, l'ouvrage fait face à une demande excédant la densité maximale du trafic, c.-à-d. sa capacité. Cela signifie que : les flux de trafic ne s'écoulent que très difficilement. des colonnes de véhicules se forment et s'allongent. l'ouvrage est surchargé. le trafic est immobilisé.

Oui à une bonne solution de réfection qui n'endette pas nos enfants

Après trente-cinq ans de service, le tunnel routier du Gothard doit être entièrement rénové pour la première fois. Il s'agit de l'intervalle normal selon lequel un tel ouvrage doit être rénové. Chaque génération devra dès lors faire face au moins une fois à la nécessité de rénover le tunnel routier du Gothard. La construction d'un deuxième tube de réfection permet de résoudre durablement ce problème. **Au contraire, le transbordement provisoire ne fait que transmettre cette tâche à la prochaine génération** : un tunnel de réfection est durable et permet d'effectuer les réfections futures de manière simple, efficace et sensée. Dans trente à quarante ans, nos enfants devront à nouveau faire face à la nécessité de rénover le tunnel du Gothard. Si l'on recourt aujourd'hui à un coûteux transbordement provisoire, cette génération devra à nouveau supporter des dépenses inutiles. La réfection sans deuxième tube deviendra ainsi plus chère de génération en génération. Pour les deux portails, ce sont au moins 135'000 m² de terrain qu'il faudra consacrer à l'avenir à la construction de stations de transbordement. Ces terrains devront être mis de côté dans l'intervalle. Ils ne pourront pas servir à d'autres buts. D'ici à la prochaine réfection, la capacité des NLFA, les nouvelles voies ferroviaires à travers les Alpes, sera entièrement exploitée. Les réserves de capacité du trafic ferroviaire, qui peine déjà maintenant à amortir les besoins, disparaîtront totalement. Construire une autoroute roulante ne sera plus guère possible pour les générations futures sans devoir limiter le transit ferroviaire de marchandises encore plus drastiquement qu'aujourd'hui.

Oui à une solution de réfection qui préserve de précieux terrains

Un transbordement provisoire détruirait de précieux terrains. La construction d'un transbordement provisoire impliquerait des installations gigantesques dans les Alpes ou dans les régions adjacentes. Les stations de transbordement nécessiteraient 135'000 m² de terrain pour les camions et 20'000 m² pour les voitures individuelles, soit la surface d'environ 22 terrains de foot, pour une utilisation provisoire. Mettre autant de terres à disposition dans les cantons d'Uri et du Tessin obligerait à exproprier de nombreux propriétaires privés. Les cantons s'opposeraient à la réalisation de telles constructions. Il faudra compter avec de nombreuses oppositions locales de la part de la population. Si les installations de transbordement ne peuvent pas être réalisées dans ces deux cantons, il faudra chercher d'autres solutions dans les cantons voisins comme ceux de Schwyz, de Lucerne ou d'Argovie. Les surfaces nécessaires n'y sont cependant pas non plus disponibles.



Les rampes provisoires de transbordement au Gothard seraient plus grandes que celles de l'Eurotunnel à Folkestone en Angleterre.

Les stations de transbordement pour camions prévues à Rynächt et à Biasca seraient parmi les plus grandes installations du genre en Europe. Avec les installations de transbordement pour voitures (prévues à Airolo et à Göschenen), elles devraient être démolies après la réfection. L'initiative des Alpes exige même la construction de deux installations de transbordement supplémentaires à Bâle et à Chiasso. Cela augmenterait encore la taille totale des installations de transbordement et tirerait les coûts vers le haut. Là-bas non plus, il n'y a pas de terrains à disposition. L'amortissement du matériel roulant acquis pour cette période (28 locomotives, 400 wagons et 28 fourgons ferroviaires) doit être pris en compte.

Oui à une solution de réfection qui ne nuise pas au transfert du trafic de marchandises vers le rail

Des tracés dans le nouveau tunnel de base NLFA devraient être réservés à la chaussée roulante entre Rynächt et Biasca. Trois trains au maximum par heure et par direction peuvent être affectés à la chaussée roulante dans le tunnel de base NLFA. Les capacités du nouveau tunnel seront alors atteintes. Cela ne suffira toutefois pas à transporter les camions sur la chaussée roulante. La demande est supérieure.

Deux solutions existent pour compenser ce manque de capacité.

Premièrement: un train international de marchandises par heure devrait transiter par le tunnel sommital au lieu du nouveau tunnel de base NLFA pour ménager de la place au transbordement. Au contraire de la liaison par le tunnel de base, où une seule locomotive suffit à la propulsion, les convois de marchandises lourds ou longs en nécessiteraient plusieurs. Cela augmenterait encore le coût de la solution du transbordement et serait néfaste à l'environnement.

Deuxièmement: alternativement à la déviation d'un train international de marchandises vers le tronçon de montagne, la vitesse dans le tunnel des NLFA pourrait être réduite de 200 à 160 km/h afin de permettre de faire passer davantage de trains dans le tunnel de base des NLFA. Cela augmenterait toutefois la durée du trajet de 5 à 6 minutes. Pour pouvoir garantir les correspondances, l'horaire national devrait aussi être adapté pendant la réfection.

Quelle que soit la solution choisie : dans les deux cas, un transbordement provisoire créerait un conflit d'intérêts quant au transfert du transport transfrontalier de marchandises. Les objectifs de transfert du transport transfrontalier de marchandises, que les opposants au deuxième tube défendent avec tant de véhémence, seraient prétérités par la solution du transbordement pour la réfection du tunnel routier du Gothard.⁴

4 Tant le rapport sur le transfert du trafic que le message relatif à la réfection du tunnel routier du Gothard disent clairement que la construction d'un deuxième tube n'aura pas de conséquences négatives sur le développement du transfert du trafic.

« ...est dépourvu d'incidences négatives sur le transfert de la route au rail du trafic lourd transalpin. » Message relatif à la réfection du tunnel routier du Gothard, FF 2013 6540

« Il n'y a de rapport ni juridique ni technique entre la construction d'un deuxième tube (sans extension de capacité) et l'objectif de transfert. » Rapport sur le transfert du trafic de novembre 2013, p. 146

2) Oui à davantage de sécurité dans le tunnel routier du Gothard – l'absence de tube de réfection constitue un risque permanent pour la sécurité

La circulation bidirectionnelle est dangereuse dans un long tunnel

Dans l'espace réduit d'un tunnel avec circulation bidirectionnelle et sans bandes d'arrêt d'urgence, le risque d'accident est très élevé. A elle seule, une panne habituelle dans un tunnel complique fortement le dépannage et peut causer un grave accident, voire un incendie catastrophique. C'est le cas non seulement dans le tunnel routier du Gothard mais aussi dans tous les tunnels avec circulation bidirectionnelle. Les graves accidents dans des tunnels européens avec de nombreux morts et blessés en sont la triste démonstration :

- Tunnel du Mont Blanc (11,8 km) : 24.3.99, 39 morts suite à l'incendie d'un véhicule
- Tunnel des Tauern (6,4 km) 29.5.99, 12 morts, 49 blessés après une collision massive et un incendie
- Tunnel de Gudvanga (11,4 km), 5.8.13, 80 blessés lors de l'incendie d'un véhicule

En comparaison avec tous les autres tunnels du réseau suisse des routes nationales et en tenant compte du volume du trafic, c'est dans le tunnel routier du Gothard que le risque d'accident est le plus élevé. En 2012, la moyenne journalière de véhicules-kilomètres parcourus sur deux voies sans séparation des sens de circulation fut de 285'000. A une vitesse moyenne de 80 km/h, les véhicules roulent dans le tunnel pendant 12 minutes. L'un des plus longs tunnels du monde enregistre ainsi 75'000 croisements en moyenne par heure.

La construction de deux tunnels unidirectionnels réduit sensiblement le risque d'accident. La comparaison entre le tunnel du Gothard et de Seelisberg depuis l'ouverture des deux ouvrages en 1980 en dit long : le nombre de victimes d'accidents dans le tunnel de Seelisberg est 4 fois inférieur à celui du Gothard.

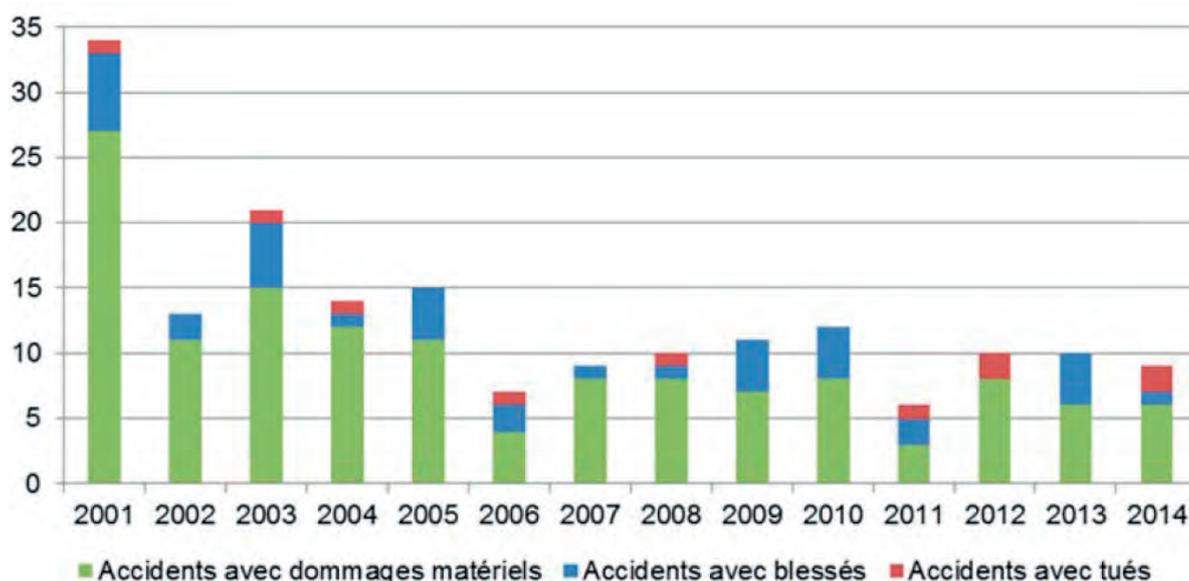


	Tunnel du Gothard	Tunnel de Seelisberg
Ouverture	1980	1980
Longueur	16,9 km	9,3 km
Nombre de tubes	1 bidirectionnel	2 unidirectionnels
Morts depuis l'ouverture	36 morts	9 morts

Trente-six morts dans un accident, ce sont trente-six victimes de trop

Depuis sa mise en service, trente-six personnes ont perdu la vie dans le tunnel du Gothard. Rien qu'entre 2001 et 2014, vingt-et-une personnes sont décédées dans le tunnel du Gothard. Cela revient pratiquement à deux morts par an. Dix-huit personnes sont décédées suite à des accidents avec collision frontale, parce que le tunnel du Gothard est bidirectionnel, ce qui ne répond absolument plus aux normes actuelles de sécurité. Cinq cas impliquaient des camions. Rien que lors de ces accidents, ce sont seize personnes qui ont perdu la vie. L'accident le plus grave à ce jour qui s'est produit dans le tunnel du Gothard, en 2001, également suite à une collision frontale, a fait onze morts. Un deuxième tube exclurait presque totalement cette cause d'accident.

En 2004, le bureau pour la prévention des accidents (BPA) a publié une étude sur les différentes circonstances qui peuvent influencer la sécurité du trafic dans les tunnels autoroutiers. Cette dernière conclut que le risque d'accident dépend fortement, à côté de la longueur et de la largeur du tunnel, du volume du trafic et de la part de trafic lourd, du nombre de tubes. Le BPA a estimé le gain en sécurité occasionné par la séparation du trafic en deux tubes unidirectionnels. Résultat : le nombre de victimes d'accident baisserait de 53%. Quatre à six victimes d'accident par an (dont quatre blessés légers et un blessé grave) ainsi qu'un mort en deux ans pourraient être évités.



Personnes accidentées dans le tunnel routier du Gothard, 2001–2014

Depuis 2001, cent vingt-huit personnes ont été accidentées dans le tunnel routier du Gothard. Vingt-et-une d'entre elles sont mortes.

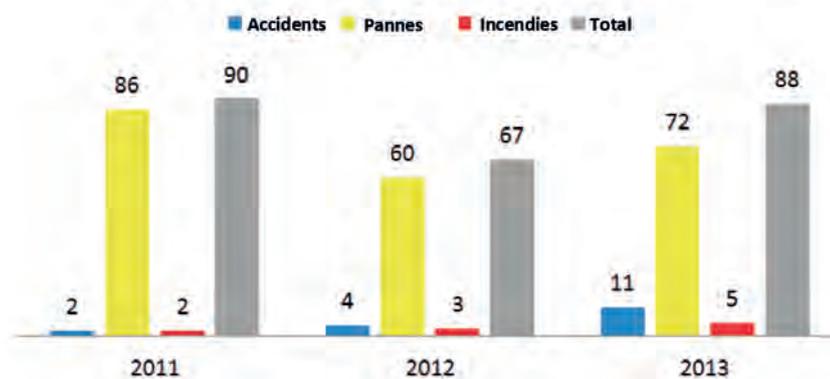
Accidentés	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Nombre de tués	21	2	0	2	1	0	0	1	0	1	0	1	2	0	11
Nombre de blessés graves	38	3	0	2	0	0	5	2	1	2	0	1	10	1	11
Nombre de blessés légers	69	0	4	1	2	7	7	1	3	5	5	2	3	6	23
Total	128	5	4	5	3	7	12	4	4	8	5	4	15	7	45

© OFROU, 2015 5

Deux tubes facilitent les opérations de sauvetage et le dépannage

- Chaque année depuis 2002, six à quinze incendies par an se sont déclarés dans le tunnel routier du Gothard.
- Entre 2008 et 2012, les pompiers durent intervenir environ 130 fois par an, dans les pires mois jusqu'à vingt fois.
- Les pannes exigent chaque année entre 250 et 300 interventions des services de dépannage, avec un pic en été (environ septante interventions par mois).
- Le nombre de tels incidents est resté élevé au cours de ces dernières années. En 2014, l'alarme d'appel de détresse a retenti 95 fois. Motif de l'appel de détresse :
 - 22 fois pour un incendie
 - 19 fois pour des accidents de la route
 - 14 fois pour un incident chimique ou pétrolier
 - 20 fois pour une aide technique à des poids-lourds défaillants
 - 23 sauvetages de personnes via le 144

Nombre de fermetures au Gothard (D'après les communications de Viasuisse)



5 <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06657/index.html?lang=fr>

Le travail des équipes de sauvetage et du service de dépannage sera fortement amélioré avec deux tubes. Si un tube doit être bloqué suite à un incident, le trafic pourra être dévié dans l'autre tube.

La construction d'un deuxième tunnel de réfection et le trafic unidirectionnel à l'avenir permettront d'aménager des bandes d'arrêt d'urgence dans les deux tubes. Aujourd'hui, le tunnel du Gothard n'en est pas équipé. La construction d'un deuxième tube de réfection au Gothard augmentera massivement la sécurité dans le tunnel routier du Gothard.

Accidents dans le tunnel routier du Gothard selon le type d'accident, 2001 – 2014

Depuis 2001, treize accidents sont à déplorer dans le tunnel routier du Gothard suite à des manœuvres de dépassement ou à des changements de voie de circulation. Septante accidents consistent en une collision frontale. Ces accidents pourraient être presque entièrement évités en construisant un deuxième tube à circulation unidirectionnelle.

Type d'accident	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
0 Dérapage ou perte de maîtrise	30	0	4	2	1	2	2	2	1	1	2	1	3	1	8
1 Accident lors d'un dépassement ou lors d'un changement de voie de circulation	13	6	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0
2 Accident par tamponnement	38	1	1	4	0	1	0	1	1	1	5	1	4	5	13
5 Accident en traversant la chaussée	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6 Collision frontale	70	1	1	2	0	7	8	5	4	5	8	6	12	5	6
7 Accident en parquant	5	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Autres	24	0	1	0	3	1	1	1	2	0	0	5	2	1	7
Total	181	9	10	10	6	12	11	10	9	7	15	14	21	13	34

© OFROU, 2015

Les mesures de sécurité sur le tunnel actuel n'apportent pas d'amélioration décisive

L'amélioration de la sécurité de l'actuel tunnel routier du Gothard fait l'objet de travaux depuis des années. Malgré tous les efforts consentis, les progrès ne sont pas décisifs. Des mesures sensées telles que le système du compte-gouttes doivent subsister et assurer à l'avenir la sécurité dans deux tubes unidirectionnels. Sans l'étape décisive que constituerait le deuxième tube, les normes de sécurité dans le long tunnel du Gothard resteraient toutefois totalement insatisfaisantes, menaçant des vies humaines.

Mais il y a pire encore. Les opposants à la solution de la sécurité à deux tubes proposent de prétendues mesures de sécurité qui mettraient bien plus les personnes et les véhicules en danger qu'elles n'amélioreraient la sécurité. Les opposants à la solution de réfection à deux tubes évoquent ainsi la construction d'une glissière centrale de sécurité rétractable. Les opposants ne tiennent pas compte du fait qu'une telle glissière serait déformée par une collision avec un camion et constituerait un obstacle pour les forces de sauvetage. Pour une manœuvrabilité optimale, les forces de sauvetage affectées au tunnel du Gothard disposent de véhicules pouvant faire demi-tour en n'importe quel point du tunnel. Une solution bricolée telle qu'une glissière centrale de sécurité rétractable handicaperait significativement les forces de sauvetage.



En cas d'accident impliquant une collision avec la glissière centrale, cette dernière peut se transformer, selon la violence de l'impact, en dangereux projectile au milieu du tunnel. Le comité référendaire sort des bricolages de son chapeau de manière irresponsable, qui amélioreraient soi-disant la sécurité. En réalité, ils jouent ainsi avec la sécurité des automobilistes.

Le tunnel doit être adapté aux standards actuels et offrir la même sécurité que les tunnels ferroviaires

Si l'ancien tunnel routier du Gothard était construit aujourd'hui, les normes en vigueur imposeraient de concevoir des voies de circulation unidirectionnelles. La construction d'un seul tube bidirectionnel ne respecte tout bonnement plus les standards actuels. A partir d'une valeur limite de 10'000 véhicules par an et par voie de circulation, un tunnel à deux tubes est obligatoire.

La séparation du trafic en deux tubes unidirectionnels est aussi le standard pour le trafic ferroviaire : le tunnel de base du Ceneri, long de 15,4 km, comportera, à son ouverture en 2019, deux tubes à voie unique, ce qui exclut une collision entre deux trains. En 2003, le Conseiller fédéral Leuenberger déclarait ceci au Parlement à propos du tunnel du Ceneri : **« En ce qui concerne la sécurité, nous avons décidé, le 3 juillet 2001, de réaliser le tunnel de base du Ceneri avec deux tubes à voie unique, pour des motifs de sécurité. Les organes fédéraux spécialisés compétents l'ont conseillé. Veuillez noter que nous parlons d'un tunnel ferroviaire à trafic mixte, dans lequel circuleront tant des trains de marchandises que de passagers. Pour des motifs de sécurité, de tels tunnels sont conçus à deux tubes dans toute l'Europe. Le deuxième tube sert aux opérations de secours à la place d'une petite galerie de sauvetage. Il en résulte également des avantages sur le plan de l'exploitation et de l'entretien ; si un tube est fermé pour des travaux d'entretien, le deuxième reste libre. »**

Ces normes de sécurité, qui sauvent des vies, ne doivent pas être limitées aux usagers du rail. Les usagers de la route doivent également être protégés des accidents de manière conforme aux normes actuelles de sécurité.

La France montre l'exemple – oui à la construction du deuxième tube de réfection pour des raisons de sécurité

La France mise sur la construction d'un deuxième tube de réfection pour des raisons de sécurité depuis 2007 déjà. La réfection du tunnel de Fréjus, également construit en 1980 et long de 13 km, repose aussi sur le percement d'un deuxième tube. Après la fin des travaux, le tunnel sera exploité avec deux tubes à une seule voie équipés de bandes d'arrêt d'urgence dans chaque sens. Cela correspond à la solution prévue pour le Gothard. Cette décision politique a été prise en 2004 après l'accident dans le tunnel du Mont Blanc, lorsque trente-neuf personnes ont perdu la vie dans un incendie en 1999. En 2004, suite à cet accident, l'UE a adopté la directive européenne, afin d'améliorer la sécurité des usagers dans les longs tunnels routiers.

Le test des tunnels effectué par DMT sur mandat de l'ADAC pointe un risque systémique

La sécurité des tunnels a fait l'objet de tests au début de l'année 2015 en Allemagne, en Autriche, en Italie et en Suisse. Des vingt tunnels examinés, le tunnel du Gothard pointe au dernier rang. Le critère « configuration du tunnel » a récolté la plus mauvaise note possible, soit « très insuffisant ». Le trafic bidirectionnel, l'absence de bandes d'arrêt d'urgence, la largeur des voies de circulation, la grande distance entre les niches de sécurité et l'absence d'équipements de protection contre les chocs en cas de collision près des entrées et des niches de sécurité ont particulièrement pénalisé la note. Le danger potentiel du tunnel a été jugé élevé, notamment à cause de sa longueur, de la circulation bidirectionnelle et de la part relativement élevée (22,8%) de trafic lourd. La construction d'un deuxième tube permet d'instaurer un trafic unidirectionnel, d'aménager une bande d'arrêt d'urgence sur toute la longueur du tunnel et d'adapter la largeur des voies de circulation. A l'occasion des travaux de réfection, la distance entre les niches de sécurité peut également être diminuée, ce qui permettra de réduire sensiblement le danger potentiel et d'augmenter la sécurité en conséquence.

3) Un oui au tunnel de réfection est important pour l'économie

Les économies de tous les cantons ont besoin d'un tunnel efficace

Les économies des différents cantons suisses ont besoin d'une liaison routière fonctionnelle vers le Tessin et l'Italie. Mettre en œuvre, pendant la réfection, une solution efficace et conforme aux besoins en matière de capacité au moyen d'un tunnel de réfection est dans l'intérêt direct de tous les cantons suisses. Les chiffres démontrent clairement à quel point les différents cantons dépendent économiquement de cette importante liaison routière.

Part du commerce extérieur via les frontières extérieures du Tessin
Commerce extérieur des grandes régions via les frontières extérieures du Tessin,
2008 (en millions de CHF)

Region	Importe	Anteil	Exporte	Anteil
Genferseeregion	635	9,5%	410	11,0%
Espace Mittelland	1'458	21,8%	809	21,8%
Nordwestschweiz	1'277	19,1%	767	20,7%
Zürich	1'574	23,6%	585	15,8%
Ostschweiz	930	13,9%	611	16,5%
Zentralschweiz	804	12,0%	528	14,2%
Total	6'677	100,0%	3'710	100,0%

Données : AFD (2011), calculs propres

Source : http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gothard-Strassentunnels.pdf

La frontière extérieure du Tessin est d'une importance capitale tant pour les importations que pour les exportations. Pour le Tessin, le trafic intérieur avec le reste de la Suisse est encore plus important que le commerce extérieur. Avec un espace économique relativement restreint, le Tessin dépend fortement des échanges avec le reste de la Suisse.

En 2014, l'ensemble du commerce de la Suisse via Sopra Ceneri et Sotto Ceneri s'est monté à plus de 9 milliards de francs. A l'intérieur des frontières suisses, les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne comptent, avec le Jura, parmi les principaux partenaires commerciaux de l'Italie. En 2014, ces cantons ont livré à eux seuls des marchandises à hauteur de 1,3 milliard de francs à destination de l'Italie. L'économie romande a aussi un grand intérêt à la mise en oeuvre d'une solution efficace en matière de réfection. Les cantons de Vaud, du Valais, de Genève et de Neuchâtel ont exporté en 2014 des marchandises à hauteur d'un demi-milliard de francs à destination de l'Italie. Les cantons de Berne et de Fribourg ont transporté pour environ 600 millions de francs de marchandises via la frontière tessinoise vers l'Italie.

L'importance du tunnel routier du Gothard pour l'économie est souvent sous-estimée. Il en va de même pour les importations et les exportations. Le transport de marchandises via le Gothard contribue à l'approvisionnement de la Suisse entière. Quelque 60% du trafic commercial à la frontière tessinoise sont le fait de la région de Zurich, du Plateau et de la Suisse du Nord-Ouest, ce qui correspondait en 2014 à des importations pour 3,9 milliards de francs et à des exportations pour 2,5 milliards de francs. Environ 30% des importations et exportations concernent la Suisse orientale et la Suisse centrale (importations pour 1,9 milliard de francs et exportations pour 0,8 milliard de francs), tandis que 10% concernent la région lémanique (importations pour 0,5 milliard de francs et exportations pour 0,4 milliard de francs). La rénovation efficace et durable du tunnel routier du Gothard moyennant un deuxième tube dépasse ainsi le simple enjeu régional/local. Elle revêt une grande importance pour l'ensemble de l'économie suisse et donc pour toutes les régions du pays.

L'économie suisse lutte actuellement contre les effets du franc fort.

Si l'on mise sur un transbordement provisoire au lieu d'un tube de réfection durable, les entreprises artisanales et l'économie des PME se retrouveront face à un obstacle routier d'origine interne.

Exemple : approvisionnement de la Suisse en fruits et légumes

L'Italie est un important pays producteur de fruits et légumes qui ne sont pas du tout cultivés en Suisse ou qui doivent être importés pendant les mois d'hiver (p. ex. pêches, nectarines, raisin de table, citrons, melons, etc.) Une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard est indispensable à l'importation de fruits et légumes en provenance d'Italie. La même chose vaut pour l'importation de produits similaires de pays tels que la Turquie, Israël, la Grèce et les Balkans.

Une solution de réfection qui fonctionne est également nécessaire à l'approvisionnement en fruits et légumes à l'intérieur des frontières nationales suisses. Le Tessin est une importante région de production précoce de légumes suisses (p. ex. les pommes de terre précoces de la plaine de Magadino). Ces produits doivent être acheminés en Suisse alémanique à travers le Gothard. A l'inverse, le Tessin est tributaire des fruits et légumes de garde provenant de Romandie et de Suisse alémanique.

Actuellement et dans toute l'Europe, les fruits et légumes (à l'exception des bananes) sont exclusivement transportés par la route dans des véhicules réfrigérés spéciaux. Leur grande périssabilité exige une chaîne du froid ininterrompue et de la ponctualité. Des dérogations à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, qui doivent impérativement être respectées, existent pour le transport de denrées périssables.

En cas de débordement provisoire, le plan prévoit des capacités insuffisantes même dans le meilleur des cas. Comme le montre l'exemple de l'approvisionnement de la Suisse en fruits et légumes, une telle solution insuffisante influence directement l'approvisionnement des consommateurs en produits de consommation courante. Pour garantir l'approvisionnement, il faut une solution de réfection fonctionnelle au Gothard avec un deuxième tube et non des bricolages mal pensés.

Ce sont nos entreprises suisses et les citoyens qui ont besoin d'une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard

Nos entrepreneurs suisses et l'économie nationale ont besoin d'une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard. Environ 75% de l'ensemble du trafic au Gothard relève du trafic intérieur. Le trafic de transit de la zone UE ne forme qu'une part d'environ 25%. Ce n'est que pendant les périodes de vacances ainsi qu'à Pâques et à la Pentecôte que le trafic étranger dépasse celui des automobilistes et camions suisses qui empruntent le tunnel routier du Gothard. Pour nos propres concitoyens et nos entreprises, nous avons donc besoin d'une solution fonctionnelle pour la réfection du tunnel routier du Gothard – et non pour le trafic étranger.

C'est en particulier vrai lorsque l'on considère la part du transport routier effectuée avec des véhicules utilitaires lourds. Cette dernière forme environ 15% de l'ensemble du trafic au Gothard (environ 0,9 million de véhicules sur un total de 6 millions). La moitié circule au sein des frontières ou effectue des importations/exportations pour l'économie suisse.

Le transport de personnes forme environ 80% du total du trafic au Gothard. Huitante pourcent de cette même part sont constitués de trafic intérieur ou dont les points de départ ou d'arrivée sont situés en Suisse. **Sur l'ensemble du trafic passant par le Gothard (voitures de tourisme et camions), seuls 8% environ relèvent du pur transit de marchandises à travers la Suisse.**

4) Un oui au tunnel de réfection est un oui à la cohésion nationale

Nous ne pouvons pas isoler sur le plan des transports des cantons entiers

La construction d'un tunnel de réfection au Gothard permettra de rénover l'ancien tube sans interrompre la liaison routière entre le Tessin et le reste de la Suisse. Une solution provisoire de transbordement telle que celle demandée par le comité référendaire isolerait le Tessin du reste de la Suisse pour plusieurs années.

- Dans le cas d'une réfection de 3,5 ans avec une courte pause pendant les mois d'été, la liaison routière par le Gothard sera interrompue pendant 980 jours.
- Si la réfection dure sept ans suite à de plus longues interruptions d'avril à novembre, la liaison routière sera interrompue pendant 1050 jours au total.
- Le transbordement provisoire ne peut pas assurer les capacités nécessaires, même dans le meilleur des cas et à plein régime. Dans les deux sens confondus, les capacités seront insuffisantes pendant plus de 1000 heures. Cela représente plus d'un mois par an, pendant lequel le Tessin sera coupé de sa principale liaison routière avec le reste de la Suisse, même avec une solution de transbordement.

C'est dans les années septante du siècle passé que les dernières communes de Suisse ont été intégrées au réseau routier suisse. La mobilité et le désenclavement de la Suisse revêtent une importance capitale pour notre pays. La libre-circulation des marchandises et des personnes est un trait d'union pour notre pays. Le 28 février 2016, il s'agira de décider si nous voulons couper non pas quelques communes, mais tout un canton, toute une région linguistique, du reste de la Suisse.

Nous ne pouvons pas le tolérer. La Suisse ne doit pas abandonner des régions entières. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard constitue une solution adéquate, rationnelle et fonctionnelle pour rénover le tunnel routier du Gothard. Cela, sans que les cantons du Tessin et d'Uri ne doivent tabler sur des préjudices massifs. Rien que par respect vis-à-vis de ces cantons et pour la cohésion nationale, il faut dire oui au tunnel de réfection au Gothard.

Dans le tunnel de Belchen (A2), c'est un troisième tube qui est actuellement en construction, afin de permettre sa réfection sans fermeture. Il est indiqué de faire de même au Gothard afin d'assurer des prestations de même valeur à tous les habitants du pays. Pour mémoire : le tunnel de réfection de Belchen sur l'A2, déjà décidé, coûte environ 500 millions de francs, soit 156 millions par kilomètre, largement plus que les 117 millions par kilomètre du Gothard.

Un « oui au tunnel de réfection » revêt une importance décisive pour les économies uranaise et tessinoise

Une longue fermeture du tunnel nuirait aussi particulièrement à l'économie locale des cantons du Tessin, d'Uri et des Grisons. L'impact économique d'une réfection sans construction d'un deuxième tube, impliquant une fermeture de longue durée du tunnel, se traduirait par des pertes de valeur ajoutée brute d'au moins 100 à 300 millions de francs⁶. Une part substantielle de l'économie de ces cantons repose sur le tourisme, qui génère 7% des emplois dans le canton du Tessin (jusqu'à 13% dans la région de Locarno). Dans le canton d'Uri, ce chiffre est de 9%. Selon une étude de l'OFROU, jusqu'à 870 emplois seraient menacés dans les cantons du Tessin, d'Uri et des Grisons si cette importante liaison routière était interrompue si longtemps sans tunnel de réfection.

⁶ Source: Rapport de l'OFROU concernant les répercussions économiques (2011) – <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/25222.pdf>

Effets négatifs cumulés sur l'économie régionale par option sur l'ensemble de la durée de fermeture (réduction de valeur ajoutée et pertes d'emplois dans le tourisme et les achats ainsi qu'augmentation des coûts pour l'industrie des chargeurs)

		Fermeture totale sans ouverture en été (env. 900 jours de fermeture)		Vollsperrung mit Sommeröffnung (ca. 980 Sperrtage)		Bau 2. Röhre (ca. 140 Sperrtage)	
		[millions de CHF] [employés] ²⁾	[%] ¹⁾	[millions de CHF] [employés] ²⁾	[%] ¹⁾	[millions de CHF] [employés] ²⁾	[%] ¹⁾
Tourisme et achats	Canton du Tessin	100–210 (310–630)	0,13–0,26	80–160 (170–350)	0,10–0,21	10–21 (80–160)	0,01–0,03
	Canton d'Uri	12–31 (40–90)	0,26–0,65	10–25 (20–50)	0,21–0,53	2–5 (15–40)	0,04–0,11
Industrie des chargeurs	Tessin, Uri et Grison	16–53 (30–150)	0,02–0,06	17–58 (30–150)	0,02–0,07	7–14 (4–8)	0,01–0,02
Total	Tessin, Uri et Grison	128–294 (380–870)	0,15–0,35	107–243 (220–550)	0,13–0,29	19–40 (94–208)	0,02–0,05

1) La base est constituée par la valeur ajoutée brute (VAB) des cantons d'Uri (4,7 milliards de CHF) et du Tessin (79 milliards de CHF) sur la plus longue durée de fermeture de 3,5 ans. Les lignes «Industrie des chargeurs» et «Total» se rapportent au total des VAB des cantons d'Uri et du Tessin (83,7 milliards de CHF) sur une durée de fermeture de 3,5 ans.

2) Equivalents temps plein (ETP)

La fourchette indiquée dans les résultats découle des scénarios dans le transport de marchandises ainsi que des hypothèses concernant les multiplicateurs.

En particulier :

- Le tourisme à Locarno et dans la Léventine ainsi que dans les vallées de Bedretto et de Blenio : perte de valeur ajoutée brute de 1% pour l'ensemble de la région.
- Dans l'hôtellerie de transit, il faudrait s'attendre à certains cas de rigueur. Les établissements les plus fortement touchés par une fermeture totale seraient les stations-services et les restoroutes. Le rapport du SECO de 2011 table sur des pertes de chiffres d'affaires de l'ordre de 4 à 7 millions de francs par an. Le commerce de détail et les garages automobiles présents sur l'axe du Gothard doivent également s'attendre à des pertes de chiffres d'affaires et d'emplois.
- Dans la branche des transports et de la logistique, les premières concernées seraient les petites entreprises spécialisées dans les transports où le respect des délais est déterminant et qui ont moins de possibilités de transfert sur le rail.
- Des milliers de travailleurs pendulent chaque jour par le tunnel routier du Gothard pour se rendre au travail. En cas de fermeture du tunnel routier du Gothard, ces travailleurs devront tabler sur un trajet beaucoup plus long pour se rendre au travail. Le trafic pendulaire souffre particulièrement en cas de blocage.
- L'accessibilité limitée du Tessin affaiblira sa position concurrentielle. Les emplois à l'Etat seront également menacés par la fermeture totale du tunnel routier du Gothard, p. ex. au centre de contrôle du trafic lourd à Erstfeld / Bodio (environ cinquante emplois) ou au dépôt de Göschenen (jusqu'à quarante emplois). A l'inverse, la construction du tunnel de réfection aura des effets positifs suite aux investissements induits par les mesures de réfection et de construction.

5) Oui au tunnel de réfection = non au trafic de contournement et aux bouchons dans toute la Suisse

Le trafic à travers les Alpes en Suisse se répartit pour l'essentiel sur quatre routes. Avec une moyenne journalière de 17'354 véhicules (2014), le Gothard est le principal axe nord-sud. Environ 58% de tous les véhicules qui traversent les Alpes le font par le tunnel routier du Gothard.

Flux annuel de trafic sur les principaux axes nord-sud (état en 2014)

Tunnel du Grand-Saint-Bernard	679'293 véhicules
Route du col du Simplon	949'487 véhicules
Tunnel routier du Gothard	6'334'241 véhicules
Tunnel du San Bernardino	2'471'752 véhicules
Route du col du Gothard	579'186 véhicules

7

Si une solution efficace et propre n'est pas mise en place pendant la phase de réfection du Gothard et que cette importante liaison routière vers le Tessin est coupée par une solution de transbordement insuffisante et inefficace, cela entravera le trafic et créera des embouteillages dans toute la Suisse. Le trafic à travers le Gothard se reportera fortement sur les autres passages alpins et y occasionnera un important surplus de trafic (trafic de contournement).

Itinéraire de contournement par le Grand-Saint-Bernard et le Simplon

En cas de non au tunnel de réfection du Gothard, la région Fribourg – Vaud – Valais, région de contournement via le Grand-Saint-Bernard et le Simplon, souffrirait particulièrement d'un fort surplus de trafic pendant la durée de réfection. Comme les précédentes fermetures de l'axe nord-sud au Gothard l'ont montré (fermeture de deux mois en 2001 suite à un accident dans le tunnel routier du Gothard ; fermeture en 2006 suite à un éboulement sur l'autoroute vers Gurnellen), le trafic lourd se reporte très vite sur des itinéraires de remplacement, avec les conséquences correspondantes sur le flux de trafic et la sécurité dans les régions concernées. Ces cols routiers présentent, en raison de pentes parfois considérables, des limites claires de capacité, comme l'a démontré un accident d'un camion italien au printemps 2015 à Gamsen, au pied du Simplon (voir illustration page 21)⁸ :

Au Simplon, le trafic lourd a augmenté de 135,9% pendant la fermeture du tunnel routier du Gothard pour un mois suite à un éboulement à Gurnellen. Le trafic de contournement a aussi occasionné une augmentation des voitures de tourisme de plus de 39%.

En 2006, pendant la fermeture, le Grand-Saint-Bernard a vu sa fréquentation augmenter de 36,3% pour les camions et de 54,1% pour les voitures de tourisme.

7 Source OFROU



Itinéraire de contournement par le San Bernardino : Zurich – St-Gall – Grisons

L'itinéraire de contournement par la route du San Bernardino est le mieux documenté. En 2001, pendant la fermeture de deux mois après l'accident dans le tunnel routier du Gothard, le trafic lourd a augmenté de 31,7%. Lors de la deuxième fermeture du Gothard en 2006, le nombre de camions décomptés au San Bernardino a augmenté de 285,5%. Dans le cas des voitures de tourisme, le trafic de contournement fut à l'origine d'une augmentation de 100% (2001) et de 134,5% (2006).

Report du trafic sur des itinéraires de contournement pendant les fermetures du TRG en 2001 (fermeture de deux mois) et 2006 (fermeture d'un mois) en comparaison avec la même période l'année précédente.

	Fermeture 2001		Fermeture 2006	
	Poids-lourds	Voitures de tourisme	Poids-lourds	Voitures de tourisme
Tunnel routier du Gothard	n.v.	n.v.	-96,7%	-86,7%
San Bernardino	+31,7%	100,0%	+285,5%	+134,5%
Simplon	n.v.	n.v.	+135,9%	+39,0%
Grand-Saint-Bernard	n.v.	n.v.	+36,3%	+54,1%

Données : Conseil fédéral (2010) , calculs propres. 8

Régions d'accès en Suisse centrale

Avec une solution de transbordement au Gothard et un portail nord au sud d'Altdorf, la file d'attente à travers le tunnel de Seelisberg deviendrait quotidienne. L'embouteillage record enregistré à Pâques 2015 au Gothard, lorsqu'une colonne s'est formée pendant 45,5 heures sur 17 kilomètres, le démontre de manière exemplaire. Même le tunnel de Seelisberg a dû être temporairement fermé pour cette raison⁹.

8 http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gothard-Strassentunnels.pdf p. 55.

9 Quelle: <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03547/03548/index.html?lang=de>

Un San Gottardo sicuro per tutta la Svizzera.

tunnel-sangottardo-si.ch



Argomentario per un «Sì alla galleria di risanamento al San Gottardo»

Di cosa si tratta

La galleria autostradale del San Gottardo è in esercizio da 35 anni e tra circa 10 anni deve essere risanata completamente. Nessuno contesta la necessità del risanamento. Il 28 febbraio 2016 il popolo voterà sulla legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS) (Risanamento della galleria autostradale del San Gottardo). La decisione verte sulla possibilità di procedere al risanamento con la realizzazione di una seconda canna. Il Consiglio federale e il Parlamento, dopo un'attenta analisi delle possibili varianti, hanno deciso per questa soluzione. Contro questa decisione è stato lanciato un referendum.

La variante di risanamento con la realizzazione di una seconda canna prevede che una volta completata questa nuova galleria il traffico verrà completamente deviato attraverso il nuovo tubo. Durante questo periodo la vecchia galleria potrà essere risanata. Alla fine dei lavori, in ogni tubo verrà aperta al traffico una sola corsia, evitando in tal modo il pericoloso traffico in senso inverso. La sicurezza verrà notevolmente aumentata grazie alla presenza di una nuova corsia di emergenza. Nella Costituzione e nella legge è esplicitamente garantito che non ci sarà alcun aumento di capacità e che non aumenterà il numero di veicoli attraverso il tunnel del San Gottardo. Si tratta della massima garanzia immaginabile nell'ordinamento giuridico svizzero.

Questa soluzione di risanamento è combattuta da un comitato referendario. Queste persone, durante il periodo di risanamento, propongono quale alternativa una soluzione provvisoria di trasbordo del traffico su ferrovia. Anche questa variante di risanamento è stata attentamente valutata dal Consiglio federale e dal Parlamento e chiaramente rifiutata. La realizzazione di una galleria di risanamento al San Gottardo è di gran lunga la miglior soluzione per risanare l'attuale tunnel autostradale.

L'obiettivo della proposta è di sfruttare il risanamento per adeguare la galleria autostradale del San Gottardo agli standard internazionali in materia di sicurezza attualmente in vigore. Con la realizzazione di un tubo di risanamento si potrà soprattutto migliorare la sicurezza del traffico a lungo termine e garantire in modo durevole la principale via di collegamento tra Nord e Sud. In breve: risanare la galleria senza isolare il Ticino dal resto della Svizzera durante i lavori di risanamento.

Testo dell'oggetto in votazione

Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina

La legge federale del 17 giugno 1942 concernente il transito stradale nella regione alpina è modificata come segue:

Ingresso

visto l'articolo 84 della Costituzione federale desso,

Art. 1 Oggetto

La presente legge disciplina l'esecuzione dell'articolo 84 capoverso 3 della Costituzione federale sulla capacità delle strade di transito nella regione alpina.

Art. 3a Galleria autostradale del San Gottardo

- 1 La costruzione di una seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo è consentita.
- 2 La capacità della galleria non può tuttavia essere aumentata. In ciascuna canna può essere in esercizio una sola corsia di marcia; qualora sia aperta al traffico soltanto una delle due canne, al suo interno i veicoli possono circolare su due corsie, una per direzione.
- 3 Per il transito del traffico pesante attraverso la galleria è predisposto un sistema di dosaggio. L'Ufficio federale delle strade stabilisce una distanza minima tra gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

I principali argomenti in breve

Il risanamento è necessario ed è incontestato: la galleria autostradale del San Gottardo deve essere risanata. È inevitabile. Il Consiglio federale e il Parlamento per oltre 6 anni hanno esaminato dettagliatamente e scrupolosamente le differenti possibilità di procedere nel migliore dei modi al risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo.

Le differenti varianti sono state esaminate in lungo e in largo. Anche la realizzazione di una strada viaggiante, al fine di trasferire provvisoriamente sulla ferrovia, durante il risanamento, tutto il traffico privato e quello pesante. I risultati di tali approfondimenti sono inequivocabili. La realizzazione di una galleria di risanamento al San Gottardo è di gran lunga la soluzione migliore.

Sì a maggior sicurezza nella circolazione stradale: da una pericolosa galleria con traffico bidirezionale e priva di corsie di emergenza si può ricavare, grazie a un risanamento intelligente, un tunnel moderno che rispetti gli standard in materia di sicurezza. Oggi camion e automobili, lungo i 17 chilometri della galleria, si incrociano in uno spazio ristretto. Il grave incidente del 2001, dove persero la vita 11 persone, ne è una triste conseguenza. Con la realizzazione di una seconda canna di risanamento la sicurezza può essere notevolmente aumentata, grazie alla separazione del traffico nelle due direzioni di marcia e, finalmente, alla disponibilità di corsie di emergenza.

Si può inoltre evitare il pericoloso traffico che sarebbe deviato sui passi alpini, al San Bernardino, Sempione, San Gottardo o Gran San Bernardo. Il traffico potrà essere smaltito attraverso la galleria di risanamento, senza intasare questi passi alpini e le relative strade cantonali. A seguito delle recenti chiusure prolungate della galleria autostradale al San Gottardo dovute a incidenti o frane, il traffico sugli altri assi è in alcuni casi raddoppiato o addirittura triplicato.

Sì a investimenti sicuri invece di un bricolage insufficiente: con la realizzazione di un secondo tubo si ottiene una soluzione sicura e sostenibile. Durante il risanamento dell'attuale galleria il traffico può scorrere nel nuovo tunnel. Alla fine del risanamento, in ogni tubo ci sarà una sola corsia aperta al traffico per direzione di marcia, con una corsia di emergenza.

- 1) Con un secondo tubo si può risanare in modo intelligente senza interrompere i collegamenti stradali con il Ticino per oltre tre anni.
- 2) Per risanare il tunnel autostradale del San Gottardo senza un secondo tubo devono essere realizzate quattro o addirittura sei stazioni di trasbordo per il trasporto ferroviario di veicoli privati e di camion. Tutti i veicoli dovrebbero essere caricati su treni in carissime stazioni di trasbordo provvisorie da insediare nei fondovalli a Biasca/Airolo e a Erstfeld/Göschenen. A dipendenza delle varianti potrebbero essere necessari altri due terminali di dimensioni enormi a Chiasso e a Basilea. La realizzazione, l'esercizio e lo smantellamento delle strutture di trasbordo hanno costi che superano i 2 miliardi di franchi senza alcun apporto di valore aggiunto permanente. Nel caso di 6 stazioni questa infrastruttura provvisoria costerebbe addirittura di più della realizzazione di un secondo tubo.
- 3) Preziose superfici agricole sui fondovalli e/o nelle regioni di frontiera verrebbero deturpate e bloccate per anni. In totale le stazioni di trasbordo hanno una superficie pari a 22 campi da calcio; sarebbero quindi le stazioni più grandi in Europa, più grandi di quelle in funzione a Folkestone in Inghilterra all'imbocco dell'Eurotunnel.
- 4) Anche nel migliore dei casi e senza alcuna panne o ritardo, le capacità necessarie per la soluzione del trasbordo sono insufficienti. Ogni anno, nel caso di un traffico stabile, sono già oggi prevenivate 1000 ore di colonne per direzione.
- 5) Come lo hanno dimostrato le frane e l'incidente ferroviario di Erstfeld nell'estate 2015, già oggi ci sono avvenimenti che creano interruzioni al traffico e colonne al San Gottardo. Le stazioni di trasbordo promettono ulteriore caos. Camion e automobili cercheranno percorsi alternativi intasando il traffico sull'Altipiano e il transito attraverso le Alpi in Romandia e nei Grigioni.
- 6) Ogni quarant'anni sarà necessario risanare la galleria, anche in futuro. Ogni generazione sarà quindi confrontata con questa sfida. La realizzazione di una seconda canna è una soluzione intelligente soprattutto in prospettiva di questi futuri risanamenti. Se dovessimo optare per una struttura provvisoria di trasbordo dai costi comunque elevati, le prossime generazioni dovranno continuare a sborsare inutilmente del denaro per soluzioni non definitive.

Sì alla sicurezza per l'economia svizzera: Il Nord Italia è uno dei partner commerciali più importanti della Svizzera. Aziende di tutti i Cantoni esportano ed importano merci attraverso il San Gottardo, e le frontiere esterne ticinesi (il valore della merce nel 2014 ha superato i 9 miliardi di franchi). Queste aziende dipendono quindi necessariamente da un collegamento stradale funzionante. Le nostre imprese lottano contro il franco forte. Proprio nelle imprese orientate all'esportazione gli impieghi sono a rischio. Non possiamo quindi decidere di tagliare ulteriormente il collegamento verso i nostri mercati di riferimento.

Una chiusura prolungata del tunnel danneggia in modo particolare anche le economie locali del Ticino, del Canton Uri e dei Grigioni. Le conseguenze economiche di un risanamento senza secondo tubo con una chiusura prolungata del tunnel ammontano da 100 a 300 milioni di franchi. Cifre significative che verrebbero a mancare in queste regioni.

Sì alla galleria di risanamento – Sì alla coesione della Svizzera: Con la realizzazione di una galleria di risanamento al San Gottardo è possibile risanare il tunnel esistente senza interrompere il collegamento stradale tra il Ticino e il resto della Svizzera. Una soluzione di trasbordo provvisoria, come richiesto dal comitato referendario, isola il Ticino per anni dal resto della Svizzera. Non lo dobbiamo permettere. La Svizzera non può piantare in asso parti del suo Paese. Già solo per il rispetto a questi Cantoni e per la coesione nazionale c'è bisogno di un sì alla galleria di risanamento.

Gli argomenti per un «Sì alla galleria di risanamento al San Gottardo» in dettaglio

1) La galleria del San Gottardo deve essere risanata – la realizzazione di una galleria di risanamento è di gran lunga la miglior soluzione

La galleria autostradale del San Gottardo deve essere risanata. Questo risanamento è necessario. Nessuno lo mette in dubbio. Per oltre sei anni, il Consiglio federale e il Parlamento hanno esaminato approfonditamente e nel dettaglio diverse possibilità a sapere come risanare nel migliore dei modi la galleria autostradale del San Gottardo.

Oltre al progetto della costruzione di una seconda galleria di risanamento, il processo di selezione ha dato modo di esaminare nel dettaglio la messa in esercizio di una strada viaggiante che provvisoriamente permetterebbe il trasbordo di automobili e di camion sulla ferrovia. Le auto private verrebbero caricate sui treni navetta attraverso il tunnel ferroviario tra Göschenen e Airolo. Se si scegliesse una tale soluzione, i camion, dal canto loro, utilizzerebbero il nuovo tunnel di base della NFTA tra Rynächt e Biasca. Questa variante implicherebbe l'interruzione dei lavori di risanamento durante l'estate. Ciò per permettere l'apertura del tunnel autostradale nei periodi di grande afflusso, tra giugno e metà settembre. Una terza variante prevede che i lavori verrebbero interrotti anche da aprile a fine ottobre, allungando così del doppio la durata del risanamento da tre anni e mezzo a sette anni. Le differenti varianti sono state testate sotto tutti i punti di vista: dalla loro fattibilità concreta, al rapporto costi/benefici, alla protezione delle Alpi, alla costituzionalità, fino alla compatibilità con l'ambiente e molto altro ancora¹:

¹ Fonte: Ustra: <http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/07073/07078/index.html?lang=it>

Risanamento SENZA un secondo tubo			Risanamento CON un secondo tubo
Variante 1A: Chiusura senza apertura estiva	Variante 1B: Chiusura con una breve apertura estiva	Variante 1C: Chiusura con una lunga apertura estiva	Realizzazione di un secondo tubo, seguito dal risanamento del tunnel attuale
Chiusura per 900 giorni consecutivi, 2,5 anni	Chiusura per 980 giorni nell'arco di 3,5 anni	Chiusura per 1050 giorni nell'arco di 7 anni	Nessuna chiusura
Periodo: 2020-2025	Periodo: 2019-2025	Periodo: 2018-2025	Pianificazione e costruzione del secondo tubo: Fino al 2027 Risanamento del tunnel esistente: 2028-2030
Costi di risanamento: 650 milioni di franchi	Costi di risanamento: 752 milioni di franchi	Costi di risanamento: 890 milioni di franchi	Costi di realizzazione di un secondo tubo: 2023 milioni di franchi Risanamento del tunnel esistente: 515 milioni di franchi
Interventi prima dell'inizio dei lavori: max. 250 milioni di franchi. ²	Interventi prima dell'inizio dei lavori: max. 250 milioni di franchi.	Interventi prima dell'inizio dei lavori: max. 250 milioni di franchi	Misure transitorie: max. 250 milioni di franchi
Costi del trasbordo provvisorio: 587 - 815 milioni di franchi	Costi del trasbordo provvisorio: 687-906 milioni di franchi	Costi del trasbordo provvisorio: 926-1085 milioni di franchi	
Che comprende: Costi di gestione del traffico/ deviazione:	Che comprende: Costi di gestione del traffico/ deviazione:	Che comprende: Costi di gestione del traffico/ deviazione:	
Traffico viaggiatori : 162-174 milioni di franchi	Traffico viaggiatori : 192-204 milioni di franchi	Traffico viaggiatori : 270-282 milioni di franchi	
Mini-autostrada viaggiante per merci: 409-625 milioni di franchi	Mini-autostrada viaggiante per merci: 479-686 milioni di franchi	Mini-autostrada viaggiante per merci: 619-766 milioni di franchi	
Investimento strada del passo: 16 milioni di franchi	Investimento strada del passo: 16 milioni di franchi	Investimento strada del passo: 37 milioni di franchi	
Costi totali: 1487-1715 milioni di franchi	Costi totali: 1689-1908 milioni di franchi	Costi totali: 2066-2225 milioni di franchi	Costi totali: 2788 milioni di franchi

La costruzione di un secondo tubo è meno costosa dell'alternativa con le stazioni di trasbordo

Risanare la galleria autostradale del San Gottardo e mantenere il flusso di traffico durante i lavori costa denaro, indipendentemente dalla variante che verrà scelta. Con la realizzazione di una galleria di risanamento quale seconda canna al San Gottardo i soldi vengono investiti nel modo più efficiente e sostenibile. **La costruzione di un secondo tubo è meno costosa del trasbordo su rotaia come voluto dall'Iniziativa delle Alpi. La realizzazione della galleria di risanamento ha il miglior rapporto costi-benefici.**

La realizzazione di una galleria di risanamento è un investimento. Aumenta la sicurezza e l'affidabilità – anche per futuri risanamenti. Aumenta in modo durevole il valore dell'opera. Le stazioni provvisorie di trasbordo invece dilapidano denaro senza apportare alcun valore aggiunto sul lungo termine.

² Risposta del Consiglio federale alla domanda del consigliere nazionale Fabio Regazzi (15.5514)

I costi - calcolati dalla Confederazione - di realizzazione e di esercizio per il carico dei veicoli sulla ferrovia e gli investimenti necessari sulle strade dei passi oscillano, secondo la variante scelta, tra i 587 e i 1087 milioni di franchi. Si tratta di spese milionarie per strutture che al termine del risanamento saranno smantellate, senza alcun vantaggio. Quando i lavori di risanamento saranno ultimati e il tunnel verrà aperto, queste carissime stazioni di carico saranno del tutto inutili.

Gli investimenti per la realizzazione di una seconda canna e per il risanamento del tunnel esistente ammontano a 2,8 miliardi di franchi. L'alternativa – inclusa la struttura provvisoria per il trasbordo del traffico merci e passeggeri – non costa molto di meno nelle varianti del Consiglio federale. Se i lavori di risanamento venissero interrotti per un lungo periodo, al fine di attenuare gli effetti negativi sull'economia e sul turismo, i costi delle stazioni di carico provvisorie aumenterebbero ad oltre 2 miliardi di franchi.

Investire in impianti di trasbordo provvisori sembra quindi ancora più insensato quando si sentono le esigenze degli oppositori al secondo tubo che simpatizzano per l'Iniziativa delle Alpi. Oltre alle quattro stazioni di carico previste finora nelle valli alpine di Uri e Ticino, hanno anche richiesto la costruzione di enormi impianti supplementari a Basilea e Chiasso. Questi ultimi si tramuterebbero in un pozzo senza fondo, che supererebbe i 3 miliardi di franchi e verrebbe quindi a costare di più di un risanamento con la realizzazione di un secondo tunnel. Oltre alle stazioni di carico, dovrebbero venir effettuati ulteriori interventi nel resto della Svizzera e bisognerebbe acquistare il materiale rotabile. Costi di cui non si tiene assolutamente conto nel progetto. Infine, non dimentichiamo che, una volta che i lavori del tunnel saranno terminati, queste infrastrutture dovrebbero poi venir smantellate e il materiale rotabile venduto, senza che vi sia un valore aggiunto.

Sì a una soluzione di risanamento che funzioni

La realizzazione di una seconda canna permette un risanamento senza complicazioni. Al termine il traffico potrà transitare in modo separato per direzione di marcia nei singoli tunnel senza aumento di capacità. Il sistema provvisorio di trasferimento per contro **è un pasticcio che nemmeno nel migliore dei casi disporrebbe delle capacità necessarie.**

Oggi il tunnel autostradale del San Gottardo ha una capacità di 900 veicoli privati all'ora per ogni direzione di marcia. La soluzione del trasbordo non è in grado di gestire l'attuale mole di traffico. Lo dimostra la pianificazione del carico delle vetture private. Nel caso di un risanamento senza realizzazione di un secondo tubo, il carico dei veicoli potrebbe assorbire al massimo 600 auto all'ora per ogni direzione e il trasbordo sarebbe sovraccaricato continuamente. In direzione sud, accadrebbe per circa 1069 ore su 158 giorni e, in direzione nord, per 1025 ore su 148 giorni. Vi sarebbero quindi molti più giorni durante i quali la capacità sarebbe superata per venti ore!

La struttura provvisoria di trasbordo verrebbe sfruttata in modo molto intenso. Un uso intensivo accresce il rischio di panne e di problemi tecnici. È quindi certo che il sistema provvisorio di carico dovrebbe convivere con costanti eventi imprevisti. Le infrastrutture di trasbordo non funzionano. I principali assi Nord-Sud (strada e ferrovia) verrebbero paralizzati per ogni imprevisto.

		Capacità del tunnel autostradale 900 veicoli / ora	Capacità del trasbordo di automobili 600 / ora	Modifiche
Verso sud	Giorni di sovraccarico	57	158	+ 177 %
	Ore di sovraccarico	140	1'086	+ 676 %
Verso nord	Giorni di sovraccarico	52	149	+ 187 %
	Ore di sovraccarico	208	1'025	+ 393 %

3

Per bus, roulotte e camper non vi è alcuna soluzione di trasbordo funzionante: in estate ogni giorno attraverso la galleria stradale del San Gottardo passano circa 100 bus. In inverno sono tra i 40 e i 60 i pullman che dipendono da un collegamento stradale affidabile. Questi veicoli dovrebbero essere caricati sull'autostrada viaggiante per il traffico pesante tra Rynächt e Biasca. Un trasbordo di bus, roulotte e camper sulle navette durante la settimana andrebbe quindi a carico della capacità della ferrovia per i mezzi pesanti; tutto ciò è sconsigliato dagli esperti.

Al massimo i bus potrebbero essere caricati i fine settimana, utilizzando le tracce che in settimana sono normalmente riservate ai camion. Ma questo trasbordo, dicono gli esperti, implicherebbe ulteriori investimenti milionari per ogni impianto. Le stazioni di trasbordo dovrebbero restare in esercizio solo per questi veicoli generando tempi di attesa molto lunghi per evitare di trasportare un solo bus per ogni treno in servizio.

La strada lungo il passo del San Gottardo non rappresenta una valida alternativa per camper e bus a causa delle curve a ferro di cavallo nella Schöllenen e questi mezzi ostacolerebbero di conseguenza il traffico passeggeri su questa tratta. I bus dovrebbero quindi utilizzare altri valichi durante la chiusura.

Di fatto ciò significherebbe una chiusura del San Gottardo durante il risanamento per bus, roulotte e camper. Questa situazione ha conseguenze negative dirette per il turismo. Molte agenzie di viaggio transitano attraverso il San Gottardo per raggiungere quale meta finale traghetti o navi. Per raggiungere in tempo le imbarcazioni dipendono da una corretta pianificazione e da un collegamento stradale lungo il San Gottardo affidabile. Nel caso di impianti di trasbordo provvisori e insufficienti questi autobus cercherebbero alternative lungo i passi alpini in Vallese e nei Grigioni.

La soluzione del trasbordo non è immaginabile nemmeno per il traffico locale. Durante i fine settimana per le squadre sportive sarebbe molto difficile raggiungere i loro avversari in Ticino. Se gruppi di persone non potessero più circolare in Leventina, il turismo di giornata dalla Svizzera tedesca ne soffrirebbe parecchio. Per questi gruppi di utenti gli impianti di trasbordo provvisori non sono proprio una soluzione valida.

Sì a una buona soluzione di risanamento invece di un'ipoteca per i nostri figli

Dopo 35 anni di esercizio la galleria autostradale del San Gottardo deve ora, per la prima volta, essere completamente risanata. Si tratta del normale intervallo dopo il quale un'opera deve subire dei lavori di ristrutturazione importanti. Ogni generazione dovrà quindi confrontarsi con la sfida di risanare il tunnel autostradale del San Gottardo. Con la realizzazione di un secondo tubo di risanamento

3 I calcoli si basano sui dati 2013 del punto di rilevamento 150 nella galleria del San Gottardo. Per la situazione attuale della galleria autostradale sono conteggiate le ore durante le quali il traffico complessivo supera la capacità teorica di 900 veic./ora. Per la situazione con la struttura provvisoria di carico si calcolano le ore durante le quali il traffico di veicoli privati (vettura con rimorchio viene conteggiata per 2) supererebbe la capacità di carico di 600 vetture/ora. La norma svizzera 640 017a indica cosa succede se la capacità teorica viene superata: in una tale situazione di traffico nella struttura la domanda è maggiore della massima forza di trasporto, ossia della capacità. Ciò significa: i flussi di traffico scorrono con un qualità molto bassa. Si formano sempre più colonne. L'infrastruttura di trasporto è sovraccarica. Il traffico collassa

risolveremo il problema in modo durevole. Con la struttura provvisoria di trasbordo **continueremo invece a trasmettere il problema alle generazioni future**. Una galleria di risanamento permette di organizzare i necessari futuri risanamenti in modo semplice, efficiente e ragionevole. Tra 30-40 anni i nostri figli si troveranno di nuovo di fronte alla necessità di risanare la galleria del San Gottardo. Se propendessimo oggi a favore di una struttura di carico provvisoria e dispendiosa, la prossima generazione dovrà continuare a sborsare inutilmente altro denaro. In tale prospettiva il risanamento senza secondo tubo sarebbe per ogni generazione futura sempre più cara. Ad esempio ad entrambi i portali dovrebbero nuovamente essere messe a disposizione superfici di almeno 135'000 m² per la realizzazione delle stazioni di carico. Questo spazio nel frattempo dovrà rimanere riservato. Non può essere utilizzato per altri scopi. Entro il prossimo risanamento la capacità della NEAT, le nuove linee ferroviarie attraverso le Alpi, saranno completamente esaurite. Non possiamo contare su riserve di capacità nel trasporto ferroviario, già oggi spesso insufficienti. Realizzare un'autostrada viaggiante non sarà più possibile per le generazioni future, senza intralciare ulteriormente il traffico merci su rotaia.

Sì a una soluzione di risanamento che tuteli il nostro prezioso territorio

Una struttura provvisoria di trasbordo distrugge territorio prezioso: con la realizzazione di stazioni di trasbordo sorgerebbero giganteschi impianti sui fondovalli o nelle regioni adiacenti. Le stazioni di carico per un uso provvisorio necessitano di una spazio di 135'000 m² per i camion e di 20'000 m² per le vetture private, corrispondenti a circa 22 campi da calcio. Per mettere a disposizione una tale superficie in Ticino e nel Canton Uri sarebbe necessario espropriare molti proprietari terrieri. I Cantoni si opporrebbero alla costruzione di tali opere. Bisognerebbe inoltre considerare molte opposizioni da parte della popolazione locale. Se le stazioni di carico non potessero essere realizzate in questi Cantoni, bisognerà trovare altre soluzioni con i Cantoni di Svitto, Lucerna o Argovia. Ma lì non ci sono superfici a disposizione.



Le rampe di carico per la struttura provvisoria al San Gottardo sarebbero più grandi di quelle dell'Eurotunnel a Folkestone (foto).

Le stazioni di trasbordo previste a Rynächt e a Biasca per i mezzi pesanti sarebbero le più grandi nel loro genere in tutta Europa. Assieme alle stazioni di carico per il traffico passeggeri (previste ad Airolo e a Göschenen), alla fine del risanamento dovrebbero essere smantellate. L'iniziativa delle Alpi ha recentemente chiesto che a Basilea e a Chiasso si realizzino due ulteriori stazioni di carico. Ciò ingigantirebbe ulteriormente le strutture di trasbordo creando costi esorbitanti. Nemmeno in queste regioni non vi sono riserve di territorio. Il materiale rotabile supplementare appositamente acquistato (28 locomotive, 400 vagoni e 28 vagoni di accompagnamento) dovrebbe essere ammortizzato in questo lasso di tempo.

Sì alla galleria di risanamento, senza pregiudizi nei confronti del trasporto delle merci su rotaia

Alcune traccie nel nuovo tunnel di base della NFTA dovranno essere riservate alla strada viaggiante per i camion tra Rynächt e Biasca. Possono transitare al massimo tre treni all'ora per direzione. Così facendo sarà sfruttata la capacità massima del nuovo tunnel, ma non vi sarà spazio sufficiente per il trasbordo dei camion sulla strada viaggiante. La domanda è infatti superiore.

Per compensare questa mancanza di capacità vi possono essere due soluzioni.

Prima: Un treno internazionale di merci all'ora dovrebbe transitare nel tunnel attuale invece del nuovo tunnel di base della NFTA per far spazio alla soluzione di trasbordo. Contrariamente al collegamento con il tunnel di base, nel quale è sufficiente una sola locomotiva, i convogli di merci pesanti e lunghi ne avrebbero bisogno molte di più. Ciò aumenterebbe ancor più il costo della variante di trasbordo e sarebbe un duro colpo per l'ambiente.

Seconda: al posto della deviazione di un treno internazionale di merci nel tunnel esistente, la velocità nella galleria della NFTA potrebbe essere ridotta da 200 a 160 km/h al fine di permettere il passaggio di più treni nel tunnel di base. Con questa soluzione bisognerebbe però calcolare un tragitto più lungo da 5 a 6 minuti. Per poter garantire le corrispondenze, l'orario nazionale dovrebbe quindi essere parzialmente adattato durante il periodo di risanamento.

Qualsiasi sia la soluzione scelta, nei due casi il trasbordo provvisorio creerebbe un conflitto d'interesse con il trasbordo dei trasporti transfrontalieri di merci. Gli obiettivi di uno spostamento del traffico transfrontaliero di merci che sono voluti con tanta veemenza da parte degli oppositori della seconda canna della galleria, saranno compromessi dalla soluzione di trasbordo per il risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo.⁴

2) Sì a più sicurezza al San Gottardo: senza secondo tubo di risanamento pericolo costante

La circolazione del traffico in senso opposto è pericolosa nei tunnel lunghi

Il rischio di incidenti in uno spazio ristretto di una galleria con traffico che circola in senso opposto, senza corsia di emergenza, è molto alto. Già solo una normale panne in un tunnel complica notevolmente il lavoro dei soccorsi e può essere all'origine di incidenti gravi o addirittura di drammatici incendi. Questo non è il caso solo per la galleria autostradale del San Gottardo, ma per tutti i tunnel in cui si circola nei due sensi. A testimoniare questo rischio per la sicurezza sono i gravi incidenti con numerosi morti e feriti verificatisi in diverse gallerie europee:

- Galleria del Monte Bianco (11,8 km): 24.3.99, 39 morti per un incendio a un veicolo
- Tunnel del Tauri (6.4 km) 29.5.99, 12 morti, 49 feriti dopo un incidente di massa con incendio
- Il tunnel di Gudvanga (11,4 km), 5.8.13, 80 feriti per un incendio

⁴ Sia il rapporto sul trasferimento del traffico, sia il messaggio relativo al risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo affermano chiaramente che la realizzazione di un secondo tubo non avrà conseguenze negative sullo sviluppo del trasferimento del traffico.

"...e non ha alcun effetto negativo sul trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci transalpino". Messaggio relativo al risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo, 2013-1345

"Non c'è alcun rapporto, né giuridico né tecnico, tra la costruzione di una seconda canna (senza ampliamento della capacità) e il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento" Rapporto sul trasferimento del traffico 2013, p. 148

Paragonato a tutti gli altri tunnel della rete di strade nazionali svizzera e considerato il volume di traffico, il rischio di incidenti al San Gottardo è maggiore. Nel 2012, la media giornaliera dei chilometri percorsi dai veicoli nelle due corsie senza la separazione del senso di marcia sono stati 285'000. Con una velocità media di 80km/h i veicoli si trovano nella galleria per 12 minuti. Nel tunnel autostradale più lungo del mondo si verificano così 75'000 incroci in media all'ora.

La costruzione di due tubi con separazione del traffico riduce notevolmente il rischio di incidenti. Il confronto tra i tunnel del San Gottardo e del Seelisberg, dalla loro apertura nel 1980, parla da sé: il numero di morti in incidenti nella galleria del Seelisberg è 4 volte inferiore rispetto al San Gottardo.



Rischio per la sicurezza

- 75'000 incroci all'ora
- Estremo pericolo di incidenti frontali fatali

Tunnel del San Gottardo	Tunnel del Seelisberg
Aperto nel 1980	Aperto nel 1980
16,9 km	9,3 km
1 tubo bidirezionale	2 tubi unidirezionali
36 morti	9 morti

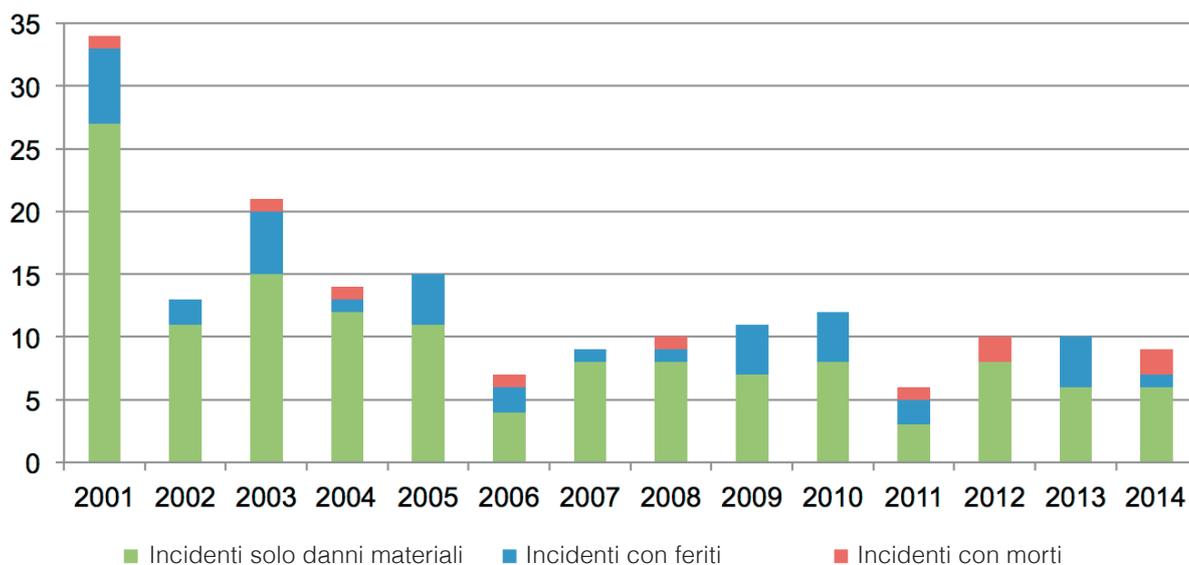
Il grave incidente del 2001

	Tunnel del Gottardo	Tunnel del Seelisberg
Apertura	1980	1980
Lunghezza	16,9 km	9,3 km
Numero di tubi	1 con circolazione in senso opposto	2 con direzione di marcia separata
Morti dall'apertura	36 morti	9 morti

36 morti in incidenti sono 36 morti di troppo

Dalla sua apertura, 36 persone hanno perso la vita nella galleria del San Gottardo. Solo tra il 2001 e il 2014 sono morte 21 persone, mediamente quasi due ogni anno. 18 vittime hanno perso la vita a causa di una collisione frontale poiché in galleria si circola in senso opposto, in contrasto con ogni standard di sicurezza attuale. In soli cinque casi erano coinvolti mezzi pesanti ma in queste occasioni hanno perso la vita 16 persone. L'incidente più grave che si è verificato fino ad oggi nel San Gottardo è costato, nel 2001, la vita a 11 persone a seguito di una collisione frontale. Un secondo tubo eliminerebbe completamente questa causa di incidenti.

Nel 2004 l'Ufficio per la prevenzione e gli infortuni (upi) ha realizzato uno studio sulle circostanze che influenzano la sicurezza stradale nelle gallerie. Esso giunge alla conclusione che il rischio di incidenti – oltre alla lunghezza e alla larghezza della galleria, al volume del traffico e alla percentuale di mezzi pesanti – dipende direttamente dal numero di tubi. L'upi ha calcolato l'incremento della sicurezza in caso di separazione del senso di circolazione. Il risultato: il numero di persone coinvolte in incidenti si ridurrebbe del 53%. Verrebbero insomma evitati ogni anno incidenti che coinvolgono da 4 a 6 persone (di cui 4 feriti leggeri e uno grave) così come un morto ogni 2 anni.



Persone coinvolte in incidenti nella galleria autostradale del San Gottardo, 2001-2014

Dal 2011 sono state coinvolte in incidenti 128 persone. 21 di queste sono morte.

Persone coinvolte in incidenti	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Numero di morti	21	2	0	2	1	0	0	1	0	1	0	1	2	0	11
Numero di feriti gravi	38	3	0	2	0	0	5	2	1	2	0	1	10	1	11
Numero di feriti leggeri	69	0	4	1	2	7	7	1	3	5	5	2	3	6	23
Totale	128	5	4	5	3	7	12	4	4	8	5	4	15	7	45

© USTRA, 2015 5

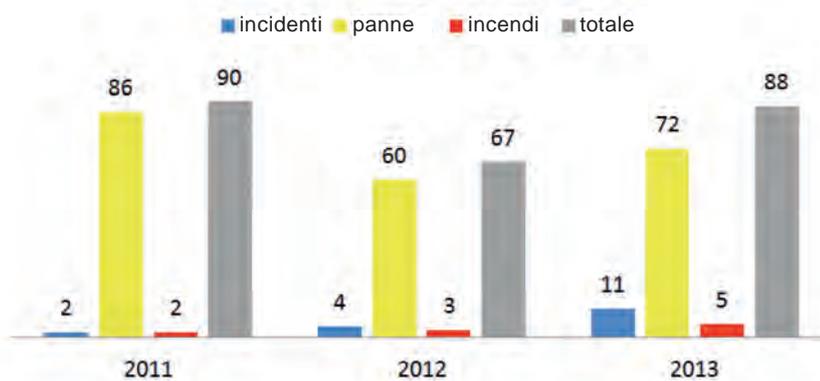
5 Fonte: Factsheet USTRA: http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/index.html?lang=de&download=NHZlpZeg7t,Inp6iONTU042I2Z6InIac y4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCEdX5_fWym162epYbg2c_jjKbNoKS6A--

Due tubi semplificano il lavoro dei soccorsi

- Dal 2002 si sono verificati annualmente da 6 a 15 incendi nella galleria autostradale del San Gottardo.
- Tra il 2008 e il 2012 i pompieri sono dovuti intervenire annualmente circa 130 volte, nei mesi peggiori fino a 20 volte.
- Le panne richiedono ogni anno tra 250 e 300 interventi, con punte di 70 interventi nei mesi estivi.
- Negli scorsi anni il numero di questi contrattempi è rimasto alto. Nel 2014 è stato lanciato 95 volte l'allarme nella galleria del San Gottardo. I motivi delle chiamate di soccorso sono stati:
 - 22 volte a causa di un incendio
 - 19 volte a causa di un incidente
 - 14 volte per inquinamento chimico o di olio
 - 20 volte per assistenza tecnica a mezzi pesanti in panne
 - 23 per il soccorso alle persone attraverso il 144

Numero di chiusure al San Gottardo

(secondo le informazioni di Viasuisse)



Per i soccorsi il lavoro viene semplificato notevolmente con due tubi. Se una canna dovesse venir chiusa a causa di determinate circostanze, il traffico potrebbe essere deviato nell'altra galleria.

Con la costruzione di un tubo di risanamento, e dunque con la separazione dei sensi di marcia, si potrebbe creare in entrambe le gallerie delle corsie di emergenza. Queste oggi non esistono. Con la costruzione del tunnel di risanamento al San Gottardo la sicurezza aumenterebbe sensibilmente.

Incidenti nella galleria autostradale del San Gottardo, secondo la tipologia di incidente, 2001-2014

Nella galleria autostradale del San Gottardo si sono verificati dal 2001 13 incidenti originati da manovre di sorpasso o cambi di corsia. In occasione di 70 incidenti si è assistito ad una collisione frontale. Questi incidenti potrebbero essere evitati completamente con la costruzione di un secondo tubo e dunque con la separazione dei sensi di marcia.

Tipologia	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
0 Sbandamento o per colpa propria	30	0	4	2	1	2	2	2	1	1	2	1	3	1	8
1 Sorpasso o cambio corsia	13	6	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0
2 Tamponamento	38	1	1	4	0	1	0	1	1	1	5	1	4	5	13
5 Attraversamento della carreggiata	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6 Collisione frontale	70	1	1	2	0	7	8	5	4	5	8	6	12	5	6
7 Fase di parcheggio	5	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Altro	24	0	1	0	3	1	1	1	2	0	0	5	2	1	7
Totale	181	9	10	10	6	12	11	10	9	7	15	14	21	13	34

© USTRA, 2015

Le misure di sicurezza alla galleria esistente non apportano miglioramenti decisivi

Da anni si lavora per migliorare la sicurezza nella galleria autostradale del San Gottardo attualmente in funzione. Sebbene sia stato fatto tanto, i miglioramenti sono piuttosto modesti. Misure sensate come il sistema di dosaggio vanno mantenuti per contribuire in futuro alla sicurezza nei due tubi con senso di marcia separato. Senza il passo decisivo del secondo tunnel, gli standard di sicurezza al San Gottardo rimangono insoddisfacenti e mettono in pericolo vite umane.

Ciò che è incredibile è che i contrari a questa soluzione sicura affermano che le persone e i veicoli sarebbero molto più in pericolo con due tubi. In questo modo i contrari alla soluzione di risanamento con due tunnel propongono una barriera retrattile di separazione tra le due corsie. Non viene preso in considerazione il fatto che questa possa venire stortata durante una collisione con un mezzo pesante o che possa diventare un ostacolo per i soccorsi. Le forze di soccorso nella galleria del San Gottardo dispongono di veicoli che possono cambiare direzione sul posto in ogni luogo del tunnel. Con una soluzione arzigogolata per mezzo di una barriera centrale retrattile, i soccorsi verrebbero limitati in modo decisivo.



In caso di un incidente con collisione con la barriera centrale retrattile questa può, a dipendenza della violenza dell'impatto, diventare un oggetto ingombrante e pericoloso in mezzo al tunnel. Il comitato referendario propone soluzioni irresponsabili che, secondo loro, dovrebbero aumentare la sicurezza. Facendo così però giocano con la sicurezza e la vita degli automobilisti.

Il tunnel deve essere adattato agli odierni standard e offrire la stessa sicurezza delle gallerie ferroviarie

Se il tunnel autostradale del San Gottardo venisse costruito oggi secondo le norme in vigore, i sensi di marcia dovrebbero essere separati. La costruzione di un singolo tubo con sensi di marcia opposti non è semplicemente più conforme agli standard attuali. A partire da 10'000 veicoli al giorno e per corsia è obbligatorio separare i sensi di marcia in due gallerie.

Anche nel traffico ferroviario è prassi separare per direzione di marcia in due tubi: il tunnel di base del Monte Ceneri che verrà inaugurato nel 2019, con la sua lunghezza di 15,4 chilometri, sarà dotato di due gallerie, ciò che impedisce la collisione di due treni. Il consigliere federale Leuenberger si è così espresso nel 2003 in Parlamento: «Per quanto riguarda la sicurezza abbiamo deciso il 3 luglio 2001 di costruire la galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri con due tubi, separando i sensi di marcia. Gli organi competenti federali ci hanno consigliato questo passo per motivi di sicurezza. Tenete conto che parliamo di una galleria ferroviaria con traffico misto, nel quale circolano sia convogli merci sia passeggeri. Per ragioni di sicurezza queste gallerie vengono costruite con due tunnel in tutta Europa. Il secondo tubo serve ai soccorsi al posto di una piccola galleria di emergenza. Vi sono dei vantaggi anche in relazione all'esercizio e alla manutenzione; se un tubo viene chiuso per lavori, il secondo rimane in funzione».

Questi standard di sicurezza in grado di salvare vite umane non devono valere solo per i passeggeri sui treni. Anche gli utenti della strada devono essere protetti dagli incidenti secondo le moderne norme di sicurezza.

La Francia mostra il buon esempio – Sì alla costruzione di un secondo tubo di risanamento per motivi di sicurezza

Già dal 2007 la Francia punta sulla costruzione di un secondo tubo di risanamento per motivi di sicurezza. Per il tunnel del Fréjus, costruito anch'esso nel 1980 e lungo 13 km, si sta scavando un secondo tunnel. Dopo la conclusione del risanamento del tubo esistente, la galleria sarà in funzione con due gallerie con sensi di marcia separati. Questo è quanto previsto anche per la galleria del San Gottardo. La decisione politica è stata presa nel 2004 dopo l'incidente nel tunnel del Monte Bianco, che nel 1999 è costato la vita a 39 persone a causa di un incendio. L'UE ha adattato nel 2004 le sue direttive per migliorare la sicurezza per gli utenti nei lunghi trafori stradali.

Il test delle gallerie del DMT su mandato dell'ADAC evidenzia un rischio sistemico

Nella primavera del 2015 è stata testata la sicurezza di diverse gallerie in Germania, Austria, Italia e Svizzera. Degli oltre 20 trafori esaminati il San Gottardo figura all'ultimo posto. Il criterio "sistema di galleria" è stato valutato con la peggior nota possibile, ossia "assolutamente insufficiente". In particolare è stato considerato il traffico in senso contrario, la mancanza di una corsia di emergenza, la larghezza delle corsie, la grande distanza tra aree di soccorso e la mancanza di paraurti in caso di collisioni alle entrate e nella aree di soccorso. Il potenziale di rischio della galleria è stato valutato

alto, anche a causa della sua lunghezza, del traffico che circola in senso opposto e della quota relativamente importante di mezzi pesanti (22,8%). La costruzione di un secondo tubo permette di separare i sensi di marcia e creare una corsia di emergenza su tutta la lunghezza del tunnel, ciò che riduce sensibilmente il potenziale di rischio e dunque aumenta la sicurezza.

3) Un sì al tunnel di risanamento è importante per l'economia

Le economie di tutti i cantoni necessitano di una soluzione efficiente

Le economie di diversi cantoni svizzeri dipendono da collegamenti stradali funzionanti verso il Ticino e l'Italia. Che durante i lavori di risanamento al San Gottardo venga messa in campo una soluzione efficiente in grado di garantire le capacità necessarie è nel diretto interesse dei cantoni elvetici. Per suffragare questo argomento è interessante leggere le cifre che mostrano quanto i cantoni dipendono economicamente da questo importante asse stradale.

Tabella 6: Quota del commercio estero che passa dai confini ticinesi, 2008 [in Mio, CHF]

Regione	Importazioni	Percentuale	Esportazioni	Percentuale
Regione lemanica	635	9,5%	410	11,0%
Regione dell'Altopiano	1'458	21,8%	809	21,8%
Svizzera nord occidentale	1'277	19,1%	767	20,7%
Zurigo	1'574	23,6%	585	15,8%
Svizzera orientale	930	13,9%	611	16,5%
Svizzera centrale	804	12,9%	528	14,2%
Totale	6'677	100,0%	3'710	100,0%

Fonte: EZV (2011), calcoli interni

Fonte: http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gotthard-Strassentunnels.pdf

Sia per le importazioni, sia per le esportazioni, il confine con l'Italia è di importanza centrale. Ancora più importante che il commercio estero, per il Canton Ticino è determinante il traffico interno con il resto della Svizzera. Quale spazio economico relativamente piccolo, il Ticino dipende strettamente dallo scambio di beni con il resto della Confederazione.

Nel 2014 il commercio totale della Svizzera attraverso il Ticino ammontava a 9 miliardi di franchi. Tra i cantoni svizzeri quelli di Basilea Città, di Basilea Campagna e il Giura figurano tra i principali partner commerciali dell'Italia. Nel 2014 questi cantoni hanno esportato merci per circa 1,3 miliardi di franchi. Anche l'economia romanda ha un grande interesse nei confronti della soluzione proposta per il risanamento del San Gottardo. I cantoni di Vaud, Vallese, Ginevra e Neuchâtel hanno esportato nel 2014 merci verso l'Italia per mezzo miliardo di franchi. I cantoni Berna e Friburgo hanno invece esportato in Italia, sempre passando dai confini ticinesi, beni per circa 600 milioni di franchi.

L'importanza della galleria autostradale del San Gottardo per l'economia viene spesso sottovalutata. Anche per quanto riguarda le importazioni e le esportazioni. Il traffico merci attraverso il San Gottardo è determinante per approvvigionare tutta la nazione. Il traffico commerciale ai confini esterni del Ticino concerne per il 60% la regione di Zurigo, l'Altipiano e la Svizzera Nordoccidentale; nel 2014 ciò equivaleva a importazioni per un valore di 3,9 miliardi e esportazioni per 2,5 miliardi. Circa il 30% delle importazioni e delle esportazioni riguardano la Svizzera centrale e orientale che esporta attraverso il

Ticino 0,8 miliardi e importa merci per un valore di 1,9 miliardi. Il 10% del volume del commercio proviene o è destinato alla regione di Ginevra (importazioni per 0,5 miliardi ed esportazioni per 0,4 miliardi di franchi). Dunque, che il risanamento del San Gottardo avvenga in modo efficiente e sostenibile a lungo termine non è un'esigenza locale ma determinante per tutta l'economia svizzera, rispettivamente per le sue regioni.

L'economia svizzera sta attualmente lottando contro la forza del franco. Se si puntasse su una struttura di trasbordo provvisoria, altamente inefficiente, invece di una galleria di risanamento, si ostacolerebbe ulteriormente l'attività imprenditoriale e artigianale e in generale l'economia delle PMI elvetiche.

Esempio: l'approvvigionamento della Svizzera di frutta e verdura

L'Italia è tra i principali Paesi produttori di frutta e verdura che in Svizzera non vengono coltivate, rispettivamente che devono essere importate durante i mesi invernali (ad esempio pesche, nettarine, uva, agrumi, meloni, ecc). Per l'importazione di frutta e verdura dall'Italia è centrale un collegamento stradale funzionante attraverso il San Gottardo. La stessa cosa vale per le importazioni di prodotti analoghi dalla Turchia, Israele, Grecia e i dai Balcani.

Anche per l'approvvigionamento di verdura e frutta all'interno dei confini svizzeri è necessaria una soluzione pragmatica e funzionale per il risanamento del San Gottardo. Il Ticino è un'importante regione per la coltivazione di verdura svizzera (ad esempio le patate precoci sul Piano di Magadino). Questi prodotti devono giungere in Svizzera interna passando dal San Gottardo. Al contrario il Ticino si rifornisce di frutta e verdura che giunge dalla Svizzera romanda e dalla Svizzera tedesca.

Oggi la frutta e la verdura (con l'eccezione delle banane) vengono trasportate in tutta Europa sulla strada, su appositi veicoli refrigeranti. A causa della deperibilità dei prodotti è importante garantire una catena logistica puntuale e senza interruzioni. Per il trasporto di alimentari deperibili sono previste alcune deroghe al divieto di circolazione notturno e festivo.

In caso di una soluzione di trasbordo provvisoria, nella migliore delle ipotesi non basteranno le capacità. Come mostra l'esempio dell'approvvigionamento della Svizzera in verdura e frutta, una simile soluzione ha un impatto diretto sull'approvvigionamento dei consumatori di prodotti di uso quotidiano. Per garantire questi servizi è necessario, durante il risanamento del San Gottardo, avere in funzione un secondo tubo e non fare esperimenti già sin d'ora destinati a fallire.

Sono le nostre imprese e i nostri cittadini a beneficiare di un collegamento viario funzionante attraverso il San Gottardo

Sono i nostri imprenditori, la nostra economia, che dipendono da un collegamento stradale funzionante attraverso il San Gottardo. Circa il 75% del volume di traffico al San Gottardo sono spostamenti interni. Il traffico di transito della zona UE rappresenta solo il 25%. È solamente nei periodi di vacanza come a Pasqua o a Pentecoste che il traffico estero supera quello degli automobilisti e dei camion svizzeri che utilizzano il tunnel del San Gottardo. È proprio per i nostri concittadini e le nostre aziende che abbiamo bisogno di una soluzione funzionale per il risanamento della galleria autostradale

del San Gottardo – e non per il traffico estero. I dati sono ancora più rilevanti se si considera la parte del trasporto stradale che viene effettuato con i mezzi pesanti, che rappresenta circa il 15% dell'insieme del traffico al San Gottardo (circa 0,9 milioni di veicoli su un totale di 6 milioni). La metà proviene dal mercato nazionale o dal traffico import / export per l'economia svizzera.

Il traffico di persone riguarda invece circa l'80% del volume al San Gottardo. L'80% di questa parte è costituito dal traffico interno o da transiti il cui punto di partenza o di arrivo è situato in Svizzera.

Quindi solo l'8% del traffico totale attraverso il San Gottardo è da considerarsi come traffico merci di provenienza esclusivamente straniera.

4) Un Sì per il tunnel di risanamento è un Sì per la coesione della Svizzera

Non possiamo isolare dalla rete stradale interi cantoni

Con la costruzione del secondo tunnel, la vecchia galleria potrà essere risanata senza che il collegamento stradale tra il Ticino e il resto della Svizzera sia interrotto. La stazione di trasbordo così come proposta dal comitato referendario, isolerebbe di fatto, il Ticino, per anni dal resto della Svizzera.

- Per 3,5 anni di lavori di risanamento con una breve pausa durante i mesi estivi e chiusura del collegamento autostradale del San Gottardo per 980 giorni.
- Con una chiusura prolungata da aprile a novembre della galleria nell'arco di 7 anni, durante i quali il collegamento autostradale viene interrotto per un totale di 1050 giorni.
- Utilizzo di stazioni di trasbordo temporanee che anche nel pieno del loro utilizzo non avranno la capacità necessaria. In entrambe le direzioni vi saranno dei sovraccarichi e oltre 1000 ore di attesa all'anno. Ciò rappresenta più un mese all'anno, durante il quale il Ticino sarebbe isolato dal resto della Svizzera, anche in caso di una soluzione con le stazioni di trasbordo.

Negli anni '70 del secolo scorso, gli ultimi Comuni svizzeri sono stati integrati alla rete stradale nazionale. La mobilità e l'apertura della Svizzera sono cruciali per il nostro Paese. La libera circolazione delle merci e delle persone è un punto fermo. Il 28 febbraio 2016 si deciderà se vogliamo isolare totalmente per anni, non solamente dei singoli Comuni, bensì un intero cantone e una regione linguistica dal resto della Svizzera. Non possiamo permetterlo. La Svizzera non deve lasciare delle regioni intere in una tale situazione di isolamento. La costruzione di un secondo tunnel al San Gottardo è una buona, ragionevole e praticabile soluzione, poiché la galleria attuale va comunque risanata. Ciò potrà essere fatto senza che il Ticino e il Canton Uri siano enormemente svantaggiati. Anche solo per rispetto verso questi cantoni e per la coesione del nostro paese è necessario un "Sì" al risanamento del tunnel del San Gottardo.

Al Belchen (A2) sarà costruito un terzo tubo per consentire il risanamento senza una chiusura del collegamento. È necessario procedere nello stesso modo anche al San Gottardo per poter assicurare le medesime prestazioni e gli stessi valori a tutti i cittadini svizzeri. Infine, una precisazione: il tunnel di risanamento al Belchen sull'A2, già stato approvato, costa circa 500 milioni di franchi, ovvero 156 milioni al chilometro, molto di più che i 117 milioni al chilometro previsti per il San Gottardo.

Un Sì al risanamento del tunnel è cruciale per l'economia urana e ticinese

Una chiusura prolungata del tunnel danneggia soprattutto l'economia locale dei cantoni interessati ovvero il Canton Ticino, quello di Uri e i Grigioni. L'impatto economico di un risanamento senza un secondo tubo e con una chiusura prolungata del tunnel ammonta a una perdita che varia da 100 a 300 milioni di franchi del prodotto interno lordo. Una parte essenziale dell'economia di questi cantoni si basa sul turismo, che nel Canton Ticino genera il 7% dei posti di lavoro (fino al 13% nella regione di Locarno). Nel Cantone Uri questa cifra si situa al 9%. Secondo uno studio dell'USTRA sarebbero a rischio fino a 870 posti di lavoro nel Canton di Ticino, Uri e Grigioni se il collegamento autostradale venisse chiuso per un lungo periodo.

		Chiusura totale senza apertura estiva (ca. 900 giorni di chiusura)		Chiusura totale con apertura estiva (ca. 980 giorni di chiusura)		Costruzione del 2° tunnel (ca. 140 giorni di chiusura)	
		[Mio. CHF] [Dipendenti] ²⁾	[%] ¹⁾	[Mio. CHF] [Dipendenti] ²⁾	[%] ¹⁾	[Mio. CHF] [Dipendenti] ²⁾	[%] ¹⁾
Turismo e acquisti	Canton Ticino	100–210 (310–630)	0,13–0,26	80–160 (170–350)	0,10–0,21	10–21 (80–160)	0,01–0,03
	Canton Uri	12–31 (40–90)	0,26–0,65	10–25 (20–50)	0,21–0,53	2–5 (15–40)	0,04–0,11
Spedizioni	Ticino, Uri, Grigioni	16–53 (30–150)	0,02–0,06	17–58 (30–150)	0,02–0,07	7–14 (4–8)	0,01–0,02
Totale	Ticino, Uri, Grigioni	128–294 (380–870)	0,15–0,35	107–243 (220–550)	0,13–0,29	19–40 (94–208)	0,02–0,05

1) La base è costituita dal valore aggiunto lordo (VAL) del Canton Uri (4,7 miliardi CHF) rispettivamente del Ticino (79 miliardi CHF) nel corso della pausa più lunga di 3,5 anni. Le righe «spedizioni» e «totale» si riferiscono alla somma del VAL dei cantoni di Uri e Ticino (83,7 miliardi CHF) durante la pause di 3,5 anni.

2) Equivalente a tempo pieno

L'intervallo indicato nei risultati è dato dagli scenari di trasporto delle merci e dalle ipotesi concernenti i raggruppamenti.

Tabella 1: Effetti economici regionali negativi accumulati per le varianti di chiusura totale del tunnel (Riduzione del valore aggiunto e l'occupazione attraverso il turismo e gli acquisti, così come l'aumento dei costi per le spedizioni)

In particolare:

- Il turismo a Locarno, nella valle Leventina e Bedretto così come nella valle di Blenio: perdita dell'1% del valore aggiunto lordo dell'1% per l'insieme della regione
- Per il settore alberghiero di transito, bisogna aspettarsi alcune difficoltà. I più toccati da una chiusura totale del tunnel saranno sicuramente le stazioni di servizio e i ristoranti sull'autostrada. Il rapporto della SECO del 2011 indica delle perdite delle cifre di affari tra i 4 e 7 milioni di franchi all'anno. Il commercio al dettaglio e i garage presenti sull'asse del San Gottardo devono pure aspettarsi perdite economiche e di impieghi.
- Nel settore dei trasporti e della logistica, le prime aziende a risentire effetti negativi sarebbero le piccole imprese specializzate nei trasporti per i quali il rispetto dei termini di consegna è determinante e che hanno minori possibilità di utilizzare la ferrovia.
- Numerose persone ogni giorno attraversano il San Gottardo per andare al lavoro. Nel caso di una chiusura totale del tunnel autostradale, questi lavoratori dovrebbero deviare per un tragitto molto più lungo. Il traffico pendolare - in caso di una chiusura totale della galleria - ne risentirebbe in modo importante.

6 Fonte: Rapporto dell'USTRA sull'impatto economico (2011) - <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/25223.pdf>

- L'accesso limitato al Ticino indebolirebbe la posizione concorrenziale del cantone stesso. I posti di lavoro presso lo Stato sarebbero anche loro minacciati dalla chiusura totale del tunnel autostradale del San Gottardo, come per esempio al centro di controllo del traffico pesante a Erstfeld / Bodio (circa 50 persone) e fino a 40 posti di lavoro al deposito di Göschenen. Invece, con la realizzazione della galleria di risanamento si avranno effetti positivi causati dagli investimenti indotti dalle misure di risanamento e della costruzione.

5) Sì alla galleria di risanamento = No al traffico e alle colonne sulle strade alternative

Il traffico attraverso le Alpi si suddivide in quattro vie di collegamento principali. Con un traffico medio giornaliero di 17'354 veicoli (2014) l'asse Nord-Sud del San Gottardo è quello più importante. Il 58% di tutti i veicoli attraversano le Alpi tramite il tunnel autostradale del San Gottardo.

Flusso annuale di traffico sui principali assi nord-sud (2014) ⁷

Galleria Gran San Bernardo	679'293 veicoli
Passo del Sempione	949'487 veicoli
Galleria del San Gottardo	6'334'241 veicoli
Galleria del San Bernardo	2'471'752 veicoli
Passo del San Gottardo	579'186 veicoli

⁷ Fonte: USTRA

Se non verrà messa in atto una soluzione efficace durante la fase di risanamento del San Gottardo e questo fondamentale collegamento verso il Ticino verrà bloccato per una variante di trasbordo insufficiente e inefficace, ecco che tutto ciò implicherà deviazioni del traffico e colonne in tutta la Svizzera. Il traffico del San Gottardo si rivergerà in modo importante anche sugli altri passi alpini e causerà disagi dovuti all'aumento dei veicoli su queste strade.

Via alternativa Gran San Bernardo e Sempione: Con un NO al risanamento della galleria del San Gottardo, le regioni di Friburgo, del canton Vaud e del Vallese, quali zone di circonvallazione via il Gran San Bernardo e il Sempione, saranno esposte ad un forte aumento di traffico. Come hanno già dimostrato le diverse chiusure avute sull'asse Nord-Sud del San Gottardo (nel 2001 con la chiusura di due mesi dopo l'incidente nella galleria del San Gottardo, nel 2006 con la chiusura dopo una frana sull'autostrada presso Gurtellen), il traffico pesante si è subito spostato su itinerari alternativi, con conseguenti incidenze sul flusso di traffico e sulla sicurezza nelle regioni toccate. Questi passi alpini, a causa delle pendenze a volte importanti, hanno dei chiari limiti di capacità, come è stato anche recentemente dimostrato da un incidente di un camion italiano nella primavera 2015 a Gamsen, ai piedi del Sempione (vedi immagine).

Al Sempione, durante la chiusura del tunnel autostradale al San Gottardo in seguito alla frana a Gurtellen, il traffico pesante è aumentato del 135,9%. Il traffico dovuto alla deviazione ha inoltre provocato l'aumento anche dei veicoli privati di oltre il 39%.

Nel 2006, durante la chiusura del San Gottardo, il Gran San Bernardo ha registrato un aumento del 36,3% per i camion e del 54,1% per i veicoli privati.



Alternative via San Bernardino–Zurigo–San Gallo–Grigioni

L'itinerario alternativo tramite la strada del San Bernardino è il più sollecitato. Nel 2001, durante la chiusura di due mesi in seguito all'incidente nel tunnel autostradale del San Gottardo, il traffico pesante è aumentato del 31,7%. Durante la seconda chiusura del San Gottardo nel 2006, il numero di camion al San Bernardino ha avuto un'impennata del 285,5%. Per quanto concerne i veicoli privati, vi è invece stato un aumento del 100% (nel 2001) e del 135,5% (nel 2006).

Tabella 9: Spostamento del traffico sulle vie alternative durante le chiusure della Galleria San Gottardo negli anni 2001 (due mesi) e 2006 (un mese) in confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente.

	Chiusura 2001		Chiusura 2006	
	Veicoli pesanti	Auto	Veicoli pesanti	Auto
Galleria San Gottardo	n.v.	n.v.	-96,7%	-86,7%
San Bernardino	+31,7%	100,0%	+285,5%	+134,5%
Sempione	n.v.	n.v.	+135,9%	+39,0%
Gran San Bernardo	n.v.	n.v.	+36,3%	+54,1%

Dati Consiglio federale (2010), analisi proprie. 8

Regioni d'accesso nella Svizzera Centrale: ccon una soluzione di trasbordo al San Gottardo e un portale nord al sud di Altdorf, le code al tunnel del Seelisberg diventerebbero quotidiane. La colonna record al San Gottardo nel periodo di Pasqua nel 2015 è stata la dimostrazione eclatante durante la quale si sono formate code per 45,5 ore su 17 chilometri. Anche il tunnel del Seelisberg è stato chiuso temporaneamente a causa di questo problema⁹.

8 http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gotthard-Strassentunnels.pdf. 55.

9 <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03547/03548/index.html?lang=de>



NEIN zu 2 Millionen Lastwagen. NEIN zur 2. Gotthardröhre!





Nein zur Transithölle!

Am 28. Februar stimmt das Schweizer Volk über folgende Frage ab:

"Wollen Sie die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) annehmen?"

Nur schon die Formulierung der Abstimmungsfrage durch den Bundesrat ist fragwürdig. Denn: **Egal ob Ja oder Nein, die bestehende Strassenröhre am Gotthard wird saniert.** Mit der Sanierung wird der Tunnel heller, breiter und noch sicherer als heute. **Der Bundesrat und das Parlament möchten die Sanierung als Grund missbrauchen, um endlich eine 2. Röhre bauen zu können.** Das ist absurd. Über 50 Organisationen empfehlen deshalb, die 2. Röhre zum wiederholten Mal abzulehnen.

NEIN zu 2 Millionen Transit-Lastwagen: Mit einer 2. Röhre würde der Gotthardtunnel von 2 auf 4 Spuren ausgebaut. Was gebaut und bezahlt ist, wird über kurz oder lang auch genutzt. 2 Millionen statt einer Million Lastwagen werden die **kürzeste 4-spurige Nord-Süd-Achse Europas** nutzen. Die Schweiz wird zur Transithölle. Die Folgen: Verkehrskollaps im Mittelland, in der Romandie und im Tessin, mehr Unfälle von Basel bis Chiasso.

NEIN zur Verschleuderung von Steuergeld: Bau und Betrieb einer 2. Röhre kosten 3 Milliarden mehr als die vernünftige Sanierung. Das Geld für die 2. Röhre kommt aus dem gleichen Topf, wie jenes für die Projekte **in den Städten und Agglomerationen. Dort nimmt der Verkehr rasant zu.** Es fehlt das Geld und hunderttausende Pendlerinnen und Pendler stehen weiterhin täglich im Stau oder drücken sich in überfüllte Züge. Mehr Geld für die Strasse gibt es wegen der 2. Röhre nicht – im Gegenteil!

NEIN zur Demontage der NEAT: Das Schweizer Volk hat 24 Milliarden in neue Eisenbahn-Alpentunnels investiert. Es will den Güterverkehr auf die Schiene bringen und die Alpen vor dem Transitverkehr schützen. **Im Juni wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet – der längste Eisenbahntunnel der Welt.** Eine 2. Röhre würde diese Investition in die NEAT vernichten.

NEIN zu noch mehr Umweltverschmutzung: Mensch und Natur werden in den engen Alpentälern und im Südtessin schon heute stark belastet. Mehr Lastwagen bringen mehr Gefahr, Lärm, Feinstaub und CO₂. **Die Bevölkerung der Kantone Tessin und Uri hat daher immer NEIN zu einer 2. Röhre gesagt.**



Inhalt

VERLAD FUNKTIONIERT	4
Die Deutschschweiz und das Tessin sind mit einem Verlad immer sehr gut verbunden	4
Die Organisation des Verlags für Lastwagen und Autos	5
Die Kapazitäten des Autoverlags und der RoLa genügen	6
Ist die 2. Röhre erst 2033 fertig?	7
Eine 2. Röhre verbraucht mehr Fläche als die Verladeterminale	8
Bei einem Verzicht auf die 2. Röhre gibt es keinen Umwegverkehr im Graubünden und Wallis	9
Die Machbarkeit des Verlags ist in Fachkreisen unbestritten	10
Das Tessin will keine 2. Röhre	10
LEERE VERSPRECHEN	11
Die Versprechen des Bundesrats sind nicht vertrauenswürdig	11
Die EU freut sich über „Reservekapazität“ mit einer 2. Röhre	12
Unglaubliche Versprechen der Befürworter	13
Das Pro-Komitee: Baulobby sucht Aufträge	14
Die Abstimmungsfrage ist irreführend	16
2 MIO. LASTWAGEN	17
Eine Transithölle wie am Brenner	17
Die Prognosen zeigen: Noch mehr Lastwagen!	17
Die Wirtschaft investiert Milliarden in Infrastruktur	18
FINANZEN	19
Eine 2. Röhre kostet vier Milliarden	19
Wie würde die 2. Röhre finanziert?	22
Die 2. Röhre verunmöglicht Agglomerationsprojekte	24
Eine isolierte Maut am Gotthard ist sinnlos	25
VERKEHRSPOLITIK	27
Verkehrskollaps wegen der 2. Röhre	27
Die 2. Röhre sabotiert die NEAT	28
Die 2. Röhre: Der teuerste Pannestreifen der Welt	29
Eine 2. Röhre passt nicht zum Klima- und Umweltschutz	29
SICHERHEIT	30
Der Bundesrat sagt: „Der Gotthardtunnel ist schon heute sicher“	30
Die 2. Röhre bringt mehr Unfälle auf Schweizer Strassen	31
Sicherheit jetzt und ein Blick in die Zukunft	32
Via Sicura und SmartVote zeigen: Die Befürworter sind die falschen Sicherheitsapostel	33
Die 2. Röhre macht die Schweiz zum Gigaliner- und Giftkorridor	34



Davon gehen wir aus:

Der Gotthard-Strassentunnel muss in den kommenden 10 Jahren saniert werden. Dafür muss der Strassentunnel gesperrt werden. **Tunnel-Befürworter möchten diesen Fakt nutzen, um nach zwei erfolglosen Versuchen endlich die 2. Röhre am Volk vorbei zu bringen.**

Das wollen wir:

Es gibt eine viel einfachere und billigere Lösung für die Sanierung: **Einen Verlad des Verkehrs während der Sanierungszeit auf die Schiene.** Der Bundesrat hat bis 2012 selbst vorgeschlagen, für die Sanierungszeit einen Bahnverlad für Autos und eine Rollenden Landstrasse (RoLa) für Lastwagen zu installieren. Dieser Vorschlag muss im Sinne der betroffenen Regionen optimiert werden.

Der Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre» möchte am Alpenschutz und an der Verlagerungspolitik auch in Zukunft festhalten. So hat es das Volk 1994 mit der Annahme des Alpenschutzartikels beschlossen. Eine zwingende Voraussetzung dafür ist der Verzicht auf die 2. Röhre. Ein Verzicht fördert eine Umgestaltung der Strassenlogistik zugunsten der Bahn.

Wir wollen verhindern,...

- ... dass Geld im Gotthard verlockt wird, welches zur Lösung **viel dringenderer Verkehrsprobleme in den Agglomerationen** und den Randgebieten benötigt wird.
- ... dass die EU wegen dem Vorliegen zweier vollausgebauter Röhren Druck auf die Schweiz ausüben kann, alle vier Spuren für den Verkehr zu öffnen und damit den Alpenschutz zu sabotieren.
- ... dass die Befürworter von vier Spuren davon profitieren, dass die 2. Röhre bereits gebaut und erst im Nachhinein über deren volle Nutzung abgestimmt wird.
- ... dass die Schweiz mit einer 2. Röhre zur Transithölle wird.

VERLAD FUNKTIONIERT

Die Deutschschweiz und das Tessin sind mit einem Verlad immer sehr gut verbunden

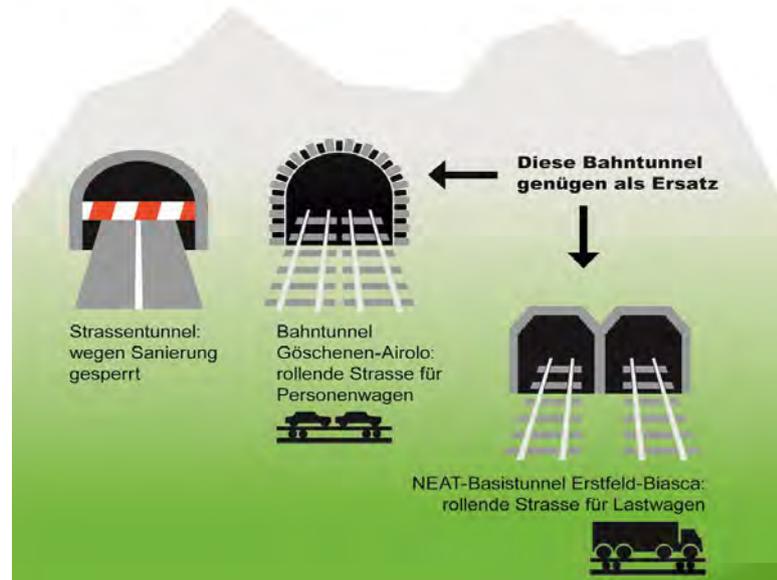
Der Gotthard-Strassentunnel muss in den kommenden 10 Jahren saniert werden. Dafür muss der Strassentunnel gesperrt werden. Die einfachste und billigste Lösung: Einen Verlad des Verkehrs während der Sanierungszeit auf die Schiene. Die Tunnel, die diesen Verkehr aufnehmen können sind bereits vorhanden: Für den **Verlad des Personenwagen steht der bestehende Eisenbahntunnel zwischen Airolo und Göschenen zur Verfügung.** Die Lastwagen werden per Bahn durch den **neuen Gotthard-Basistunnel**, der im Juni 2016 der eröffnet wird, transportiert.

Das Tessin ist während der Sanierungszeit jederzeit auch für Strassenfahrzeuge bestens erreichbar. Dazu kommt, dass **das Tessin und die Deutschschweiz durch die Ceneri- und Gotthard-Basistunnels besser verbunden sein werden als je zuvor.** Die Basistunnel verkürzen die Fahrt gegenüber heute um fast eine Stunde. Die Klagen des Gewer-



beverbands, dass ihren Mitgliedern der Zugang zum „Wirtschaftsraum Lombardei“ versperrt sei, hat weder Hand noch Fuss! Der Kanton Wallis lebt seit Jahrzehnten mit einem Autoverlad durch den Lötschberg als einzige direkte Strassenverbindung zum Mittelland.

Das Ersatzangebot



Unser Film zum Verlad auf Youtube: www.youtube.com/watch?v=FFA9tMirJFO

Die Organisation des Verlads für Lastwagen und Autos

Die Sanierungsarbeiten werden ausschliesslich im Winterhalbjahr vorgenommen. Während den Sommermonaten bleibt der Strassentunnel offen. Für den **Autoverlad** werden die noch bestehenden alten Verladeanlagen in Göschenen und Airolo ausgebaut und für die Zeiten der Totalsperrung des Gotthard-Strassentunnels wieder in Betrieb genommen. **Der Autoverlad von Göschenen nach Airolo ist für die Benutzer gratis.**

Der **LKW-Verlad** wird, entsprechend den Vorschlägen des Ingenieurbüros SMA (in einer Studie im Auftrag des Bundes), aufgeteilt auf eine **Lang-RoLa** von Grenze zu Grenze für den Transitverkehr (zwei Züge pro Stunde und Richtung) und eine **Kurz-RoLa** vom Kanton Uri ins Tessin für den restlichen Verkehr (zwei Züge pro Stunde und Richtung). Die Aufteilung in Kurz- und Lang-RoLa wurde erst möglich, seit das Parlament 2013 sich für den Bau eines 4-Meter Korridors auf der Gotthardachse entschieden hat. Er ermöglicht, vier Meter hohe Lastwagen auf der ganzen Gotthardachse huckepack zu nehmen. Der Bundesrat hat diesen Fakt in seinen Studien bisher nicht untersucht.



Für die Lang-RoLa werden auf bestehenden Bahnarealen an der Grenze Verladestationen geschaffen. Diese Terminals bleiben nach der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels erhalten und bilden einen Teil der Verlagerungsstrategie. **Da somit ein langfristiger Nutzen für die Verlagerung geschaffen wird, müssten diese Terminals auch nicht aus der Strassenkasse bezahlt werden.** Für die Kurz-RoLa werden im Raum Erstfeld und in Biasca provisorische Terminals eingerichtet.

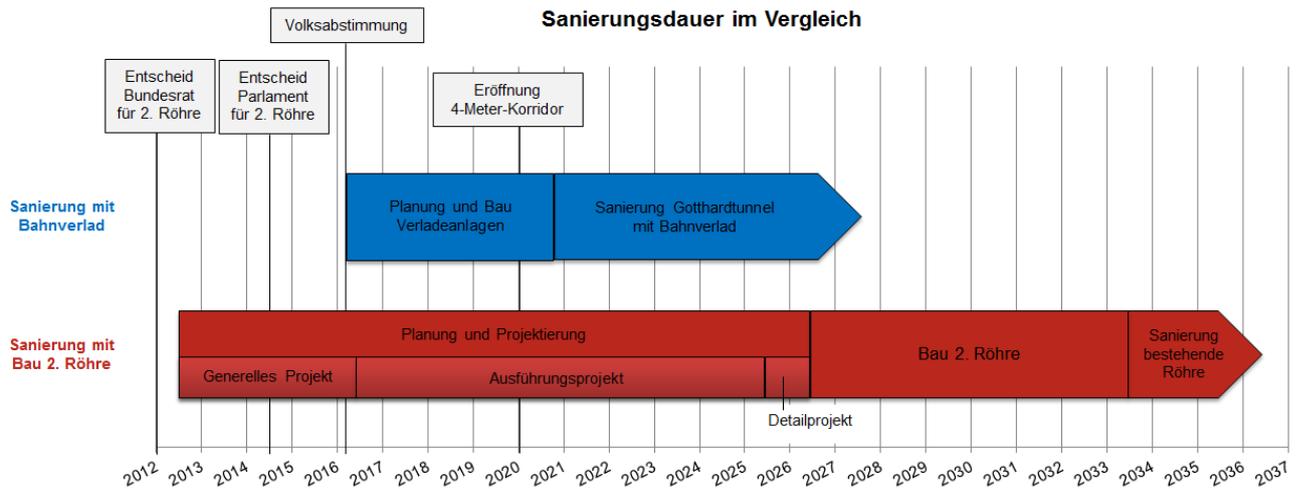
Die Lastwagen bezahlen für die Kurz-LKW-RoLa Gebühren in der Höhe aller eingesparten Kosten für die Fahrt auf der Strasse (rund 210 Franken: LSV, Treibstoff und Fahrzeugabnutzung). Für die Lang-LKW-RoLa gilt ein Tarif wie auf der heute schon bestehenden RoLa durch die Schweiz (ca. 500 Franken).



Die Kapazitäten des Autoverlads und der RoLa genügen

Die Sanierung des Gotthard Strassentunnels findet im verkehrsarmen Winter statt. Am Gotthard verkehren im Winterhalbjahr durchschnittlich 10'000 Autos pro Tag. Zum Vergleich: am Lötschberg werden heute bis zu 14'000 Fahrzeuge pro Tag transportiert (7,5-Minuten-Takt). **Die Kapazität der Autoverladezüge reicht für den Winterverkehr.** Die BLS hat bestätigt, dass sie die gewünschte Kapazität zur Verfügung stellen könnte.

Mit der RoLa können bis zu einer Million Lastwagen transportiert werden. Heute fahren jährlich weniger als 850'000 Lastwagen durch den Tunnel. Ab 2018 hat der Bundesrat den Auftrag, das Verlagerungsziel von 650'000 Lastwagen zu erreichen. Je näher er diesem Ziel kommt, desto billiger wird auch das Alternativangebot auf der Schiene. Der neue Gotthardbasistunnel sollte genutzt werden, um die Verlagerung voranzutreiben.



Ein Vergleich der Sanierungsvarianten zeigt: Eine Sanierung mit Bahnverlad dauert je nach Variante bis 2027. Eine 2. Röhre wäre allenfalls erst 2033 fertig, dann muss noch die alte Strassenröhre saniert werden. 2036 sollte der Spuk laut Angaben des Bundesrates endgültig vorbei sein.

Ist die 2. Röhre erst 2033 fertig?

Eine Sanierung mit Bau einer 2. Röhre etwa dauert doppelt so lange, als wenn darauf verzichtet wird. Gemäss Bundesrat könnte die neue Röhre 2027 in Betrieb genommen werden und die Sanierung der bestehenden Röhre bis 2030 fertig sein. Die 2. Röhre würde möglicherweise auch erst nach 2033 fertig. Dann muss noch die alte Röhre saniert werden.

Damit bis dahin die alte Röhre sicher betrieben werden kann, müsste eine provisorische Sanierung vorgenommen werden. Laut Erhaltungskonzept Gotthard von 2010 müsste für diese Notsanierung des Gotthards der Tunnel entweder während **140 Tagen gesperrt werden, oder aber die Anzahl der Sperrnächte müsste massiv vergrössert werden.**

Im September 2015 gab das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plötzlich an, dass aufgrund von „vertieften Untersuchungen“ die Sanierungsarbeiten auch während Sperrnächten ausgeführt werden können. Über Jahre wäre der Gotthard-Strassentunnel während Wochen vom frühen Abend bis am Morgen komplett gesperrt. Die Frage ist, welchen Angaben aus dem ASTRA man überhaupt glauben kann, wenn plötzlich vor der Abstimmung so revolutionäre Änderungen des Projektes möglich sind. **Wäre eventuell sogar eine komplette Sanierung während der Nacht möglich?** Oder nimmt das ASTRA in Kauf, dass uns im Gotthardtunnel plötzlich die Tunneldecke auf den Kopf fällt? Die Aufhängung der Tunneldecke ist der kritische Zeitfaktor für die Dringlichkeit der Sanierung, denn die Aufhängestäbe sind angerostet. Klar ist, dass bei einem Nein



zur 2. Röhre viel früher saniert werden kann und zu jeder Zeit ein Verlad für Autos und Lastwagen zur Verfügung steht.

Gelände	In Quadratmetern	In Fussballfeldern
Verladestation Rynächt	37'000	5,2
Verladestation Biasca	30'000	4,2
Durchschnittlicher Landwirtschaftsbetrieb Kanton Uri	100'000	14,0
Schwerverkehrszentrum Ripshausen, Erstfeld	70'000	9,8
Aldi, Lidl, Manor und Tellpark Uri	38'000	5,3
Installationsplatz der NEAT in Amsteg	100'000	14,0
Terminal Eurotunnel in Calais	6'500'000	910,4

Ausbruchmaterial	6'300'000 Tonnen
Volumen Festform	2'300'000 m ³
Volumen lose	3'800'000 m ³
in 40 Tönnern (je 24 m ³)	158'333 LKW
in Güterzügen von 1'000 t	6'300 Züge
in Güterzügen (à 300 m)	1'890 km
in LKW (à 13 m)	2'058 km
in Volumen des Primetowers (Zürich)	17
in Volumen des Tour de la Télé (Genf)	78

Eine 2. Röhre verbraucht mehr Fläche als die Verladeterminals

Laut Berechnungen einer Gruppe von Experten der ETH und den SBB wird für die Terminals in Rynächt (Kanton Uri) und in Biasca je eine Fläche von rund 5 Fussballfeldern gebraucht. Eine zeitgerechte Errichtung dieser Anlagen ist unproblematisch, so hat es der Bundesrat in Antworten auf parlamentarische Vorstösse immer festgehalten. Laut neuen Berichten des ASTRA kann die alte Röhre ohne grössere Massnahmen sogar bis 2035 sicher betrieben werden.

Die Befürworter ihrerseits erzählen gerne vom immensen Flächenverbrauch der Verladestationen. Sie verbinden dies mit einem Foto des riesigen Verladeterminals in Calais (Eurotunnel), welches 175 Mal grösser ist, als die Verladestation in Rynächt! Auch Bundesrätin Doris Leuthard braucht bewusst veraltete Angaben aus dem Jahr 2010, vor dem Entscheid des Parlaments zum 4-Meter Korridor. Sie spricht von 19 Fussballfeldern, mehr als doppelt so viele als laut ETH-Experten nötig sind.

In ganz anderen Dimensionen bewegen wir uns bei Bau einer 2. Röhre. **Nur schon die Baustellen in Airolo und Göschenen werden laut Bundesrat insgesamt über 8 Fussballfelder gross sein.** 7,3 Millionen Tonnen Gestein müssen per Bahn oder per Lastwagen weg transportiert werden. Der grössere Teil des Gesteines soll laut neuen Informationen



im Kanton Tessin abgelagert werden. 6'300 Güterzüge oder **fast 160'000 Lastwagen bräuchte man für den Transport.** zusammenhängt gibt das **einen Lastwagenstau von der Schweiz bis nach Russland!** 17 Mal das Volumen des Primetowers in Zürich muss wiederverwendet oder deponiert werden.



Bilder vom Bau der ersten Röhre in Airolo, der von 1970 bis 1980 dauerte: Der Landverbrauch ist enorm.

Bei einem Verzicht auf die 2. Röhre gibt es keinen Umwegverkehr im Graubünden und Wallis

Die Kantone Wallis und Graubünden haben bei den Sperrungen des Gotthard-Strassentunnels nach dem Lastwagenunfall 2001 und dem Felssturz 2006 negative Erfahrungen mit Umwegverkehr gemacht. Diese Ereignisse sind aber nicht mit der geplanten Sanierung ohne 2. Röhre zu vergleichen. Der grosse Unterscheid zu damals: Im verkehrssamen Winter gibt es ein Ersatzangebot auf der Schiene. Im Sommer ist die Gotthardachse jeweils geöffnet. Für den Schwerverkehr bleibt die Fahrt auf der RoLa kürzer und billiger als ein Umweg über das Wallis oder den San Bernardino: Die Nutzung der Kurz-RoLa Rynächt-Biasca dauert maximal 135 Minuten (inkl. Wartezeiten, Verlad und Ablad).

Eine Umwegfahrt über den San Bernardino oder den Simplon braucht deutlich mehr Zeit und ist wegen der längeren Strecke immer teurer (LSVA, Diesel). Das bestätigt auch die Walliser Regierung. Sie erwartet kaum Mehrverkehr am Simplon oder am St. Bernhard. Die Routenwahl durch das Wallis sei kaum attraktiv. Beim Schwerverkehr ergebe sich ein potentieller Zuwachs von maximal rund 15-20 Lastwagen pro Werktag.



Die Machbarkeit des Verlags ist in Fachkreisen unbestritten

Alle Studien des Bundes und von unabhängigen Gremien haben bewiesen, dass die Schiene den Verkehr am Gotthard während der Sanierung aufnehmen kann. **Keine Studie hat bis jetzt das Gegenteil aufgezeigt.** Bis zur Entscheidung des Bundesrates für den Bau einer 2. Röhre, war eine Sanierung mit Bahnverlad in den Berichten die „Optimal-Variante.“ So kam die Untersuchung des Bundesrats 2012 zum Schluss, dass ein Verlad „technisch machbar, leistungsfähig und attraktiv“ sei.

Die Firma SMA und Partner AG hat 2013 den Verlad für das Bundesamt für Verkehr (BAV) untersucht und kommt klar zum Schluss, dass eine Aufteilung in eine rollende Landstrasse zwischen Basel-Chiasso und einer Kurz-RoLa „eine attraktive Kombination aus beherrschbarer Terminalgrösse, Ausnutzung der Trassenkapazität auf dem gesamten Korridor und angebotener Transportkapazität“ bietet. **„Ausserdem besteht in dieser Variante mit der Lang-RoLa Potenzial für ein längerfristiges Angebot.“** Eine Gruppe von renommierten unabhängigen Ingenieuren und Verkehrsexperten hat sich unter dem Namen „Sanieren ohne Verlieren“ (www.sanierenohneverlieren.ch) zusammengetan und die grundsätzlichen Aussagen der SMA-Studie unterstützt. Die vorhandene Infrastruktur reicht, um „ohne Verkehrseinschränkung die gegenwärtige und zukünftige Nachfrage auf Schiene und Strasse durch den Gotthard für Personen und Güter mit den bestehenden Infrastrukturen ununterbrochen zu bewältigen.“

Auch SBB und BLS kommen zu den gleichen Schlüssen. So bestätigt Urs Hochuli, Leiter Autoverlad bei der BLS, dass der am Gotthard geplante Autoverlad realistisch und machbar ist. Peter Jedelhauser, Leiter Nord-Süd-Achse bei den SBB: „Technisch ist eine Verladelösung während der Sanierung machbar.“ Das gilt auch für die vorhandenen Kapazitäten im Gotthard Basistunnel.

Das Tessin will keine 2. Röhre

Die Bevölkerung des Tessins hat eine 2. Röhre immer deutlich abgelehnt. So hat der Kanton 1994 mit 62% der Alpen-Initiative zugestimmt und in 2004 mit 56 Prozent den Avanti-Gegenvorschlag abgelehnt. Schon 2009 hat sich die Koalition sud-nord.ch aus 18 Tessiner und Bündner Vereinen organisiert, welche die Röhre bekämpft. Das Tessin hat schon heute ein stark belastetes Verkehrsnetz. Die Tessiner Luft ist oft stärker belastet als die Grenzwerte eigentlich zulassen. Laut den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz (AefU) hätte **eine 2. Röhre schwerwiegenden Folgen auf die Gesundheit der Tessiner Bevölkerung**, die schon heute sehr stark unter der Luftverschmutzung durch den Transitverkehr leidet.

2016 wird dann der Gotthard-Basistunnel eröffnet: Das Tessin erhält



eine Verbindung mit der Nordschweiz, wie es sie vorher noch nie gegeben hat (2 Stunden zwischen Lugano und Zürich). Es wird deutlich interessanter, für diese Strecke den Zug und nicht das Auto zu nehmen. Die SBB erwartet für die Zukunft praktisch eine Verdoppelung der Passagierzahlen pro Tag. Der Bundesrat hat ausserdem die regionalen Auswirkungen einer 2. Röhre untersucht und kam zum Schluss, dass **die Chancen einer Sanierung mit Bahnverlad für die regionale Wirtschaft im Tessin sowie in Uri grösser sind als die negativen Auswirkungen.**



LEERE VERSPRECHEN

Die Versprechen des Bundesrat sind nicht vertrauenswürdig

Am Gotthard haben behördliche Versprechen nie lange gehalten. **Bei der Eröffnung des Gotthardtunnels 1980 sagte Bundesrat Hans Hürlimann „Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr.“** Kurz darauf fuhren pro Jahr eine Million Lastwagen durch den Tunnel.

Die Geschichte wiederholt sich: Bundesrätin **Doris Leuthard** sagte im Januar 2012 in der Verkehrskommission: „Insofern kann man verfassungskonform nur eine zweite Röhre bauen, wenn man die alte Röhre behält und beide einspurig betreibt, und das ist ein bisschen Seldwyla. **Wir bauen ja kaum 2 Tunnel und lassen je eine Spur leer. Das ist meines Erachtens scheinheilig.** Das wäre nicht sinnvoll investiertes Geld.“ Nur 5 Monate später schlug der Bundesrat dann genau diese scheinheilige Lösung vor!



Es ist unredlich, etwas zu Versprechen, dass man selbst nicht halten kann! Sobald der Tunnel gebaut ist, lassen sich Gesetz und Verfassung schnell ändern. Man stelle sich vor, es stauen sich in der Ferienzeit Autos vor 2 voll ausgebauten Tunnels, weil laut Gesetz nur 2 Spuren befahren werden dürfen. Sicher wird dann eine Mehrheit der Benutzung der vorhandenen Kapazitäten zustimmen und die Verfassung anpassen wollen. **Fällt jedoch der vom Volk 1994 angenommene Alpenschutzartikel, ist das auch das Ende der Verlagerungspolitik.**



Die EU freut sich über „Reservekapazität“ mit einer 2. Röhre

Mit einer 2. Röhre wird der Gotthard zur kürzesten 4-spurigen Strassenverbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Die europäischen Staaten haben ein grosses wirtschaftliches Interesse daran, diese Achse zu nutzen, um die wachsenden Güterströme auf der Strasse aufzunehmen. Vor drei Jahren zeigte sich EU-Verkehrskommissar Siim Kallas begeistert von der 2. Röhre: Sie sei eine „Reservekapazität“, die dazu „beitragen dürfte, Staus bei künftigen Eventualfällen zu vermeiden.“ Seither hält sich die EU auffallend zurück, um das Abstimmungsresultat nicht zu gefährden.

Laut der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) „würde die physische Existenz einer zweiten Röhre **die Schweiz in Transitfragen erpressbar** machen, was angesichts der ungeklärten Zukunft unseres Verhältnisses mit der EU wesentlich ist.“ Auch **Alt-Bundesrat Adolf Ogi** ist aufgrund der EU-Verkehrspolitik der Meinung, es sei „möglicherweise illusorisch zu glauben, die Schweiz könne vier Spuren bauen – und bei grossem Verkehrsaufkommen nur zwei offen haben“. Europarechtler Markus Kern von der Universität Fribourg ist überzeugt, dass die **EU die Öffnung aller Spuren sogar erzwingen kann**, weil das Landverkehrsab-



kommen zwischen der Schweiz und der EU künstliche Begrenzung der Kapazität untersagt. Wollen wir bei zukünftigen EU-Verhandlungen erpressbar sein und die Alpen als Pfand hergeben?



S'Gotthardmärl: www.facebook.com/alpeninitiative/videos/10153639532279670/

Unglaubliche Versprechen der Befürworter

Filippo Lombardi, Franz Steinegger, Jean-François Rime, Ulrich Giezendanner: Die gleichen Leute die heute für eine zweite Röhre kämpfen, tun das schon seit Jahrzehnten. Diese Hauptakteure waren schon immer für eine 2. Röhre mit 4 Spuren. Beim Avanti Gegenvorschlag 2004 hatte das Schweizer Volk das letzte Mal die 2. Röhre abgelehnt. **Alle Nationalräte, die vor 10 Jahren für den Avanti-Gegenvorschlag (und für vier Spuren am Gotthard) waren, haben auch dieses Mal im Parlament für eine 2. Röhre gestimmt!** Auch Doris Leuthard war damals für vier Spuren. Die Befürworter sehen die Sanierung als Chance, die 2. Röhre dem Volk schmackhaft zu machen. Übrigens: Alle Parlamentarier, die heute *gegen* eine 2. Röhre sind, haben auch schon den Avanti-Gegenvorschlag abgelehnt.

Seit Jahren weigert sich die Mehrheit von Bundesrat und Parlament den Alpenschutzartikel der Bundesverfassung umzusetzen. Bundesrat und Parlament haben die **Erreichung des Verlagerungsziels immer wieder hinausgeschoben**. Seit 2011 sagt der Bundesrat, dass auch das Verlagerungsziel 2018 nicht erreicht werden wird. Trotzdem weigert sich Verkehrsministerin Doris Leuthard, weitere Massnahmen zu treffen, um das Ziel endlich zu erreichen. Die Verfassung wird also bereits heute nicht eingehalten. Es stellt sich somit die Frage, warum den Versprechungen, eine 2. Röhre nur zur Hälfte zu brauchen, Glauben geschenkt werden soll.



Das Pro-Komitee: Baulobby sucht Aufträge

Von den 12 Initianten des Pro-Komitees einer 2. Röhre haben 7 Mandate in Bauunternehmen oder sogar Tunnelbauunternehmen. So ist der ehemalige FDP-Präsident Franz Steinegger Verwaltungsratspräsident der Tunnelbaufirma CSC Impresa Costruzioni SA, FDP Alt-Ständerat Georges Theiler im Verwaltungsrat mehrerer Bauunternehmen und SVP-Nationalrat Hans Killer ist Präsident von bauenschweiz, dem Dachverband der Bauwirtschaft. CVP-Vertreter Filippo Lombardi ist Präsident des Bauzulieferers Spaeter Ticino SA. Sein Vater war übrigens Gründer der Firma Lombardi SA welche die erste Röhre gebaut hat und nun an der Projektierung der 2. Röhre beteiligt ist.

Die **Lobbyisten von furrer.hugi**, welche die Geschäftsstelle der Röhrenturbos führten, vertreten unter anderem die Interessen des Fachverbandes der Kies- und Betonindustrie, von auto-schweiz, von motosuisse und von usic, dem Verband der Planerunternehmen im Bauwesen (bei usic sind wiederum über ein Dutzend Tunnelbauplaner organisiert, unter anderem die Firma von Nationalrat Hans Grunder, Mitglied des Pro-Komitees). Trotz den neuen Vorgaben des Lobbyisten-Verbandes, weigert sich furrer.hugi weiterhin standhaft, all ihre Mandate offen zu legen.

Seit kurzen hat der **Gewerbeverband** des umstrittenen FDP-Repräsentanten Hans-Ulrich Bigler das Steuer der Pro-Kampagne übernommen. Vom Fachverband der Schweizerischen Kies- und Betonindustrie, Baumeisterverband, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), bis zu auto-schweiz oder Swissoil: Sie alle lassen ihre Interessen durch den Gewerbeverband vertreten. Eine 2. Röhre bedeutet Bauaufträge in Milliardenhöhe. Es ist offensichtlich, wieso sich diese



Kreise so stark für die sinnlose Geldverschwendung am Gotthard interessieren. Die Sicherheit im Strassenverkehr liegt dem Gewerbeverband wohl kaum am Herzen – es dürfte eher um das Füllen des eigenen Portemonnaies gehen!

Noch ein Fakt: **7 der 12 Initianten des Pro-Komitees haben sich schon bei Avanti (2004) offen für vier Spuren ausgesprochen** – die meisten anderen waren damals politisch gar noch nicht aktiv. Nur Initiator Stefan Engler aus Graubünden hatte sich offen gegen die 2. Röhre ausgesprochen. Zum Nein-Erfolg bei Avanti sagte er damals: „Die Bündnerinnen und Bündner haben wohl gemerkt, dass im Falle eines Baus der zweiten Gotthardröhre der Schwerverkehr auch auf der San Bernardino-Route zunehmen könnte.“



Achtung: Die falschen Fakten der Befürworter!

Wir haben in den letzten Wochen eine beunruhigende Tendenz festgestellt: **Je näher der Abstimmungstermin kommt, desto mehr falsche Fakten werden von den Befürwortern gebraucht.** Diese Taktik hat der Gewerbeverband schon bei der Abstimmung zur Billag im Juni 2015 gebraucht. Der Gewerbeverband scheint die Strategie der falschen Argumente, die man dann von der Gegenseite dementieren lässt, zu einem Teil der politischen Kultur machen zu wollen. Wir wehren uns entschieden gegen diese Entwicklung.

Dass die Lügenstrategie funktioniert, hat der Schweizer Gewerbeverband mit seiner Kampagne gegen die Billag bewiesen. Übrigens: **Auch die Website des Bundesrats zur 2. Röhre ist voller falscher oder irreführender Anspielungen**, welche zum Teil offiziellen, früheren Antworten des



Bundesrates und der Botschaft des Bundesrats zur 2. Röhre widersprechen. **Wir raten, sich im Notfall auf die Botschaft zum STVG zu beziehen, welche deutlich neutraler und korrekter formuliert ist.**

Einige falsche Argumente, die von den Befürwortern gebraucht werden:

- **Die Lüge:** Das Tessin ist während der Sanierung abgeschlossen, der Verlad wird nicht funktionieren. **Die Wahrheit:** Alle Studien, wie auch die SBB und die BLS bestätigen, dass ein Verlad von Autos und Lastwagen technisch funktioniert. Das Tessin wird zu jeder Zeit per Auto erreichbar bleiben.
- **Die Lüge:** Der Landverbrauch einer Verladelösung ist grösser als jener der 2. Röhre. Der Landverbrauch der Verladestationen ist vergleichbar mit der Verladeanlage in Calais. **Die Wahrheit:** Millionen von Tonnen Ausbruchsmaterial müssen beim Bau einer 2. Röhre transportiert, behandelt und deponiert werden. Die Baustellen in Airola und Göschenen sind alleine schon 8 Fussballfelder gross. Die Flächen werden doppelt so lang besetzt wie die Terminalflächen. Das Terminal in Calais ist 175-mal grösser als jenes im Kanton Uri.
- **Die Lüge:** Die 2. Röhre ist billiger als eine Verladelösung. **Die Wahrheit:** Eine 2. Röhre ist 3 Milliarden teurer als die Verladelösung. Dass eine 2. Röhre auch langfristig (bis 2090) teurer ist, beweist die Helbling Studie im Auftrag des Bundesamts für Strassen.

Die Abstimmungsfrage ist irreführend

Der Bundesrat entscheidet über die Formulierung der Abstimmungsfragen. Die Frage vom 28. Februar 2016 wird heissen: "Wollen Sie die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) annehmen?" Diese Frage suggeriert, dass bei einem Nein der Gotthard-Strassentunnel nicht saniert wird. Das stimmt nicht! Die Sanierung des bestehenden Tunnels ist unbestritten. In der Vorlage geht es nicht um die Sanierung des Tunnels, sondern einzig um den Bau einer 2. Röhre. **Der Bundesrat hat die Aufgabe, Abstimmungsfragen objektiv zu stellen. Sie dürfen weder irreführend sein noch suggestiv wirken.** Das ist bei der jetzigen Formulierung nicht der Fall. Sollte sich nach der Abstimmung zeigen, dass die Frage irreführend war, könnten allfällige Unregelmässigkeiten mit einer Stimmrechtsbeschwerde gerügt werden.



2 MIO. LASTWAGEN

Eine Transithölle wie am Brenner

Mit einer 2. Röhre wird die Schweiz zur Transithölle. Darum hat das Schweizer Volk schon zweimal Nein zur 2. Röhre gesagt. Es gibt mehr als genug Kapazität auf der Schiene: Schon heute sind die Schienenkapazitäten nur mit knapp 60% ausgelastet. **Mit der Eröffnung des Basistunnels stehen am Gotthard zusätzliche 40% zur Verfügung.** Diese Bahn-Kapazität sollte genutzt werden, bevor daran gedacht wird, die Nord-Süd Strassenachse auszubauen.

Wie es mit der 2. Röhre in der Schweiz ausschauen wird, kann man heute schon am Brennerpass zwischen Österreich und Italien beobachten. Der Brenner ist heute die mit Abstand am stärksten belastete Strassenachse der Alpen – Tendenz weiter steigend. **Die Brennerautobahn ist komplett 4-spurig ausgebaut.** Sie hat doppelt so viel Strassengüterverkehr wie alle Schweizer Übergänge zusammen. 2013 haben über 1,9 Millionen Lastwagen den Brenner überquert. Der Transitanteil beträgt 91,3%. Ein Drittel der Lastwagen, die heute über den 4-spurigen Brenner fahren, hätten eigentlich einen kürzeren Weg über den 2-spurigen Gotthard. Untersuchungen von 2007 sprechen von **680'000 Fahrten pro Jahr, die eine um mindestens 60 km kürzere Alternative durch den Gotthard hätten.** Diese Tendenz hat sich nicht geändert. Mit dem 4-spurigen Ausbau einer 2. Röhre droht eine Verschiebung eines grossen Teils dieser Lastwagen auf die Gotthardachse von Basel bis Chiasso. Dieser Verkehr soll auf die Schiene und nicht auf der Strasse bleiben!

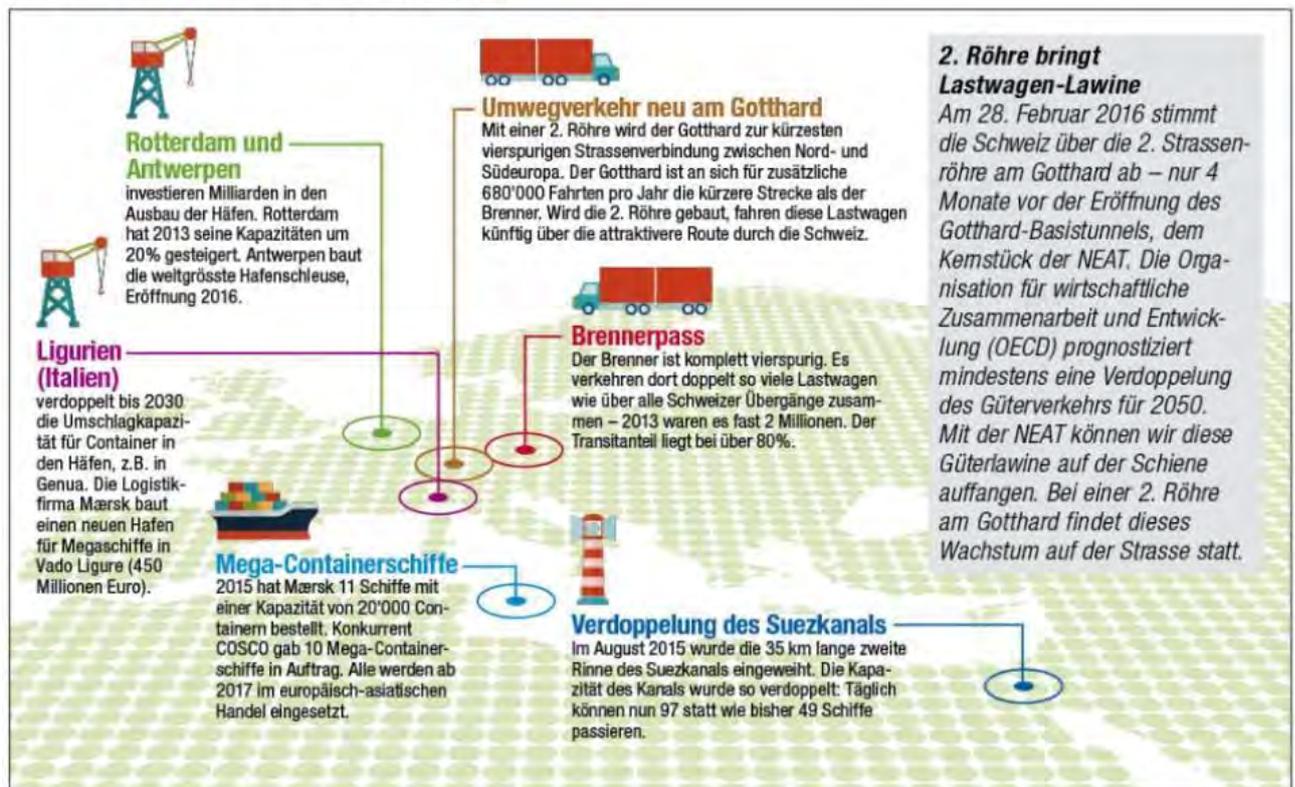
Die Prognosen zeigen: Noch mehr Lastwagen!

Die Prognosen für den Lastwagenverkehr zeigen alle in eine Richtung: nach oben! **Schon in den letzten 3 Jahrzehnten hat sich der alpenquerende Güterverkehr durch die Schweiz verdoppelt.** Laut Prognosen des Bundes setzt sich dieser Trend fort. Wenn keine weiteren Verlagerungsmassnahmen getroffen werden, wird der Güterverkehr auf der Strasse bis 2030 weiter stark wachsen. Laut der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) **wird sich der**



europäische Güterverkehr bis 2050 verdreifachen. Genau um diesen Verkehr aufnehmen zu können, haben wir für 24 Milliarden die NEAT gebaut.

Welche Güterströme auf uns zukommen



Die Wirtschaft investiert Milliarden in Infrastruktur

Auch die Wirtschaft bereitet sich auf diese Güterflut vor. **Sie investiert Milliarden in grössere Häfen, grössere Containerschiffe und die Ausweitung des Suezkanals.** So haben Rotterdam und Antwerpen Milliardenbeträge in den Ausbau der Hafenanlagen investiert. Rotterdam hat 2013 seine Kapazitäten mit der „Maasvlakte 2“ bereits um 20% gesteigert. In Antwerpen wird zurzeit die weltgrösste Schleuse für den Hafenzugang gebaut, eröffnet wird diese 2016.

In den **ligurischen Häfen in Italien** wird die **Umschlagkapazität für Container bis 2030 verdoppelt.** In Genua wurden in den letzten Jahren bereits hunderte Millionen Euro investiert. Die Logistikfirma Mærsk baut aktuell einen neuen Tiefwasserhafen für Megacontainerschiffe in Vado Ligure, eine Investition von 450 Millionen Euro. Verkehre von Norden wie von Süden werden sich den kürzesten Weg suchen – und der kürzeste 4-spurige Weg wird über den Gotthard führen. Die Distanz zwischen den beiden Zentren Rotterdam und Genua ist über den Gott-



hardkorridor 300 km kürzer als über den Brennerkorridor. Der Verkehr von diesen Häfen wird darum über kurz oder lang im Norden oder Süden an unseren Grenzen stehen. Wir entscheiden, ob auf der Strasse oder auf der Schiene.

2015 wurde eine 35 Kilometer lange zweite Rinne des Suezkanals eingeweiht. Die Kapazität des Kanals wurde so verdoppelt. Im Juni 2015 gab die Firma Mærsk die Bestellung von 11 Containerschiffen mit einer Kapazität von 20'000 Containern bekannt. Kosten: 1,8 Milliarden Dollar. Auch Konkurrent COSCO hat dieses Jahr 10 Megacontainerschiffe bestellt. All diese Schiffe werden ab 2017 im europäisch-asiatischen Handel eingesetzt. **Die ersten Megacontainerschiffe von über 19'000 Containern sind seit 2014 im Einsatz**, dabei hatten 2011 die grössten Schiffe noch eine Kapazität von maximal 14'000 Containern. All diese Investitionen generieren Güterverkehr, welchen wir mit der NEAT aufnehmen können. Beim Bau einer 2. Röhre riskieren wir eine Transithölle von Chiasso bis Basel und Schaffhausen.

Artikel	Total
Neubau 2. Röhre	2'000'000'000
Sanierung 1. Röhre	800'000'000
Unterhalt 40 Jahre	1'600'000'000
Total	4'400'000'000

Vielen Dank für ihren Einkauf!

Es bediente Sie:
Doris Leuthard

DI 27.10.2015 14:35Uhr Kasse 1

FINANZEN

Eine 2. Röhre kostet vier Milliarden

Die Sanierung mit 2. Röhre ist unter dem Strich 3 Milliarden Franken teurer als eine Verladelösung. Laut den offiziellen Angaben des Bundesrates kostet nur schon der Bau eines neuen Strassentunnels 2 Milliarden Franken – Kostengenauigkeit +/-30 %. Dazu kommt die Sanierung des heutigen Tunnels von 800 Millionen Franken. Nicht gerechnet hat der Bundesrat aber die Folgekosten: Betrieb und Unterhalt der zweiten Röhre werden laut Bundesrat jährlich 25 bis 40 Millionen Franken verschlingen, bis zur nächsten Sanierung nach weiteren 40 Jahren



also 1 bis 1,6 Milliarden Franken. Bei der RoLa kann man von den Lastwagen auf der RoLa einen kostendeckenden Preis verlangen. Werden RoLa-Terminals an der Grenze gebaut, könnte diese langfristige Investition in die Verlagerungspolitik zum Beispiel aus der Eisenbahnkasse finanziert werden. Oft wird von Seite der Befürworter behauptet, der Bau einer 2. Röhre sei finanziell nachhaltiger. Dabei zeigt ein Bericht aus dem Bundesamt für Strassen, angefertigt von der Bauplanungsfirma Helbling, dass **die Verladelösung auch auf längere Sicht (bis 2090) und bei einer „dynamischen“ Betrachtung gegenüber einer 2. Röhre einen „relativen Kostenvorteil“** von 1,6 bis 2,3 Milliarden Franken aufweist. Die Lösung mit Bahnverlad ist auch bei einer weiteren Sanierung im Jahr 2090 billiger als die 2. Röhre!

	Variante (ohne Sommeröffnung)	Variante (kurze Sommeröffnung)	Variante (lange Sommeröffnung)	Variante (2. Röhre)
Kosten gemäss BR inkl. Verkehrsmanagement	1,2 – 1,5 Mia.	1,4 – 1,7 Mia.	1,8 – 2,0 Mia.	2,8 Mia.
Betrieb und Unterhalt 2. Röhre während 40 Jahren				1,0 – 1,6 Mia.
Einnahmen aus LKW-RoLa-Gebühren	-0,6 Mia.	-0,6 Mia.	-0,6 Mia.	
Verlust an LSVA-Gebühren	0,2 Mia.	0,2 Mia.	0,2 Mia.	
Total	0,8 – 1,1 Mia.	1,0 – 1,3 Mia.	1,4 – 1,6 Mia.	3,8 – 4,4 Mia.
Differenz zur Variante 2. Röhre	-3,0 bis -3,6 Mia.	-2,8 bis -3,4 Mia.	-2,4 bis -3,0 Mia.	

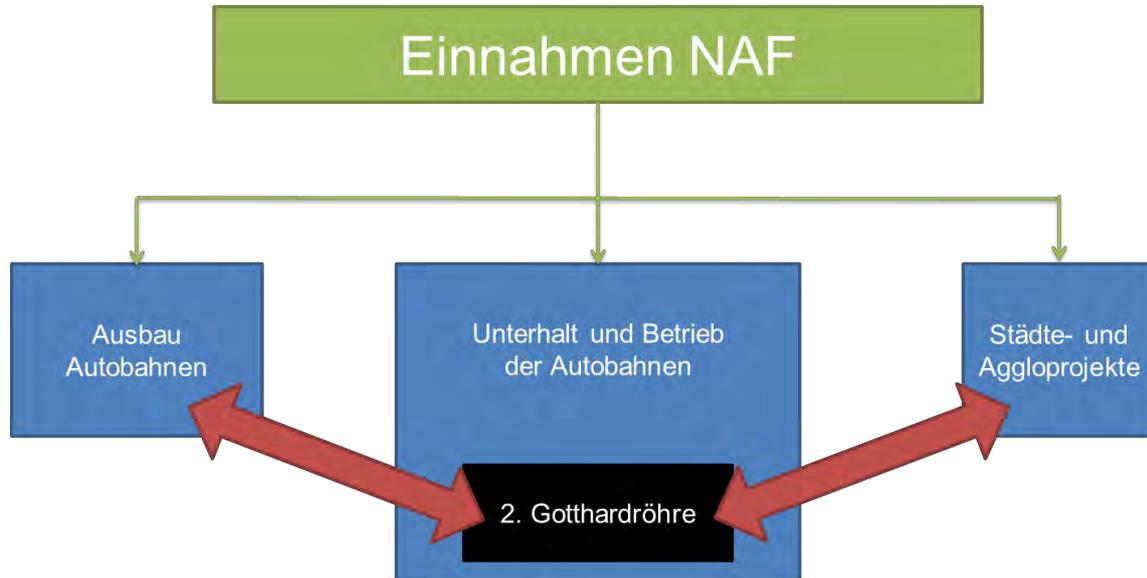
RailValley-Studie: Ist die Sanierung des Gotthardtunnels massiv überteuert?

RailValley, ein unabhängiger Verein zur Förderung von Bahninnovationen, vergleicht in einer Studie die Kosten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit der Sanierung des Arlberg-Autobahntunnels in Österreich. Beide Tunnels sind ähnlich gebaut, haben eine ähnliche Länge und sind ähnlich lange in Betrieb. **Die Sanierung des Arlberg-Tunnels kostet jedoch mit 160 Millionen Euro deutlich weniger als die geplante 800 Millionen Franken teure Sanierung des Gotthardtunnels.** RailValley kritisiert, dass die Sanierung beim Gotthard die Anpassung an die Normen für neu zu bauende Tunnels vorsieht. Die Sanierung des Arlberg-Tunnels strebt keine Anpassung an die Normen für Neubauten an. Als unnötig sieht RailValley insbesondere die Anhebung der Zwischendecke von 4,5 auf 4,8 Meter und die Anpassung der Fahrbahnquerneigung von 2 auf 2,5



Prozent: Die Anpassung der Höhe ist nicht nötig, da die Maximalhöhe für Fahrzeuge 4 Meter beträgt und es bisher nie zu besonderen Vorfällen gekommen ist, die mit der Höhe der Zwischendecke zu tun hatten. Eine Fahrbahnquerneigung von 2,5 Prozent ist laut RailValley ausserhalb von Tunnels sinnvoll, um den Wasserablauf bei Starkniederschlägen zu gewährleisten. Würde der Gotthardtunnel gleich wie der Arlberg-Tunnel saniert, könnte der grösste Teil der Arbeiten in der Nacht mit Offenhalten einer Fahrspur und maximalen Wartezeiten von 30 Minuten durchgeführt werden. **Der Kostenaufwand für die Sanierung des Gotthards würde etwa 250 Millionen Franken betragen.**

Objekt	Gotthard	Arlberg
Ursprüngliches Projekt:	2 Röhren	2 Röhren
Ausgeführtes Projekt:	1 Röhre	1 Röhre
Eröffnung:	5. September 1980	1. Dezember 1978
Tunnellänge:	16'900 m	13'972 m
Fahrbahnbreite:	7,80 m	7,50 m
Höhe		
vor der Sanierung	4,50 m	4,50 m
nach der Sanierung	4,80 m	4,50 m
Fahrbahnquergefälle		
vor der Sanierung	2 Prozent	2 Prozent
nach der Sanierung	2,5 Prozent	3 Prozent
Breite der seitlichen Bankette		
vor der Sanierung	70 cm	70 cm
nach der Sanierung	100 cm	70 cm
Kosten der Sanierung	250 Mio. Fr.	160 Mio. Euro
Kosten Sanierung und Normanpassung (EU) ohne 2. Röhre	1,2 – 2,0 Mia. Fr.	
Kosten Sanierung und Normanpassung (EU) mit 2. Röhre	2,9 Mia. Fr.	



Die 2. Röhre wird über die Unterhaltskasse finanziert. Fast 300 Millionen CHF kostet die Röhre jährlich während der Bauphase. Dieses Geld fehlt in den Agglomerationen.

Wie würde die 2. Röhre finanziert?

Doris Leuthard tut gerne so, als ob die 2. Röhre in keinerlei Konkurrenz zu irgendwas stehe. Was die Basler Zeitung in einem Kommentar als äusserst fragwürdiges Vorgehen bezeichnete. Denn **jedes Kind, das schon mal einen Kaugummi gekauft hat, weiss: ein Franken kann nur einmal ausgegeben werden.**

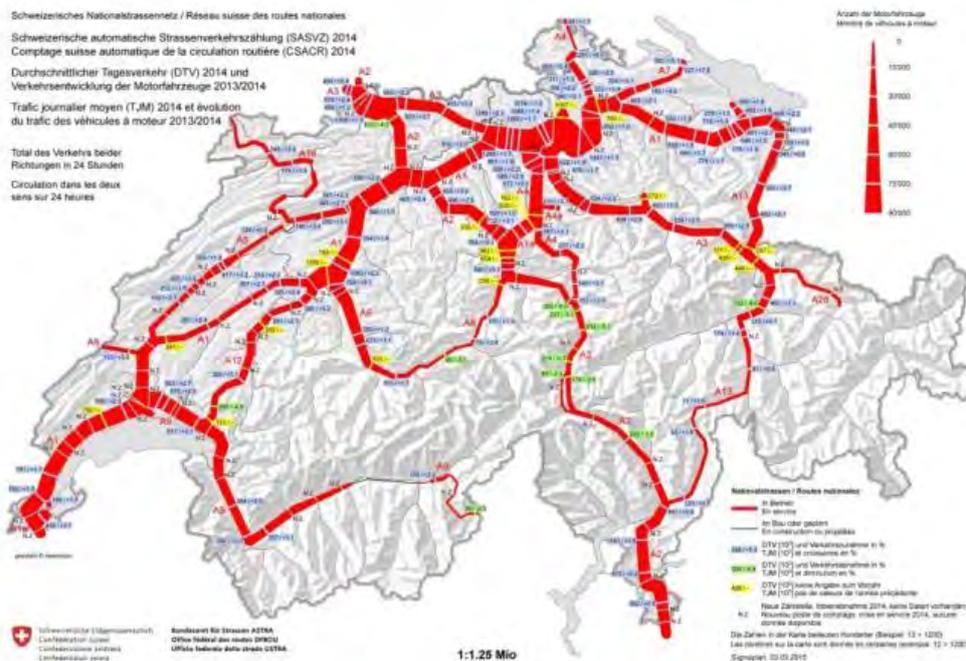
Das Parlament bestimmt jährlich im Budget, wie viel Geld aus dem Strassentopf (Mineralölsteuer und Autobahnvignette) für den Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen gebraucht wird, und wie viel für den Ausbau der Autobahnen und für Agglo-Projekte übrig bleibt. **Die 2. Röhre gilt als Unterhaltsprojekt und wird über die Unterhaltskasse finanziert! Fast 300 Millionen CHF kostet die Röhre jährlich während der Bauphase. Dieses Geld fehlt in den Agglomerationen.**

Schon heute kostet der Unterhalt und Betrieb von jedem Autobahnkilometer 750'000 Franken. Es ist aber wahrscheinlich, dass diese Kosten in den nächsten Jahren massiv steigen werden. Laut Doris Leuthard müssen etwa 140 Tunnels, welche vor 1975 gebaut wurden, saniert werden. „Zudem gibt es etwa 2'300 Brücken, die in die Jahre gekommen sind.“ Werden Unterhalt und Betrieb teuer (bis zu 40 Millionen kostet der Unterhalt der 2. Röhre jedes Jahr), **bleibt weniger Geld für die Engpassbeseitigung und für die wichtigen Agglomerationsprojekte übrig.** Daran ändert sich auch nichts mit der geplanten neuen Finanzierung des Strassenverkehrs (NAF). Doris Leuthard sagte dazu:

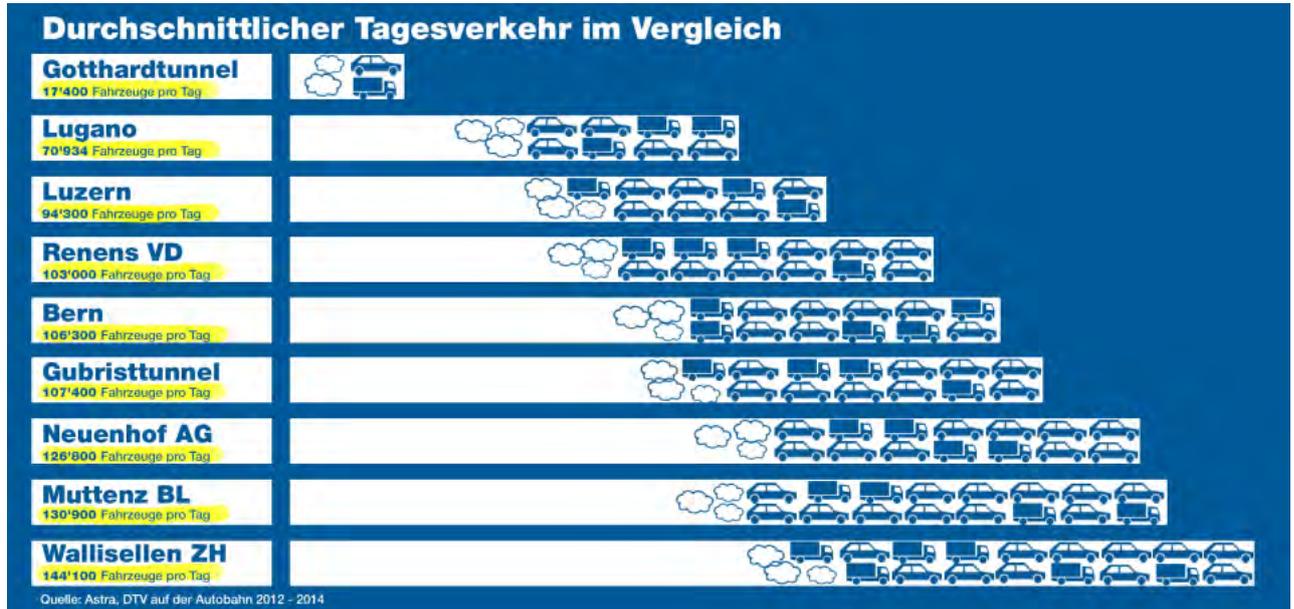


„Auch beim NAF wird dann das Parlament feststellen, was man für Unterhalt und Betrieb braucht und was noch für die Engpässe und die Agglomerationen übrig bleibt.“ In Zukunft werden Strassen so oder so deutlich mehr Geld brauchen. Weder Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ist finanziert, noch der Unterhalt, oder die Beiträge an Berg- und Randregionen. Die Reserven gehen voraussichtlich 2018 zur Neige, weil die Ausgaben steigen, während die Einnahmen zurückgehen. Es droht eine Finanzierungslücke von 1,2 Milliarden Franken pro Jahr. Die 2. Röhre steht vor diesem Hintergrund völlig quer in der Landschaft.

Wäre es nicht besser, das Geld dort einzusetzen, wo täglich 100'000 und mehr Autos verkehren statt am Gotthard, wo es durchschnittlich nur 17'000 sind? Wäre es nicht sinnvoller, den täglichen Arbeitsverkehr rund um die Zentren von St. Gallen bis Genf und von Basel über Luzern bis Chiasso zu erleichtern, statt das Geld am Gotthard zu verlocken? 80 Prozent des Verkehrs am Gotthard ist Freizeitverkehr. Darum erreicht der Gotthard-Strassentunnel nur zu Ferienzeiten und an einigen Wochenenden Verkehrsspitzen.



Belastung der Nationalstrassen 2014 - Durchschnittlicher Tagesverkehr und Entwicklung



Die 2. Röhre verunmöglicht Agglomerationsprojekte

Dem Bund standen 6 Milliarden Franken im jetzigen Agglo-Fonds für die Mitfinanzierung von Verbesserungen der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen zur Verfügung. Die Kantone reichen Projekte ein. Der Bund entscheidet dann, welche Projekte mitfinanziert werden können. Das meiste Geld ist verbraucht. In Zukunft soll die Finanzierung darum über den neuen Nationalstrassen und Agglomerationsfonds (NAF) passieren. **Alle Agglomerations-Projekte, die in der letzten Finanzierungsrunde nicht finanziert werden konnten, stehen in direkter Konkurrenz mit der 2. Röhre.** Insgesamt wurden Bundesbeiträge von 1,4 Milliarden CHF gefordert, welche vom Bund noch nicht finanziert werden. Über ein Drittel der gefährdeten Projekte sind in der Romandie und 22 Prozent im Raum Zürich. Die Westschweiz und Zürich benötigen also mehr als die Hälfte aller Bundesbeiträge, welche für die Agglomerationsprojekte eingesetzt werden müssten. Norbert Schmassmann von der CVP meint dazu: „**Eine 2. Gotthardröhre bindet Mittel, die andernorts für die Verkehrspolitik fehlen.** Die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz bestehen nicht am Gotthard, sondern tagtäglich in den Agglomerationen.“

Unter den Projekten, die beim Bau einer 2. Röhre gefährdet werden, befinden sich Autobahnumfahrungen, Tramanschlüsse und Velostationen. Betroffen wären zum Beispiel die Umfahrung von Morges, die Nouvelle liaison ferroviaire Neuchâtel-Le Locle, die Limmattalbahn, der Autobahnanschluss Wil-West, Expresstram 10 in Basel, die Entlastungsstrasse Münsingen Nord, die Unterführung am Bahnhof Visp, eine Velostation in der Altstadt von Luzern, die Tramlinie Lugano oder auch die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Stadtgebiet Chur... und



dies ist nur eine zufällige Auswahl der gefährdeten Projekte!



Auch die Politik hat gemerkt, dass die Prioritäten anders gesetzt werden müssen. So meinte FDP-Ständerat Ruedi Noser: „Persönlich bin ich der Ansicht, dass wir dringendere Verkehrsprobleme lösen müssen.“ Die gleiche Meinung vertritt auch **Markus Hausamman von der SVP**: Die für die 2. Röhre „benötigten Mittel fehlen für die Bewältigung der Verkehrsaufgaben im Mittelland.“



Eine isolierte Maut am Gotthard ist sinnlos

Viele Befürworter möchten die 2. Röhre nach dem Vorbild der Brennerautobahn mit einer Maut finanzieren. 24 Spuren hat die Mautstelle Schönberg an der Brennerautobahn. Auf der Fläche von fast fünf Fussballfeldern wird hier das Geld für die Bergautobahn eingetrieben. Bei viel Verkehr bildet sich Stau und die Beschleunigung der gestressten Fahrzeuglenker verursacht Lärm und Emissionen. Wo soll auf der Gott-



hardachse eine solche permanente Anlage gebaut werden?

Wenn es nur am Gotthard Tunnelgebühren gibt, droht den anderen Alpenübergängen Umwegverkehr. Darum wird man gleichzeitig auch am San Bernardino und am Simplon Gebühren verlangen müssen. Warum aber sollen Urner, Tessiner, Walliser und Bündner für die Benutzung „ihrer“ Strassen extra bezahlen, während Zürcher, Basler und Genfer ihre Autobahnen gratis befahren dürfen? Das heisst: **Ohne ein generelles Road Pricing, wo die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz herrschen, macht eine isolierte Maut am Gotthard keinen Sinn.** Zu genau den gleichen Schlüssen kommt übrigens auch der Bundesrat. Der Schweizerische Gewerbeverband und die anderen Befürworter wehren sich übrigens selbst am stärksten gegen eine Tunnelgebühr.

Und noch etwas: **Lastwagen fahren weiterhin gratis durch den Tunnel, weil man wegen der Verträge mit der EU keine zusätzliche Tunnelgebühr verlangen kann.** Nach einer Volksentscheid zur 2. Röhre noch nachträglich bei der EU noch eine Maut heraus zu holen ist wohl mehr als illusorisch. Bei einem Nein zur 2. Röhre ist eine Maut am Gotthard schlicht unnötig, weil über 3 Milliarden gespart wurden.



Die Mautstelle Schönberg am Brenner: 24 Spuren, fast 5 Fussballfelder gross, Lärm, Stress und Stau.



Mit 3 Milliarden Franken könnte man...

- ... 60'000 Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel ausrüsten und sie damit viel sicherer machen – das sind 10'000 Fussgängerstreifen mehr, als dass es heute in der Schweiz hat!
- ... 5 Millionen Kilometer neue und asphaltierte Velowege bauen – oder auch 13 Velowege bis zum Mond.
- ... alle momentan in der Schweiz in Verkehr gesetzten Personenwagen mit einem Spurhalteassistenten ausrüsten.
- ... die ganze Bevölkerung der Schweiz ein Jahr lang alle zwei Wochen ins Kino schicken.
- ... 500 Karibikinseln kaufen.
- ... in jeder Gemeinde der Schweiz 21 neue Spielplätze bauen.
- ... jedem Kind auf der Welt eine Tafel Schokolade schenken.
- ... auf einer Fläche neue Solarpanels installieren, die viermal so gross ist wie der Bodensee.
- ... 15 Jahre lang einen zweiwöchigen Vaterschaftsurlaub bezahlen.
- ... 70 Prozent aller Rentnerinnen und Rentner ein GA schenken.

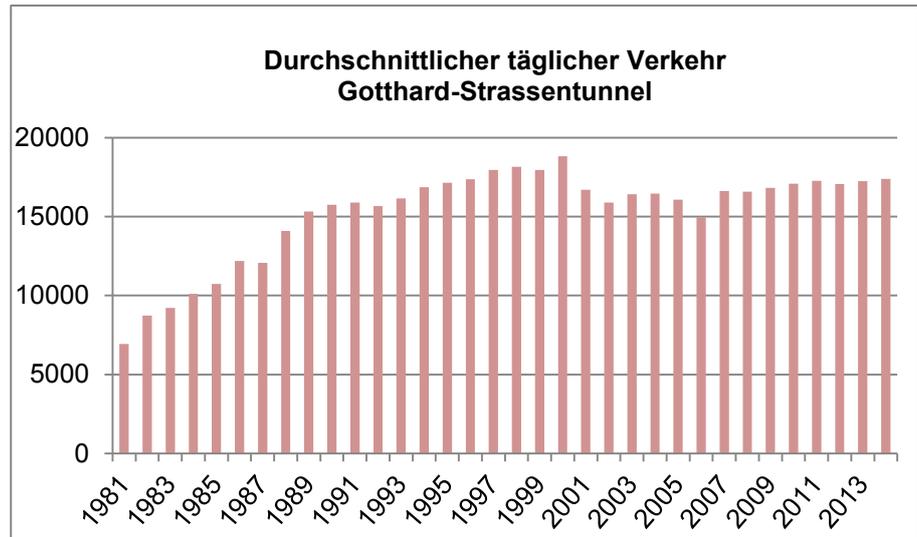
VERKEHRSPOLITIK

Verkehrskollaps wegen der 2. Röhre Seit 2001 stagniert der Verkehr am Gotthard – im Unterschied zu fast allen andern Nationalstrassen. Trotzdem werden im Sommer regelmässig schon kürzeste Staus am Gotthard im Radio gemeldet. Die Kantonspolizei Uri sagt dazu: „Das sind sehr viele Staus, die sich kurz bilden, weil ein Fahrzeug nicht anfahren konnte, und sich 10 Minuten später wieder auflösen. Auf solche Meldungen könnten wir verzichten.“ Werden die Staumeldungen gebraucht, um Politik zu machen? Seit sich der Bundesrat für die 2. Röhre entschieden hat, ist die Zahl der Staumeldungen von kürzesten Staus stark gestiegen! Noch 2012 vermeldete das ASTRA ganze vier Kürzest-Staus von einem Kilometer am Gotthard-Nordportal – 2014 Jahr waren es bereits 195 Staus mit einem Kilometer.

Mehr Strassen bauen, um den Stau zu verhindern, so sagte Forscher Lewis Mumford 1955, sei genauso wie „seinen Hosengürtel öffnen, um Übergewicht loszuwerden.“ Die Staustunden auf den Autobahnen haben sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt. Im Gegensatz zum Gotthard sind die Agglomerationen von Zürich, Genf, Lausanne und Basel sowie der Abschnitt zwischen Härkingen (Solothurn) und dem Aargauer Wiggertal besonders betroffen. An der Umfahrung von Genf staut sich der Verkehr an 270 Tagen im Jahr, am Gubristtunnel sowie auf der Nordumfahrung der Stadt Zürich wurde an nur 20 Tagen kein Stau registriert. Eine 2. Röhre bedeutet noch doppelt so viele Transitlastwagen auf Schweizer Strassen. **Die 2. Röhre wäre der Tropfen, welcher das Fass zum Überlaufen bringt!**



Einen viel besseren direkten Effekt auf die Staulänge als eine 2. Röhre hätte die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Am Freitag und Samstag sind viele Lastwagen unterwegs. Die Verlagerung des Schwerververkehrs auf die Schiene würde die Zahl der (Ferien-)Staus am Gotthard um rund einen Drittel vermindern.



Die 2. Röhre sabotiert die NEAT

1992 hat das Schweizer Volk der NEAT mit den Basistunnels am Gotthard, am Lötschberg und am Ceneri (Eröffnung 2020) zugestimmt. Mit dieser grössten Investition in der Geschichte des Landes – 24 Milliarden – sollte der Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden. Die neuen Basistunnel am Gotthard und am Ceneri werden die Fahrt in den Süden gegenüber heute um eine Stunde verkürzen. Für Markus Hausamman von der SVP ist klar: **Es sei absolut sinnlos, über eine 2. Röhre zu diskutieren „vorher muss die NEAT wirtschaftlich betrieben werden.“** Das gleiche sagte übrigens auch Befürworter Franz Steinegger in Vergangenheit. Eine 2. Röhre macht die Schweizer Verlagerungspolitik unglaubwürdig.

Je höher die Auslastung des Gotthardbasistunnel durch den Güterverkehr, zum Beispiel durch eine stärkere Verlagerungspolitik, oder durch eine rollende Landstrasse während der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, desto besser die Wirtschaftlichkeit der NEAT. Laut einer **offiziellen Studie im Auftrag des Bundes führt eine 2. Röhre zu einem „verminderten NEAT-Attraktivitätseffekt“**. Wird der Basistunnel nicht genutzt, riskieren wird laut der Studie Verluste in Milliardenhöhe. Das ist der wahre Preis der 2. Röhre!

Mit dem Verzicht auf eine 2. Röhre könnte die Schweiz beweisen, dass sie die EU-Transporte durch die Schweiz auf der Bahn abwickeln kann



– wie dies das Schweizer Volk seit zwanzig Jahren fordert.

Die 2. Röhre: Der teuerste Pannestreifen der Welt

Ständerat Thomas Minder redet Klartext: **Es sei doch eine „Weltpremiere des Blödsinns“ so viele Milliarden für einen Pannestreifen auszugeben.** Ähnlich äusserte sich CVP-Ständerat Konrad Graber: “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 Pannestreifen nicht befahren wird, der glaubt gleichzeitig an den Storch, den Osterhasen und das Christkind.“

Der Bundesrat hat im September 2015 beschlossen, auf 16 Autobahnabschnitten bei Stau den Pannestreifen frei zu geben. Eine solche Umnutzung von Pannestreifen soll laut Bundesrat lokale Verkehrsbehinderungen verringern. Auch am Gotthard genügt allenfalls ein einfacher Entscheid des Bundesrats, um temporär die vorhandenen 4 Spuren zu öffnen. Warum soll das am Gotthard nicht angewendet werden, wenn vier Spuren zur Verfügung stehen und sich der Ferienverkehr staut?

Eine 2. Röhre passt nicht zum Klima- und Umweltschutz

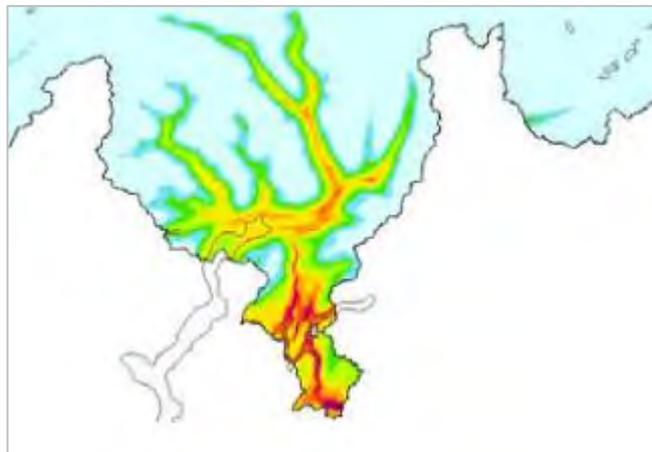
Wer durchatmen und Natur erleben will, findet nichts Vergleichbares mit den Alpen. Mit 35'000 Tierarten und rund 13'000 verschiedenen Pflanzen gehört der Alpenbogen zu den artenreichsten Regionen der Welt. Wer in die Gotthardregion fährt, erlebt aber eine andere Realität. Zwischen den Bergen konzentrieren sich Luftschadstoffe stärker als im Flachland, vor allem im Winter. Die Luftgrenzwerte werden in den Kantonen Tessin und Uri nicht eingehalten. **Der Strassenverkehr und insbesondere die Lastwagen sind die bedeutendste Quelle der allgemeinen Luftverschmutzung.** Die Menschen leben in den engen Tälern viel näher an der Autobahn. Dabei sind besonders jene betroffen, welche in naher Distanz von der Transitachse leben. Vor allem ältere Menschen und Kinder leiden unter schlechter Luft. Für Kinder, die weniger als 100 Meter von einer stark befahrenen Strasse entfernt wohnen, wurde ein um rund 50 Prozent erhöhtes Risiko für Leukämie gefunden im Vergleich zu Kindern, die mehr als 500 Meter zur nächsten Autobahn wohnen. Laut der europäischen Umweltagentur ist Luftverschmutzung durch Stickstoff für geschätzte 75,000 verfrühte Todesfälle in Europa verantwortlich. Stickstoffdioxid (NO₂) wird vor vor allem durch Dieselmotoren verursacht freigesetzt.

Nicht nur die Luft beeinträchtigt die Gesundheit und die Lebensqualität: Jede fünfte Person in der Schweiz ist von schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm betroffen. Lärmbelastungen sind vor allem während der nächtlichen Ruhephase gesundheitsschädlich und verursachen Stress, Nervosität, Müdigkeit, Bluthochdruck und Anfälligkeit für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. **Eine 2. Röhre wird noch mehr Verkehr**



in die engen Täler bringen. Die Lebensqualität der Bevölkerung in der Leventina und dem Reusstal würde weiter sinken.

Die 2. Röhre widerspricht auch der Energiewende. In Europa sind Lastwagen beispielsweise für einen Viertel der CO₂-Emissionen des Verkehrs verantwortlich – Tendenz stark steigend. **Während in der Schweiz die CO₂-Emissionen im Brennstoffbereich seit 1990 pro Jahr um etwa 190'000 Tonnen reduziert werden konnten, haben jene des Verkehrs jährlich um 85'000 Tonnen zugenommen.** Laut Bundesrat könnten durch die Umsetzung des Verlagerungsziels pro Jahr 175'000 Tonnen CO₂ eingespart werden.



Das Südtessin ist heute schon die am stärksten mit Feinstaub belastete Region der Schweiz (Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU).

SICHERHEIT

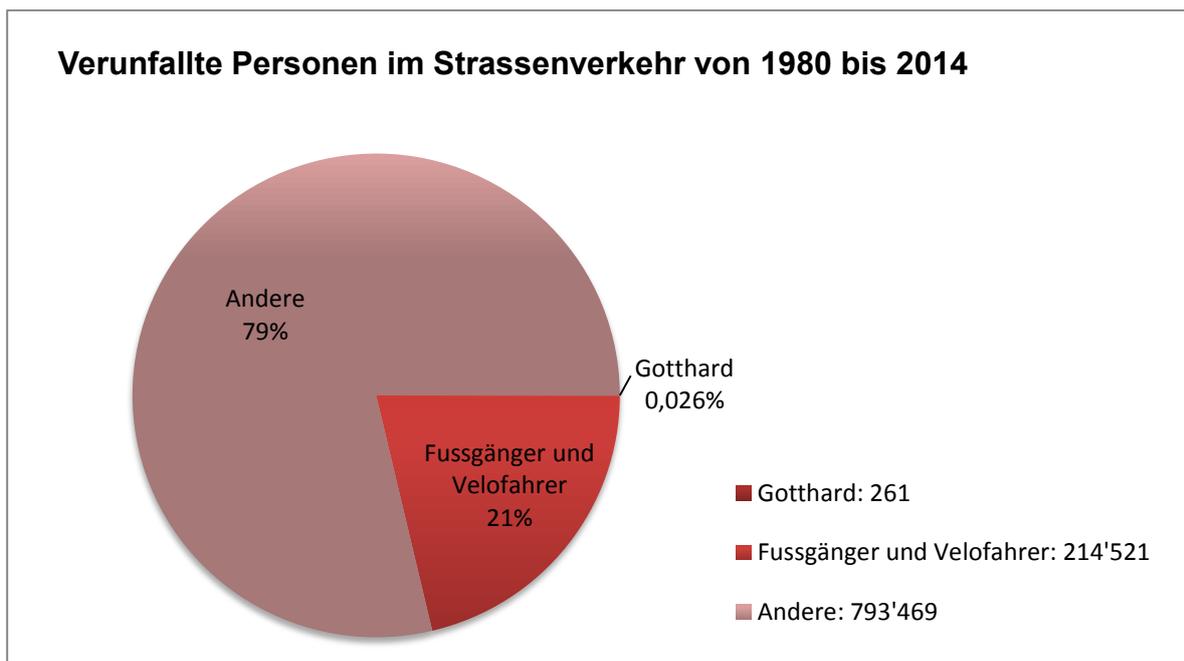
Der Bundesrat sagt: „Der Gotthardtunnel ist schon heute sicher“

Der Bundesrat schreibt: „**Der Gotthard-Strassentunnel ist einer der sichersten Abschnitte im Nationalstrassennetz.**“ Er geht sogar noch weiter: „Die auf der Nationalstrasse vorhandenen Tunnel sind die sichersten Streckenabschnitte überhaupt.“ Das Risiko, im Gotthard in einen Unfall verwickelt zu werden, ist geringer als auf offener Strasse. Die Statistiken reflektieren dies: Nur 0,26 Promille aller Unfälle seit 1980 sind im Gotthard passiert. Oder anders herum: **99,97 Prozent aller Unfälle in der Schweiz geschehen nicht im Gotthard.** Auf den 17 Kilometern im Gotthard passieren nicht mehr Unfälle als auf den andern Strassenabschnitten der Schweiz (der Gotthard repräsentiert 0,24 Promille des Verkehrsnetzes). Nach dem verheerenden Lastwagenbrand von 2001 wurden im Gotthard-Strassentunnel zudem umfangreiche Massnahmen ergriffen. **Die Zahl der Unfälle ist seither fast auf einen Viertel der früheren Werte zurückgegangen.** Mit dem neuen Lüftungssystem wäre eine Katastrophe wie 2001 heute nicht mehr möglich,



auch wenn die Befürworter der 2. Röhre und auch das ASTRA heute gerne mit den schrecklichen Bildern des brennenden Lastwagens Werbung für ihr Infrastrukturprojekt machen.

Die Probleme im Strassenverkehr liegen nicht am Gotthard: Während sich das Sicherheitsniveau für Personenwagen-Insassen markant verbessert hat, stagniert die Zahl der schweren Unfälle von Fussgängern und Radfahrern seit Jahren auf hohem Niveau. Dies schreibt die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) SINUS-Report vom November 2015. Um Fussgänger und Velofahrer besser zu schützen, braucht es laut bfu unbedingt eine Optimierung des Netzes und Verbesserungen an der Infrastruktur. Genau dort fehlt bei einem Bau der 2. Röhre aber das Geld! **Rund die Hälfte der 50'000 Fussgängerstreifen in der Schweiz sind sanierungsbedürftig.** Geschätzte Kosten, um alle sicher zu machen: 1,5 Milliarden Franken. Eine 2. Röhre kostet 3 Milliarden mehr als die Sanierung ohne 2. Röhre.



Mit 3 Milliarden könnte man einen grossen Teil der dringenden Sicherheitsprobleme auf dem Schweizer Strassennetz lösen. 2,6 Promille der Unfälle in der Schweiz passieren im Gotthard. Das bedeutet, dass im Strassentunnel pro Kilometer gleich viele Personen verunfallen wie auf dem restlichen Schweizer Strassennetz.

Die 2. Röhre bringt mehr Unfälle auf Schweizer Strassen

Eine 2. Röhre macht die Strassen in der Schweiz unsicherer. **Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat berechnet, dass 3 Prozent mehr Verkehr am Gotthard zusätzliche Unfälle ausserhalb des Tunnels bedeuten.** Die effizienteste Massnahme zu einer weiteren Verbesserung der Sicherheit ist die vom Volk verlangte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Denn zwei Drittel der tödlichen



Unglücke seit 2002 sind auf Kollisionen mit Lastwagen zurückzuführen. Gemäss bfu trägt der Schwerverkehr sogar noch mehr Schuld: Zwischen 1992 und 2012 sind im Gotthard 91 Prozent der Personen bei Unfällen mit Lastwagen gestorben.

Sicherheit jetzt und ein Blick in die Zukunft

Ein richtungsgetrennter Gotthardtunnel ist mit 2. Röhre allenfalls erst 2037 betriebsbereit. **Die Sicherheit im Gotthard könnte man aber schon heute erhöhen.** Urner Ständerat Markus Stadler und die Waadtländer Ständerätin Géraldine Savary haben zum Beispiel gefordert, die Geschwindigkeit im Tunnel zu senken oder im Norden ein Thermoportal zu errichten, welches Lastwagenbrände verhindert. Der Bundesrat und die Stimmen der Befürworter der 2. Röhre haben diese einfachen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit abgelehnt. Die Scheinheiligkeit der Röhrenbefürworter ist offenkundig.

Schon heute verfügt der Gotthard-Strassentunnel über einen parallel verlaufenden Sicherheitsstollen. Mit der Sanierung wird **die Decke des Strassentunnels höher, die Bankette auf der Seite breiter und die Farbe heller.** Mit einer absenkbaren Mittelleitplanke, welche nur ein Dreissigstel einer 2. Röhre kosten würde, würden frontale Unfälle im besten Fall schon ab 2025 verhindert.

Schon heute könnten Autos der neusten Generation autonom auf der Autobahn fahren. Fast jedes Modell hat schon Notbremssysteme, Überhol-Assistenten, adaptive Tempomaten und Spurhaltesysteme – bis 2035 wird etwas anderes absolut undenkbar sein. Seit 2015 müssen ausserdem alle in Verkehr gesetzten Lastwagen mit technischem Sicherheitssystem wie Spurhalteassistenten oder Schnellbremsassistenten ausgerüstet sein. **Die Gefahr von Frontalkollisionen durch menschliches Versagen (der Grund 90 Prozent aller Unfälle) ist in 20 Jahren praktisch ausgeschlossen.** Das Bundesamt für Strassen ist übrigens selbst überzeugt, dass Fahrroboter bald besser fahren werden als jeder Mensch. Unsere Frage an das Bundesamt: Wofür denn dann noch eine 2. Röhre?



Via Sicura und SmartVote zeigen: Die Befürworter sind die falschen Sicherheitsapostel

Es ist schon erstaunlich, wer nun vor der Abstimmung zu 2. Röhre plötzlich zum Sicherheitsapostel wird. Die wichtigste Massnahme zur Verbesserung der Strassensicherheit war das Gesetz Via Sicura. Das Parlament hat 2012 Via Sicura angenommen. Vergleicht man die Abstimmungen zwischen 2. Röhre und Via Sicura sieht man, dass **fast 50 Prozent der Röhren-Befürworter gegen Via Sicura und damit gegen mehr Sicherheit gestimmt hat**. Von den Initianten des Pro-Komitees haben sich drei offen gegen Via Sicura ausgesprochen. Alle, die im Parlament gegen eine 2. Röhre sind, waren für Via Sicura.

Eine Analyse der SmartVote-Befragung vor den Wahlen zeigt die gleiche Tendenz: **Fast die Hälfte der Kandidaten, welche den Sanierungstunnel befürworten, will auch die „Raser“-Gesetzgebung abschwächen**. Diejenigen, die sich tatsächlich für die Sicherheit im Strassenverkehr einsetzen, sind die Gegner eines Sanierungstunnels: Über 90% von ihnen wollen keine Lockerung der Gesetzgebung bei Geschwindigkeitsübertretungen. Vom Komitee für eine 2. Röhre sind zum Beispiel Olivier Français, Ulrich Giezendanner, Fabio Regazzi, Jean-François Rime, Albert Rösti, oder Christian Wasserfallen für weniger Strassensicherheit.

Ein gutes Beispiel für einen scheinheiligen Sicherheitsapostel ist Röhrenturbo Fabio Regazzi: Er hat eine parlamentarische Initiative eingereicht, die Via Sicura abschwächen möchte (Jean-François Rime hat diese ebenfalls unterschrieben). **Gleichzeitig möchte Fabio Regazzi mit einer Motion das Nachtfahrverbot für Lastwagen verkürzen – unterschrieben haben ausschliesslich Befürworter einer 2. Röhre.**



SmartVote Umfrage 2015: Anteil der Befürworter und Gegner der Lockerung der "Raser"-Gesetzgebung

	Lockerung der „Raser“- Gesetzgebung	Keine Lockerung der „Raser“- Gesetzgebung
2. Röhre Ja/eher Ja	47,7%	52,3%
2. Röhre Nein/eher Nein	9,8%	90,2%

Die 2. Röhre macht die Schweiz zum Gigaliner- und Giftkorridor

Heute sind Gefahrguttransporte im Gotthard nur mit Sonderbewilligung erlaubt. Das wird mit der 2. Röhre wohl nicht so bleiben. Der Bundesrat hat schon 2013 angekündigt, dass **er nach dem Bau einer 2. Gotthardröhre eine Freigabe des Tunnels für Gifttransporte prüfen wird**. Mit der Freigabe des Seelisbergtunnels sind seit 2014 alle zwei-röhrigen Tunnels für den Transport von Gefahrgut freigegeben. Der Lastwagenverband ASTAG macht schon heute Druck, den Gotthardtunnel für Gifttransporte freizugeben. Heute fährt das Gefahrgut auf der Schiene, oder auf der Strasse über den Simplon oder den Brenner zwischen Österreich und Italien. **Nach dem Bau einer 2. Röhre gäbe es auch aus technischer Sicht keinen Grund, um die Beschränkung für Gefahrgut auf der Strasse aufrecht zu erhalten.** Fällt die Beschränkung, löst die Schweiz den Brenner als Gefahrgutkorridor auf der Strasse ab. Eine Welle von Gifttransportern wird zwischen Basel und Chiasso verkehren.

Die gleiche Gefahr gilt bei den Gigalinern. Dies sind 60 Tonnen schwere und 25 Meter lange Megatrucks, die in einer Vielzahl europäischer Länder bereits fahren dürfen. **Je stärker sich das Gigaliner Netz in Europa ausweitet, desto mehr könnte laut ASTRA auch die Schweiz unter Druck geraten, ihre „Gigaliner ganz oder teilweise auch in der Schweiz zuzulassen“.** Als wahrscheinlichstes Szenario wird in Studien im Auftrag des Bundes eine Öffnung der „Autobahn A2 zwischen Basel und Chiasso“ angesehen. **Nach dem Bau einer 2. Röhre, stünde aus technischer Sicht einer Zulassung von 60-Tönern auf den Schweizer Transitstrecken nicht viel im Wege.** Mit der 2. Röhre öffnet die Schweiz alle Schleusen für eine massive Lastwagenflut.





Spendenkonto:

Raiffeisenbank Urner Unterland, 6460 Altdorf
 CH22 8143 1000 0068 1918 3
 z. G. Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre“, 6460 Altdorf

Mehr Informationen auf:

www.zweite-roehre-nein.ch

www.2tunnel-non.ch

www.noalraddoppio.ch

www.alpeninitiative.ch

www.verkehrsclub.ch

www.sanierenohneverlieren.ch, (unabhängige Verkehrsexperten der ETH und der SBB).

www.sud-nord.ch (Tessiner Komitee)

www.uri-gegen-zweite-roehre.ch (Urner Komitee)

Und die Tunnelfreude:

www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen

www.gotthard-sanierungstunnel.ch

Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre»

Nationale Organisationen: Alpen-Initiative | Aqua Viva | Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz | BirdLife Schweiz | Décroissance Bern | Evangelische Volkspartei der Schweiz | Fussverkehr Schweiz | Greenpeace | Grüne Partei der Schweiz | Grünliberale Partei Schweiz | IGÖV Schweiz | Junge Grüne Schweiz | JUSO Schweiz | Lärmliga Schweiz | Mitte Links – CSP Schweiz | Mountain Wilderness Schweiz | oeku Kirche und Umwelt | Pro Bahn Schweiz | Pro Natura | Pro Velo Schweiz | SES – Schweizerische Energiestiftung | SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals | SP Schweiz | Stiftung Pusch | umverkehr | VCS Verkehrs-Club der Schweiz | WWF Schweiz

Regionale Organisationen: ACSI – Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana | Alpeninitiativen Uri | ALRA – Associazione Liberale Radicale per l’Ambiente | Associazione AMICA per il miglioramento ambientale di Castione | ASTUTI Sezione Ticino di Pro Rail Svizzera | ATA Svizzera italiana | Capriasca ambiente | CITRAP Vaud | Cittadini per il Territorio | Coalizione per un collegamento sud-nord | Comitato contro la superstrada Stabio est-Gaggiolo | Ficedula – Società per lo studio e la conservazione degli Uccelli della Svizzera italiana | Greenpeace Ticino | Grünliberale Graubünden | I Giovani Verdi del Ticino | I Verdi del Ticino | JUSO Graubünden | Leventina Vivibile | Medici per l’ambiente Ticino | Moesano vivibile | OGUV Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr | Partito Socialista PS Ticino | POP Vaudois & Gauche en mouvement | Pro Natura Ticino | Sindacato SEV Ticino | solidarités | SOS ambiente mendrisiotto | SP Graubünden | Umweltfreisinnige St.Gallen | Urner Komitee Nein zur zweiten Röhre am Gotthard | Verdi Liberali Ticino | Vereinigung Bündner Umweltorganisationen | VivaGandria | WWF Svizzera italiana

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
 Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch
www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gotthard »
 Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch
www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
 Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch
www.noalraddoppio.ch

Non au gaspillage de 3 milliards



NON à la construction d'un 2^e tunnel routier au Gothard

Le tunnel routier doit être assaini. Pour cela, il existe deux variantes. La première prévoit le ferroutage des voitures et des camions pendant la rénovation du tunnel. La seconde comprend la construction d'un 2^e tunnel avant la rénovation de l'actuel. Cette proposition, combattue par un référendum, coûte trois fois plus cher et dure 10 ans de plus que la première.

Non au gaspillage de 3 milliards

Répondre aux attentes des automobilistes, c'est investir sur le plateau et dans les agglomérations

- Les bouchons au Gothard ? Ils ne sont que saisonniers. Près de 90% des embouteillages se forment sur les autoroutes des régions urbaines.
- Le trafic transalpin est infiniment moins important que le trafic urbain : 17'000 véhicules au Gothard, 106'000 à Crissier, 80'000 à Morges, 63'000 sur le pont du Mont-Blanc.
- Les embouteillages ont augmenté de 138% sur le contournement de Genève entre 2010 et 2012. Au Gothard, ils ont diminué de 10%.

Les moyens financiers sont limités et disputés

- « Les moyens qui seront affectés au Gothard feront défaut pour améliorer les autoroutes dans les pôles économiques de la Suisse » ont écrit les gouvernements cantonaux de NE, GE et VD en juin 2014.

- Les ressources de la Confédération ne sont pas illimitées. L'argent gaspillé au Gothard manquera pour les projets des agglomérations.

Le tunnel routier actuel, inauguré en 1980, peut être assaini sans doubler l'infrastructure

- Le volume de trafic au Gothard est stable depuis 15 ans. Il n'y a pas besoin de nouvelles capacités.
- 17'000 véhicules empruntent quotidiennement le Gothard, soit l'équivalent de la route de Jussy en campagne genevoise.

Non à l'asphyxie des Alpes et du Tessin

Le 2^e tunnel est un cadeau empoisonné pour le Tessin

- Si un 2^e tunnel est construit, les 4 voies seront tôt ou tard utilisées. Cela entraînera une augmentation massive du nombre de camions et des nuisances.

- Les camions déferlent sur le Tessin sans y apporter de valeur ajoutée : 80% des marchandises qui franchissent le Gothard ne font que du transit.
- 70% des camions traversant les Alpes sont immatriculés à l'étranger.

Le Tessin est la région la plus polluée de Suisse

- En Suisse, la pollution de l'air tue 10 fois plus que les accidents.
- Le niveau de pollution de l'air est déjà aujourd'hui très préoccupant au sud du canton. 32 médecins tessinois ont lancé en juin 2014 un appel contre le 2^e tunnel.
- La population tessinoise ne veut pas de ce 2^e tunnel. Elle a déjà dit deux fois non à l'augmentation du trafic alpin et a massivement signé le référendum.

Le Tessin ne sera pas isolé pendant les travaux

- Le Tessin sera mieux relié que jamais avec l'inauguration du tunnel de base du Gothard, en juin 2016. Il faudra à terme une heure de moins pour aller de Lugano à Zurich.
- Pendant les travaux, le sud des Alpes restera accessible en tout temps, les capacités sont suffisantes pour assurer le ferroutage des voitures et des marchandises.
- Pour mieux soutenir le Tessin, faut-il une vraie reconnaissance de l'italien, une présence au Conseil fédéral, des investissements productifs ou un trou supplémentaire dans les Alpes ?

Non au sabotage du ferroutage

La Suisse a investi 24 milliards dans les nouvelles transversales alpines (NLFA). Pour la sécurité et l'environnement, la seule solution, c'est le transfert sur le rail.

On ne construit pas un nouveau tunnel uniquement pour rénover l'existant et compenser des inconvénients provisoires. C'est une stratégie stupide ! Un investissement de cette ampleur doit répondre à une nécessité, produire une valeur ajoutée et se justifier sur le long terme.

Protection des Alpes

- Aujourd'hui, 66% des marchandises traversent les Alpes par le rail en Suisse, contre 15% seulement en France. C'est un succès considérable, il ne faut pas torpiller nos investissements et revenir au « tout à la route ».
- Doubler les voies provoquera un doublement du nombre de camion. Près de 2 millions de camions passent par le tunnel du Brenner (en Autriche 4 voies), contre 837'000 au Gothard.

Sécurité : ouvrir grand les vannes aux camions augmenterait immanquablement les risques d'accidents

- Dans 80% des accidents mortels au Gothard, les camions sont impliqués (2001-2011). Augmenter la sécurité, c'est diminuer le nombre de camions. Et cette diminution est possible grâce au transfert des marchandises sur le rail.
- Les 2 tunnels ne seraient effectifs qu'en 2030. En revanche, une amélioration de la sécurité peut être obtenue beaucoup plus rapidement grâce au transfert du trafic lourd sur le rail.
- « Du point de vue de la sécurité routière, la coûteuse construction d'un 2^e tunnel au Gothard peut être dommageable » a déclaré le bpa, bureau de prévention des accidents. Un 2^e tunnel provoquerait un accroissement du trafic, augmentant ainsi le risque d'accident sur tout l'axe.

Sécurité maintenant

- La sécurité du tunnel du Gothard est bonne. Mais des mesures telles que l'installation d'un portail thermique à l'entrée nord du tunnel pour détecter les véhicules en surchauffe, la pose d'une glissière centrale escamotable pour empêcher les collisions, la limite de la vitesse dans le tunnel peuvent rapidement être mises en place.
- Berne a répertorié 1091 points noirs sur le réseau routier : le Gothard n'y figure pas.



Association « Non au 2^e tunnel au Gothard »
www.2tunnel-non.ch info@2tunnel-non.ch