

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031 322 97 44
Fax 031 322 82 97
doc@pd.admin.ch

Verhandlungen

Délibérations

Deliberazioni

Volksinitiative. «Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen»

Initiative populaire. «Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes»

Iniziativa popolare. «Avanti - per autostrade sicure ed efficienti»



Verantwortlich für diese Ausgabe:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
Tel. 031 322 97 31

Responsable de cette édition:

Services du Parlement
Centrale de documentation
Ernst Frischknecht
Tél. 031 322 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031 322 97 44
Fax 031 322 82 97
doc@pd.admin.ch

S'obtient aux :

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031 322 97 44
Fax 031 322 82 97
doc@pd.admin.ch

Inhaltsverzeichnis / Table des matières

Seite - Page

1.	Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations		I
2.	Rednerlisten - Listes des orateurs		III
3.	Zusammenfassung der Verhandlungen Condensé des délibérations		VII X
4.	Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils		
	Nationalrat - Conseil national	10.12.2002	1
	Nationalrat - Conseil national	11.12.2002	30
	Ständerat - Conseil des Etats	10.03.2003	40
	Nationalrat - Conseil national	13.03.2003	41
	Ständerat - Conseil des Etats	11.06.2003	42
	Ständerat - Conseil des Etats	12.06.2003	63
	Ständerat - Conseil des Etats	16.06.2003	65
	Nationalrat - Conseil national	16.09.2003	75
5.	Schlussabstimmungen / Votations finales		
	Nationalrat - Conseil national	03.10.2003	81
	Ständerat - Conseil des Etats	03.10.2003	83
6.	Namentliche Abstimmungen / Votes nominatifs		84
7.	Bundesbeschluss vom	03.10.2003	91
	Arrêté fédéral du	03.10.2003	95
	Decreto federale del	03.10.2003	99

1. Uebersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

<p>02.040 n Volksinitiative. "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" Botschaft vom 15. Mai 2002 betreffend der Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" (BBI 2002 4501)</p> <p><i>NR/SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen</i></p> <p>Bundesbeschluss über die Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" 11.12.2002 Nationalrat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates. 10.03.2003 Ständerat. Die Frist wird bis zum 27. Mai 2004 verlängert. 13.03.2003 Nationalrat. Die Frist wird bis zum 27. Mai 2004 verlängert. 16.06.2003 Ständerat. Abweichend. 16.09.2003 Nationalrat. Zustimmung. 03.10.2003 Nationalrat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. 03.10.2003 Ständerat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.</p> <p>Bundesblatt 2003 6603</p>	<p>02.040 n Initiative populaire. "Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes" Message du 15 mai 2002 sur l'initiative populaire "Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes" (FF 2002 4187)</p> <p><i>CN/CE Commission des transports et des télécommunications</i></p> <p>Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire "Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes" 11.12.2002 Conseil national. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral. 10.03.2003 Conseil des Etats. Le délai imparti pour présenter un projet est prorogé jusqu'au 27 mai 2004. 13.03.2003 Conseil national. Le délai imparti pour présenter un projet est prorogé jusqu'au 27 mai 2004. 16.06.2003 Conseil des Etats. Divergences. 16.09.2003 Conseil national. Adhésion. 03.10.2003 Conseil national. L'arrêté est adopté en votation finale. 03.10.2003 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté en votation finale.</p> <p>Feuille fédérale 2003 6047</p>
---	---

2. Rednerliste · Liste des orateurs

Nationalrat - Conseil national

Abate Fabio (R, TI)	13
Aeschbacher Rudolf (E, ZH)	9, 35, 77, 82
Beck Serge (L, VD)	78
Bezzola Duri (R, GR)	25
Binder Max (V, ZH)	30
Bruderer Pascale (S, AG)	33
Brunner Toni (V, SG)	23
Bühlmann Cécile (G, LU)	22
Bührer Gerold (R,SH)	7
de Dardel Jean-Nils (S, GE)	31
Decurtins Walter (C, GR)	25
Dormond Marlyse (S, VD)	13
Estermann Heinrich (C, LU)	12
Fehr Jacqueline (S, ZH)	4
Fehr Hans-Jürg (S, SH)	18
Fischer Ulrich (R, AG)	26, 39
Föhn Peter (V, SZ)	32, 77
Garbani Valérie (S, NE)	32
Genner Ruth (G, ZH)	14
Giezentanner Ulrich (V, AG)	12, 13, 14, 18, 78, 82
Graf Maya (G, BL)	28
Hämmerle Andrea (S, GR)	5, 11, 79, 81
Heim Alex (C, SO), für die Kommission	1, 33, 35, 75
Hollenstein Pia (G, SG)	4, 6, 9, 34, 78, 81
Imhof Rudolf (C, BL)	29
Janiak Claude (S, BL)	14
Leuenberger Moritz, Bundesrat	36, 79
Leutenegger Hajo (R, ZG)	19
Marti Werner (S, GL)	32
Marty Kälin Barbara (S, ZH)	21
Maspoli Flavio (-, TI)	81
Maury Pasquier Liliane (S, GE)	15
Ménétreay-Savary Anne-Catherine (G, VD)	16
Mugny Patrice (G, GE)	16
Müller Erich (R, ZH)	20
Pedrina Fabio (S, TI)	31, 81

Pfister Theophil (V, SG)	18
Polla Barbara (L, GE), pour la commission	2, 35, 39, 76
Rechsteiner Rudolf (S, BS)	23, 24
Rennwald Jean-Claude (S, JU)	23
Riklin Kathy (C, ZH)	30
Ruey Claude (L, VD)	8
Schenk Simon (V, BE)	21
Schmid Odilo (C, VS)	26
Simoneschi Chiara (C, TI)	7, 35
Stahl Jürg (V, ZH)	24
Steinegger Franz (R, UR)	27
Steiner Rudolf (R, SO)	24
Studer Heiner (EVP, AG)	13, 27
Teuscher Franziska (G, BE)	17
Theiler Georges (R, LU)	10, 77, 82
Triponez Pierre (R, BE)	20
Vaudroz René (R, VD)	27
Vollmer Peter (S, BE)	25
Walker Felix (C, SG)	6
Weigelt Peter (R, SG)	28
Widrig Hans-Werner (C, SG)	20
Zanetti Roberto (S, SO)	17, 18

Ständerat - Conseil des Etats

Bieri Peter (C, ZG)	43, 58, 71
Brändli Christoffel (V, GR)	50
Büttiker Rolf (R, SO)	47
Epiney Simon (C, VS)	71
Escher Rolf (C, VS)	68
Forster-Vannini Erika (R, SG)	63
Frick Bruno (C, SZ)	52
Gentil Pierre-Alain (S, JU)	48, 74
Hess Hans (R, OW)	46, 55, 57, 58
Hofmann Hans (V, ZH)	53
Inderkum Hansheiri (C, UR)	56, 59
Lauri Hans (V, BE)	44

Leuenberger Ernst (S, SO)	45, 65
Leuenberger Moritz, Bundesrat	54, 56, 61, 67, 70, 74
Lombardi Filippo (C, TI)	48, 60, 65, 69, 73
Marty Dick (R, TI)	51, 64, 66, 73
Merz Hans-Rudolf (R, AR)	52
Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission	42, 53, 55, 56, 57, 61, 66, 68, 69, 70, 72, 74
Schmid Carlo (C, AI)	55
Stadler Hansruedi (C, UR)	49, 62, 66

3. Zusammenfassung der Verhandlungen

02.040 Volksinitiative. "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen"

Botschaft vom 15. Mai 2002 betreffend der Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" (BBl 2002 4501)

Ausgangslage

Die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» wurde am 28. November 2000 mit 105 024 gültigen Unterschriften in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs eingereicht. Die Initiative weist drei Schwerpunkte auf: Einmal soll sich der Bund in allgemeiner Weise für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen einsetzen (Art. 81 der Bundesverfassung vom 18. April 1999, BV). Zum andern sollen Strassen als Teile internationaler Verbindungen und nationaler Netze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses vom geltenden Alpenschutzartikel ausgenommen werden (Art. 84 BV). Das Volksbegehren fordert drittens in einer Übergangsbestimmung, dass innert zehn Jahren nach Annahme der Initiative die Bauarbeiten für die Beseitigung der Engpässe auf folgenden Abschnitten des Nationalstrassennetzes in Angriff genommen sein müssen: Genf–Lausanne, Bern–Zürich und Erstfeld–Airolo.

Die Urheber der Initiative wollen eine angemessene Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen für den Strassen- und den Schienenverkehr sowie die Werterhaltung der Nationalstrassen sicherstellen. Die Autobahnen könnten die ihnen zugeordnete Funktion nur erfüllen, wenn sie den heutigen und künftigen Verkehr zu schlucken vermögen. Die Abschnitte Genf–Lausanne und Bern–Zürich seien aber bereits heute beinahe täglich an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Für die Gotthardrampe und den Tunnel gelte dies mindestens in der Hauptreisezeit. Verstopfte Strassen brächten unsere mobile Gesellschaft ins Stocken und verursachten immense volkswirtschaftliche Kosten. Schliesslich werde mit dem Volksbegehren die Voraussetzung für den Bau der zweiten Gotthardröhre geschaffen. Diese trage zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei.

In den letzten 40 Jahren sind die Verkehrsleistungen stark gewachsen. Das wachsende Bedürfnis nach individueller Mobilität, die zunehmende Verflechtung der Märkte, die allgemeine Senkung der realen Kosten von Fahrzeugen und Treibstoffen, die Entwicklung der Verkehrstechnologie und -infrastruktur sowie die vermehrte Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs haben das Ausmass des Verkehrs in der Schweiz massiv beeinflusst. Mit den vorhandenen Kapazitäten der verschiedenen Verkehrsträger lassen sich diese Mobilitätsbedürfnisse nicht mehr wirtschafts- und umweltgerecht sowie verkehrssicher befriedigen. So werden mehrere gesetzliche Vorgaben im Umweltschutz heute nicht eingehalten (Immissionsgrenzwerte für Lärm, Ozon und lungengängiger Feinstaub). Untersuchungen haben gezeigt, dass das Nationalstrassennetz auf Teilstrecken wichtiger Verbindungen schon heute überlastet ist und sich diese Situation mit zunehmendem Verkehr noch verschärft. Der öffentliche Verkehr hat – verglichen mit andern Ländern – bereits einen hohen Verkehrsanteil. Trotzdem besteht weiterhin ein Verbesserungspotenzial, das mit verschiedenen Massnahmen ausgeschöpft werden soll. Die grössten Verkehrsprobleme bestehen in den Agglomerationen. Sie haben ihre Ursache in der demographischen, gesellschaftlichen, siedlungsmässigen und wirtschaftlichen Entwicklung der letzten Jahrzehnte. Das Verkehrssystem in den Agglomerationen – individueller und öffentlicher Verkehr – ist stark überlastet. Das hat auch Auswirkungen auf die Autobahnen, weil sich hier der Fernverkehr mit dem Agglomerationsverkehr überlagert. Unter diesem Zustand in den Agglomerationen leiden nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch alle Verkehrsteilnehmenden. Der Bundesrat strebt an, die Mobilität nachhaltig, d.h. ökologisch, wirtschaftlich und sozial, zu bewältigen, was nur mit einer koordinierten Verkehrspolitik gelingt. Das bedeutet, dass die einzelnen Verkehrsträger nach ihren komparativen Vorteilen eingesetzt und untereinander verknüpft und die Umweltbelastungen der einzelnen Verkehrsträger reduziert werden. Die Nationalstrassen als Rückgrat des schweizerischen Strassennetzes müssen auch in Zukunft funktionsfähig bleiben. Es geht darum, die Substanz zu erhalten und die Kapazität mittels Telematik zu erhöhen. Zudem sind an neuralgischen Stellen gezielte Ausbauten notwendig. Im öffentlichen Verkehr wird eine Gesamtplanung vorgenommen mit drei Stossrichtungen: Kapazitätsengpässe im Güterverkehr sollen behoben, das Knotenprinzip im Fernverkehr optimiert und der Agglomerationsverkehr verbessert werden. Im Rahmen des Projekts Neuer Finanzausgleich wird schliesslich die Grundkonzeption zur Unterstützung des Agglomerationsverkehrs sowie die Verfassungsgrundlage für die finanzielle Beteiligung des Bundes am Agglomerationsverkehr geschaffen. Die Initiative greift zwar ein berechtigtes Anliegen auf. Ihr Inhalt ist indessen zu undifferenziert. Sie legt das Schwergewicht auf die Kapazitätserhöhung bestimmter Nationalstrassenabschnitte und vernachlässigt damit die andern Verkehrsträger. Vor allem aber gibt das Volksbegehren keine Antwort auf die grossen Verkehrsprobleme in den

Agglomerationen, wo in erster Linie der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden müssen. Der Bundesrat unterbreitet darum einen Gegenvorschlag, der die unbestrittenen Punkte des Volksbegehrens übernimmt, gleichzeitig aber im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik den Ausbau von Schiene und Strasse abgestimmt auf die jeweiligen Vorteile vorsieht. Das erfolgt anhand eines integrierten Programms sowohl für die Nationalstrassen wie auch für den Agglomerationsverkehr. Dieses Programm wird der Bundesrat ein Jahr nach Annahme des Gegenvorschlags vorlegen. Sollten die darin enthaltenen Massnahmen den Rahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr oder die allgemeinen finanziellen Möglichkeiten des Bundes übersteigen, würde der Bundesrat dem Parlament eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags beantragen. Eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags könnte aus denselben Gründen auch für den Fall der Annahme der Initiative notwendig werden.

Der Bundesrat lehnt einen zweiten Strassentunnel durch den Gotthard ab: Dieser Tunnel ist aus Sicht der Kapazität nicht vordringlich; die vorhandenen Mittel sind sinnvoller in andere Projekte zu investieren. Der Tunnel würde sodann die Wirtschaftlichkeit der NEAT beeinträchtigen und ein falsches Signal betreffend Verlagerungspolitik setzen. Schliesslich würde dieses Vorhaben den von Volk und Ständen angenommenen Alpenschutzartikel aushöhlen.

Verhandlungen

11.12.2002	NR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
10.03.2003	SR	Die Frist wird bis zum 27. Mai 2004 verlängert.
13.03.2003	NR	Die Frist wird bis zum 27. Mai 2004 verlängert.
16.06.2003	SR	Abweichend.
16.09.2003	NR	Zustimmung.
03.10.2003	NR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (101:85)
03.10.2003	SR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (34:8)

Die Mehrheit der Verkehrskommission (KVF) des Nationalrates beschloss, den Gegenvorschlag des Bundesrates zur „Avanti“-Initiative weiter auszubauen. Sie übernahm von der Version des Bundesrates die Förderung des Agglomerationsverkehrs. Wie die Initianten von „Avanti“ verlangte die Mehrheit der KVF jedoch neben dem Ausbau der Nationalstrassen A1 und A2 auch den Bau der zweiten Gotthard-Röhre. Hinzugefügt wurde zudem der Antrag, einen Strassenbaufonds zu schaffen, um die Verkehrswege ohne Rücksicht auf die Schuldenbremse finanzieren zu können. In diesen befristeten Infrastrukturfonds soll die Hälfte der bisher angehäuften rund 3,7 Milliarden Franken der Spezialfinanzierung Strassenverkehr als Ersteinlage fliessen. Ebenso sollen ein Teil der Reinerträge aus der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie ein Teil der Reinerträge der Nationalstrassenabgabe in den Fonds fliessen.

Im **Nationalrat** fand der angereicherte Gegenvorschlag der Kommission die Unterstützung einer knappen bürgerlichen Mehrheit. Etwas zurückbuchstabiert wurde beim Strassenbaufonds. Der Rat schloss die Möglichkeit zur Verschuldung des Fonds aus und er verzichtete auf eine Verzinsung des Fondsvermögens.

Die CVP-Fraktion beantragte, die zweite Gotthard-Röhre sei zwar zu planen, über deren Bau aber erst später zu entscheiden. Dieser Vermittlungsvorschlag wurde jedoch von den Tunnelbefürwortern der FDP- und SVP-Fraktion mit 87 zu 37 Stimmen und bei 59 Enthaltungen abgelehnt. Die Sozialdemokraten und die Grünen enthielten sich der Stimme.

Bundesrat Leuenberger wies darauf hin, dass der Bundesrat die Prioritäten zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme anders beurteilt. Handlungsbedarf bestehe in erster Linie beim Pendler- und Agglomerationsverkehr und nicht bei der zweiten Gotthardröhre. Der 1994 von Volk und Ständen beschlossene Alpenschutzartikel sehe eine zweite Gotthardtunnel-Röhre ausdrücklich nicht vor. Dieser Verfassungsartikel verpflichte den Bundesrat zu einer Verlagerungspolitik, welche vom Volk mehrmals (z.B. anlässlich der Volksabstimmungen über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) bestätigt wurde. Der Bundesrat sei auch gegen einen Verkehrsfonds, da damit ein Teil der Bundesausgaben von der Schuldenbremse ausgenommen wird. Bundesrat Leuenberger gab seiner Hoffnung Ausdruck, der Ständerat möge das von der nationalrätlichen Verkehrskommission geschnürte Gesamtpaket mit Förderung des Agglomerationsverkehrs, Nationalstrassen-Ausbau, zweitem Gotthardtunnel und Verkehrsfonds wieder aufschnüren. Statt über das Gesamtpaket sollte das Volk über die umstrittenen Punkte – den zweiten Gotthardtunnel und den Verkehrsfonds – separat abstimmen können.

Der Nationalrat folgte jedoch seiner Kommission und sprach sich in der Gesamtabstimmung mit 94 zu 83 Stimmen für den angereicherten Gegenentwurf zur „Avanti“-Initiative aus. Unterstützung fand der Gegenvorschlag bei den Mitgliedern der FDP- und SVP-Fraktion, bei den Liberalen und einer knappen Minderheit der CVP-Fraktion. Abgelehnt wurde er von den Sozialdemokraten, den Grünen, der Evangelischen und Unabhängigen Fraktion sowie einer knappen Mehrheit der CVP-Fraktion. Die „Avanti“-Initiative wurde Volk und Ständen zur Ablehnung empfohlen.

Auch der **Ständerat** bejahte grundsätzlich den Bau einer zweiten Strassenröhre durch den Gotthard. So soll der Alpenschutzartikel für die Strecke Amsteg – Airolo ausser Kraft gesetzt werden. Die Kleine Kammer beschloss, den Bundesrat zu verpflichten, innerhalb eines Jahres ein befristetes Programm zur Fertigstellung und zur Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes vorzulegen. Zudem sollen Verbesserungen im Agglomerationsverkehr auf Schiene und Strasse vorangetrieben werden. Im Unterschied zur Version des Nationalrates werden einzelne Streckenabschnitte nicht ausdrücklich genannt. Gemäss Ständerat entscheidet die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates über konkrete Bauprogramme. Ein Gesetz soll ausserdem für die Einhaltung des Verlagerungsziels sorgen. Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen wurde mit 25 zu 13 Stimmen in die Verfassung geschrieben. Einverstanden erklärte sich der Ständerat mit dem Strassenfonds, der eine Finanzierung von Strassenbauten ausserhalb des ordentlichen Budgets ermöglichen soll. Er fügte jedoch die Bestimmungen hinzu, dass sich der Fonds nicht verschulden darf und das Fondsvermögen nicht verzinst wird. Die Avanti-Initiative wurde Volk und Ständen zur Ablehnung empfohlen.

Die „Gotthard-Frage“ dominierte die mehrstündige Debatte. In mehreren Anträgen wurde versucht, den Bau einer zweiten Röhre an Bedingungen zu knüpfen oder die Vorlage im Hinblick auf die Volksabstimmung aufzuteilen. Die Sprecher der Minderheiten waren unter anderem aus demokratiepolitischen Gründen gegen eine Aufweichung des Alpenschutzartikels. Peter Bieri (C, ZG) war mit dem Bundesrat und einer Kommissionsminderheit dagegen, den neunjährigen Alpenschutzartikel in einem Zeitpunkt zu ändern, in dem die vom Souverän beschlossene neue schweizerische Verkehrspolitik noch nicht gegriffen hat. Der Antrag dieser Minderheit verlangte, das Bauprogramm des Bundesrates müsse die Voraussetzungen und Bedingungen für den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard aufzeigen. Die Auswirkungen auf den Schutz des Alpengebietes, auf andere Verkehrsträger, auf die Verlagerung des Güterverkehrs und auf andere Abschnitte des Nationalstrassennetzes sowie mögliche Gegenleistungen der Europäischen Gemeinschaft müssen im Programm aufgezeigt werden. Dieser Antrag wurde mit 28 zu 12 Stimmen abgelehnt.

Ein weiterer Minderheitsantrag wollte den Entscheid über den Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo in Form eines Bundesbeschlusses dem fakultativen Referendum unterstellen. Die Bundesversammlung müsse bei ihrem Bauentscheid den Stand der Verkehrsverlagerung auf die Schiene sowie den Stand der Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft beachten. Dieser Antrag wurde mit 27 zu 14 Stimmen abgelehnt. Hansruedi Stadler (C, UR) beantragte, den Bau der zweiten Gotthardröhre aus Respekt vor dem Volkswillen in einer separaten Vorlage zu platzieren. Gegen diesen Antrag wehrten sich vehement die beiden Tessiner Standesvertreter Dick Marty (R, TI) und Filippo Lombardi (C, TI). Das Tessin habe Anspruch auf zeitgemässe Verkehrsverbindungen. Der Ständerat folgte seiner Kommissionsmehrheit und lehnte den Antrag Stadler zur Aufteilung der Vorlage mit 25 zu 14 Stimmen ab.

In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 30 zu sechs Stimmen angenommen.

Bei der Bereinigung der letzten Differenzen folgte der **Nationalrat** dem Ständerat. Umstritten war noch die Frage, ob beim Abschnitt über die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes (Art. 197 Ziffer 2, Übergangsbestimmung zu Artikel 81 Absatz 2 Buchstabe b) die Teilstücke Genf-Lausanne, Bern-Zürich und Amsteg-Airolo ausdrücklich erwähnt werden sollen. Peter Föhn (V, SZ) beantragte, auch bei dieser Frage dem Ständerat zu folgen und auf die von der Kommission des Nationalrats vorgeschlagene explizite Erwähnung dieser Autobahnabschnitte zu verzichten. Das Geschäft sollte damit ohne weitere Verzögerung bereinigt werden. Da die Bundesversammlung später über das Programm zur Kapazitätserweiterung entscheiden werde, ändere sich materiell nichts. Der Antrag Föhn wurde mit 74 zu 26 Stimmen bei 55 Enthaltungen angenommen. Linke und Grüne enthielten sich der Stimme. Andrea Hämmerle (S, GR) monierte namens der SP-Fraktion, diese Differenz sei „bedeutungslos“ und man überlasse es der rechten Ratsseite, den „ohnehin völlig verunglückten Gegenvorschlag“ auszuformulieren.

In der Schlussabstimmung wurde der Bundesbeschluss im Nationalrat mit 101 zu 85 Stimmen und im Ständerat mit 34 zu 8 Stimmen angenommen.

3. Condensé des délibérations

02.040 Initiative populaire. « Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes »

Message du 15 mai 2002 sur l'initiative populaire « Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes » (FF 2002 4187)

Situation initiale

L'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» a été déposée le 28 novembre 2000 avec 105 024 signatures valables sous forme d'un projet rédigé de toutes pièces. Elle présente trois axes principaux: d'une part, la Confédération doit s'employer de manière générale à ce que la capacité des infrastructures de transport soit appropriée (art. 81 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999, Cst.). D'autre part, pour renforcer la sécurité routière et la fluidité du trafic, les routes qui font partie intégrante des liaisons internationales et des réseaux nationaux doivent être exclues de l'article sur la protection des Alpes (art. 84 Cst.). Enfin, l'initiative populaire exige, dans une disposition transitoire, que dans les dix ans à compter de l'acceptation de l'initiative, les travaux de construction visant à résoudre les problèmes de capacité aient été entrepris sur les tronçons de routes nationales suivants: Genève–Lausanne, Berne–Zurich et Erstfeld–Airolo.

Les auteurs de l'initiative visent à assurer une performance appropriée des infrastructures destinées au transport routier et ferroviaire ainsi qu'à préserver la valeur des routes nationales. Les autoroutes ne peuvent, selon eux, assumer la fonction qui est la leur que si elles réussissent à absorber le trafic actuel et futur. Ainsi, aujourd'hui déjà, les tronçons Genève–Lausanne et Berne–Zurich sont pratiquement arrivés quotidiennement aux limites de leurs performances. Pour la rampe d'accès au Gothard et le tunnel lui-même, c'est le cas pour le moins en haute saison. Des routes engorgées entravent la mobilité de notre société et entraînent des coûts immenses pour l'économie publique. Enfin, l'initiative populaire vise à réunir les conditions permettant de construire la deuxième galerie du Gothard censée contribuer à augmenter la sécurité routière et à améliorer la fluidité de la circulation. Ces 40 dernières années, les prestations de circulation ont connu une augmentation considérable. Le besoin croissant de mobilité individuelle, l'interaction toujours plus forte des marchés, la réduction générale des frais réels des véhicules et des carburants, les progrès de la technologie et de l'infrastructure des transports ainsi que l'importance accrue du trafic motorisé ont massivement influé sur le volume du trafic en Suisse. Actuellement, les divers modes de transport ne parviennent plus à répondre à ces besoins de mobilité d'une manière sûre, économique et respectueuse de l'environnement. C'est ainsi que plusieurs exigences légales en matière de protection de l'environnement ne sont actuellement pas respectées (valeurs limites d'immission en ce qui concerne le niveau sonore, l'ozone et les poussières fines affectant les voies respiratoires). Des études ont montré que le réseau des routes nationales est déjà surchargé sur certains tronçons assurant des liaisons importantes et que cette situation s'aggravera encore avec l'intensification du trafic. Par comparaison avec d'autres pays, les transports publics occupent déjà une part importante du trafic. Malgré tout, il existe encore un potentiel d'amélioration qu'il convient d'exploiter par le biais de diverses mesures. C'est dans les agglomérations que se rencontrent les plus importants problèmes de transport, qui tiennent à l'évolution démographique, sociale, urbanistique et économique de ces dernières décennies. C'est aussi là que le système des transports – individuels ou publics – est fortement surchargé. Cela a également des répercussions sur les autoroutes, où les transports sur de longues distances s'ajoutent au trafic d'agglomération. Cette situation met à rude épreuve non seulement les riverains, mais aussi l'ensemble des usagers de la route.

Le Conseil fédéral aspire à garantir la mobilité d'une manière durable, c'est-à-dire écologique, économique et sociale, ce qui ne peut être réalisé que grâce à une politique des transports coordonnée. Cela signifie que les divers modes de transport doivent être utilisés et reliés les uns aux autres en fonction de leurs avantages comparatifs et qu'il s'agit de réduire les atteintes qu'ils portent à l'environnement. Les routes nationales, épine dorsale du réseau routier suisse, doivent rester opérationnelles. Il s'agit de préserver la substance et d'accroître les capacités grâce à la

1

télématique. En outre, des aménagements ponctuels sont nécessaires à des endroits névralgiques. Dans les transports publics, une planification d'ensemble est entreprise autour de trois axes: il s'agit de supprimer les goulets d'étranglement affectant le trafic des marchandises, d'optimiser le principe des nœuds pour le trafic sur de longues distances et d'améliorer le trafic d'agglomération. Enfin, le projet Nouvelle péréquation financière pose le principe du soutien au trafic d'agglomération et jette les bases constitutionnelles de la participation financière de la Confédération en sa faveur.

Certes, l'initiative vise un but légitime. Mais son contenu est trop peu différencié. Elle fait porter l'accent principal sur l'augmentation des capacités de certains tronçons de routes nationales en négligeant les autres modes de transport. Mais surtout, elle n'apporte aucune réponse aux grands problèmes de circulation dans les agglomérations, où il convient d'encourager en premier lieu les transports publics et les déplacements non motorisés. C'est pourquoi le Conseil fédéral soumet un contre-projet qui reprend les points incontestés de l'initiative tout en prévoyant, dans le sens d'une politique coordonnée des transports, l'aménagement du rail et de la route en fonction de leurs avantages respectifs. Il présentera, un an après l'adoption du contre-projet, un programme intégré tant pour les routes nationales que pour le trafic d'agglomération. Si les mesures qui y sont proposées devaient dépasser le cadre du financement spécial des dépenses routières ou les capacités financières générales de la Confédération, le Conseil fédéral demanderait au Parlement de relever la surtaxe sur les huiles minérales. Un tel relèvement pourrait, pour les mêmes raisons, s'avérer nécessaire en cas d'acceptation de l'initiative.

Le Conseil fédéral rejette l'idée d'un deuxième tunnel routier à travers le Gothard: ce tunnel n'est pas prioritaire sur le plan des capacités; les ressources disponibles doivent être investies plus utilement dans d'autres projets. En outre, ce tunnel porterait préjudice à la rentabilité de la NLFA et donnerait un signal erroné quant à la politique de transfert de la route au rail. Enfin, ce projet viderait de son sens l'article sur la protection des Alpes approuvé par le peuple et les cantons.

Délibérations

11-12-2002	CN	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
10-03-2003	CE	Le délai imparti pour présenter un projet est prorogé jusqu'au 27 mai 2004.
13-03-2003	CN	Le délai imparti pour présenter un projet est prorogé jusqu'au 27 mai 2004.
16-06-2003	CE	Divergences
16-09-2003	CN	Adhésion.
03-10-2003	CN	L'arrêté est adopté en votation finale. (101:85)
03-10-2003	CE	L'arrêté est adopté en votation finale. (34:8)

La majorité de la commission des transports (CTT) du Conseil national a décidé de compléter le contre-projet du Conseil fédéral, en reprenant notamment les propositions du Conseil fédéral concernant les mesures d'amélioration du trafic dans les agglomérations. Faisant sienne une des exigences formulées par les auteurs de l'initiative, la CTT a cependant réclamé, en plus de l'aménagement des routes nationales A1 et A2, la construction d'un second tube au Gothard. Elle a également ajouté la proposition de création d'un fonds pour la circulation qui échapperait au frein à l'endettement. Ce fonds provisoire serait alimenté, d'une part, par un versement unique représentant la moitié des 3,7 milliards de francs accumulés au titre du financement spécial pour la circulation routière, et d'autre part, par une partie des recettes de l'impôt sur les huiles minérales ainsi que par une partie des redevances pour l'utilisation des routes nationales.

Soumis au **Conseil national**, le contre-projet amendé par la commission a obtenu une courte majorité de droite. S'agissant du fonds, le projet a été légèrement rogné: en effet, le conseil a exclu tout endettement du fonds et renoncé à la rémunération de ses capitaux.

Le groupe du PDC a proposé de planifier le deuxième tunnel au Gothard, mais de reporter à plus tard la décision de le construire. Cette solution médiane a toutefois été rejetée par les partisans du tunnel des groupes de l'UDC et du PRD, par 87 voix contre 37, et 59 abstentions (dues aux socialistes et écologistes).

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a indiqué que le Conseil fédéral avait une autre vision des priorités qui permettraient de résoudre ces problèmes de circulation. Il s'agirait en l'occurrence de résoudre en premier lieu les problèmes des pendulaires et des agglomérations plutôt que de doubler le tunnel routier. Voté par le peuple et les cantons en 1994, l'article sur la protection des Alpes ne prévoit nullement un second tunnel au Gothard. Cet article constitutionnel impose au Conseil fédéral une politique de transfert confirmée à plusieurs reprises par le peuple (p. ex. à l'occasion des votations populaires portant sur la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), ou portant sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP)). Le Conseil fédéral serait également opposé à un tel fonds dans la mesure où les dépenses concernées de la Confédération échapperaient au frein à l'endettement. Le conseiller fédéral Leuenberger a indiqué qu'il espérait que le Conseil des Etats reviendrait sur la décision de la commission compétente du Conseil national de coupler la promotion du trafic d'agglomération, l'aménagement des routes nationales, le second tunnel au Gothard et le fonds de la circulation. Il serait préférable en effet de faire en sorte que le peuple s'exprime non sur un train de mesures unique, mais spécifiquement sur les volets controversés, à savoir le second tunnel au Gothard et le fonds pour la circulation.

Lors du vote sur l'ensemble, le Conseil national a approuvé, par 94 voix contre 85, le contre-projet à l'initiative Avanti. Les membres des groupes du PRD, de l'UDC, des libéraux et une partie du groupe du PDC ont voté pour, tandis qu'il a été rejeté par les socialistes, les verts, le groupe des évangéliques et des indépendants, et par une minorité du groupe PDC. Il a été décidé de soumettre l'initiative Avanti au vote du peuple et des cantons en leur recommandant de la rejeter.

Le **Conseil des États** a lui aussi approuvé dans son principe la construction d'un deuxième tunnel au Gothard. Le tronçon Amsteg – Airolo devrait donc être exclu de l'article sur la protection des Alpes. La Chambre haute a décidé de soumettre le Conseil fédéral à l'obligation de présenter, dans un délai d'un an, un programme à durée limitée d'achèvement et d'extension du réseau des routes nationales. L'amélioration du trafic ferroviaire et routier dans les agglomérations doit par ailleurs être poursuivie. Contrairement à la version du Conseil national, les divers tronçons ne sont pas nommément cités. D'après le Conseil des États, c'est l'Assemblée fédérale qui se prononce, sur proposition du Conseil fédéral, sur la réalisation des programmes de construction. Une loi devrait en outre veiller au respect de l'objectif de transfert du trafic. L'interdiction de circuler la nuit et le dimanche qui frappe les poids lourds a été inscrite dans la constitution, par 25 voix contre 13. Le Conseil des États a par ailleurs accepté l'idée d'un fonds routier qui devrait permettre le financement « hors budget ordinaire » de la construction de routes, mais a ajouté des dispositions excluant l'endettement du fonds et la rémunération de ses capitaux. L'initiative Avanti a été proposée au vote du peuple et des cantons avec recommandation de la rejeter.

Les débats ont été dominés par « la question du Gothard ». Dans le cadre de plusieurs propositions, la tentative a été faite de lier la construction du deuxième tube à certaines conditions ou encore de compartimenter le dossier eu égard à la votation populaire. Les rapporteurs des minorités se sont prononcés contre un assouplissement de l'article sur la protection des Alpes, en invoquant notamment des raisons d'ordre démocratique. Peter Bieri (C, ZG) s'est opposé, à l'instar du Conseil fédéral et d'une minorité de la commission, à la modification de l'article sur la protection des Alpes – vieux de neuf ans – avant que la politique des transports voulue par le peuple n'ait commencé à produire ses effets. La proposition de cette minorité visait à ce que le programme des constructions du Conseil fédéral présente les conditions et les modalités de construction d'un deuxième tube au Gothard, de même que ses conséquences sur la protection des Alpes, sur les autres modes de transport, sur le transfert du trafic route-rail, sur les autres tronçons du réseau des routes nationales ainsi que sur d'éventuelles contre-prestations de l'Union européenne. Ladite proposition a été refusée par 28 voix contre 12.

L'objectif d'une autre proposition de minorité a été de soumettre la décision visant à construire des voies supplémentaires entre Amsteg et Airolo au référendum facultatif, et ce sous la forme

d'un arrêté fédéral. S'agissant de la décision de construire, l'Assemblée fédérale est tenue de prendre en considération l'état actuel du transfert route-rail et des négociations avec l'Union européenne. Ladite proposition a été rejetée par 27 voix contre 14. Soucieux du respect de la volonté populaire, Hansruedi Stadler (C, UR) a proposé que la construction d'un second tube au Gothard soit traitée dans le cadre d'un dossier séparé. Les deux conseillers aux États tessinois, Dick Marty (R, TI) et Filippo Lombardi (C, TI), se sont opposés à cette proposition de manière véhémente, le Tessin ayant droit à des voies de circulation modernes. Le Conseil des Etats s'est aligné sur la majorité de la commission et a rejeté, par 25 voix contre 14, la proposition Stadler visant à compartimenter le dossier.

Le projet a été adopté lors du vote sur l'ensemble, par 30 voix contre 6.

S'agissant de l'élimination des dernières divergences, le **Conseil national** s'est rallié au Conseil des États. Une question est restée controversée : celle de savoir si la disposition relative à l'extension de la capacité du réseau de routes nationales (Art. 197, ch. 2, Disposition transitoire ad art. 81, al. 2, let. b) devait explicitement mentionner les tronçons Genève-Lausanne, Berne-Zürich et Amsteg-Airolo. Peter Föhn (V, SZ) a proposé de se rallier également sur ce point au Conseil des Etats et de renoncer, comme l'avait proposé la commission du Conseil national, à mentionner explicitement ces tronçons autoroutiers, pour accélérer l'élimination des divergences. L'Assemblée fédérale étant appelée de toute façon à se prononcer plus tard sur le programme lui-même d'extension des capacités, cela ne changerait rien sur le fond. La proposition Föhn a été adoptée par 74 voix contre 26, et 55 abstentions (la gauche et les Verts s'étant abstenus). Au nom du groupe socialiste, Andrea Hämmerle (S, GR) a déploré le caractère négligeable de cette divergence et indiqué que les partis de droite représentés au conseil étaient libres de préparer ce contre-projet, parfaitement boiteux à ses yeux.

Lors du vote final, l'arrêté fédéral a été adopté au Conseil national et au Conseil des Etats par 101 voix contre 85 et par 34 voix contre 8 respectivement.

02.040

**Avanti – für sichere
und leistungsfähige Autobahnen.
Volksinitiative**

**Avanti – pour des autoroutes
sûres et performantes.
Initiative populaire**

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBI 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Le président (Christen Yves, président): Un seul débat se tiendra sur l'initiative populaire et son contre-projet, donc sur l'ensemble des propositions.

Helm Alex (C, SO), für die Kommission: Es ist sicher sinnvoll, dass die Avanti-Initiative, der Gegenvorschlag des Bundesrates und der von der Kommission ergänzte Gegenvorschlag als Gesamtpaket diskutiert werden. Wie es bei solchen Vorlagen üblich ist, wird zuerst der Gegenvorschlag bereinigt, und erst nachher wird über die Initiative abgestimmt, weil der Gegenvorschlag ja so oder so ausfallen und durchaus die persönliche Meinung zur Avanti-Initiative beeinflussen kann. Meine Ausführungen über die Diskussion in der KVF beziehen sich also zuerst auf die Initiative, dann auf den Gegenvorschlag des Bundesrates und schliesslich auf den Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit mit der nicht ganz unumstrittenen Fondslösung.

Die Befürworter der Avanti-Initiative machen im Wesentlichen die folgenden Gründe geltend: Die Avanti-Initiative will die Beseitigung aller Kapazitätsengpässe. Auch der Bundesrat hat erkannt, dass die Initiative durchaus ein bestehendes Problem aufgreift, hat er doch in seinem Gegenvorschlag den gleichen Text für die Änderung von Artikel 81 Absatz 2 der Verfassung verwendet. Die Befürworter argumentieren, die Initiative sei ausgewogen und beinhalte auch zeitlich eine vernünftige Lösung. Man kann frühestens im Jahr 2010 mit dem Bau einer zweiten Gotthardröhre beginnen, und die Fertigstellung wird vielleicht im Jahr 2020 oder später möglich sein, also zu einem Zeitpunkt, wo ernsthaft eine Gesamtsanierung der bestehenden Gotthardröhre ins Auge gefasst werden muss. Für die Umsetzung dieser Vorhaben braucht es selbstverständlich Programme, die man möglichst zügig durchziehen sollte und die nicht ständig durch Budgetkürzungen behindert werden sollten. Geld ist ja vorhanden; in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr befinden sich gegen vier Milliarden Franken. Es sei unverständlich, so die Befürworter, dass man immer wieder um dieses Geld kämpfen müsse. Die Autofahrer haben diese Projekte gewissermassen vorfinanziert, und das Geld müsse jetzt unbedingt für die Beseitigung dieser Engpässe freigegeben werden. Ein wichtiges Argument der Befürworter nebst demjenigen des Verkehrsflusses ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet darf nur dann erhöht werden, wenn damit der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Aus anderen Gründen können im Alpengebiet keine zusätzlichen Transitstrassen gebaut werden.

Ganz anderer Meinung sind die Gegner der Initiative: Für die schweizerische Verkehrspolitik trägt wie in keinem anderen Staat das Volk die Verantwortung. Es gibt in der Politik der Eidgenossenschaft kaum ein anderes Gebiet, das durch viele Abstimmungen so klar formuliert wurde wie die Verkehrspolitik. Mit der Avanti-Initiative werde das Hauptziel einer Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene untergraben. Deshalb stehe diese Initiative total quer in der Landschaft. Mit der Initiative wird klar festgelegt, welche Abschnitte nach zehn Jahren im Bau sein müssen.

Die Priorität liegt nach Ansicht der Gegner aber eindeutig im Agglomerationsverkehr. Auf diese wirklich vorhandenen Probleme gibt die Initiative nach Meinung der Gegner keine Antwort.

Der Mangel der Avanti-Initiative ist zweifellos, dass die Probleme des Agglomerationsverkehrs nicht explizit erwähnt sind. Dem kommt die Mehrheit der Kommission mit den Übergangsbestimmungen zu Artikel 81 Absatz 2 der Bundesverfassung nach: Hier wird der Agglomerationsverkehr erwähnt, ebenso das Programm, wonach dringliche Projekte spätestens sechs Jahre nach Annahme öffentlich aufgelegt sein müssen.

Sein Gegenvorschlag, so der Bundesrat, gehe klar von einer koordinierten Verkehrspolitik aus, welche die verschiedenen Verkehrsträger optimal aufeinander abstimmt und den Verkehr so umweltfreundlich wie möglich abwickelt. Von entscheidender Bedeutung ist für den Bundesrat die Abstimmung zwischen der Erweiterung des Nationalstrassennetzes und des Schienennetzes. Der Bundesrat geht bei seinem Gegenvorschlag vom Grundsatz aus, dass überall dort, wo der Ausbau der Schiene die Nationalstrasse wirksam entlasten kann, die Schiene Priorität haben muss.

Die Mehrheit der Kommission fand den Gegenvorschlag des Bundesrates zu wenig konkret. Die wichtigsten Engpässe, welche heute grosse Probleme verursachen, sind gar nicht erwähnt. Im Programm des Bundesrates auf Seite 4510 der Botschaft stellen wir fest, dass z. B. die zweite Gotthardröhre erst in die dritte Priorität eingestuft ist, vor 2020 läuft da eben nichts. Wie sich der Verkehr bis ins Jahr 2020 entwickeln wird, können wir alle selbst nicht wissen.

Gemäss Gegenentwurf des Bundesrates müssen dringliche Projekte acht Jahre nach Annahme öffentlich aufgelegt sein. Wie es allerdings dann weitergeht, lässt der Bundesrat offen. Einmal muss man auch über den Vorschlag des Bundesrates zum Problem Alpenschutz und zweite Gotthardröhre abstimmen. Deshalb, so meint die Mehrheit der KVF, sei es ehrlicher, diese entscheidende Frage an den Anfang der Diskussion zu stellen. Ohne die vorliegenden Ergänzungen wird die Mehrheit der Kommission den Gegenvorschlag des Bundesrates wohl ablehnen und der Avanti-Initiative zustimmen. Darüber hat die Kommission zwar nicht abgestimmt, aber die Diskussionen in der Kommission liefen eindeutig in diese Richtung.

Ich komme zum Gegenvorschlag, wie ihn die Kommissionsmehrheit beschlossen hat. Es war für die Mehrheit immer klar, dass am Anfang wie gesagt die Volksabstimmung stehen muss. Wir haben das auch schon bei der Parlamentarischen Initiative Giezendanner (99.421) so gehandhabt. Wir wollen nicht zuerst viele Millionen für die Planung ausgeben und dann erst das Volk befragen. In der Kommission war man auch der Meinung, dass man nicht einmal planen könne, ohne sich darüber Gedanken zu machen, wie sich dies mit dem Alpenschutz vereinbaren lasse. Deshalb steht an erster Stelle eben Artikel 84 Absatz 3, zweiter Satz: «Von dieser Beschränkung ausgenommen sind der Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Erstfeld und Airolo»

Ein Mangel der Avanti-Initiative ist wie gesagt die Tatsache, dass der Agglomerationsverkehr zu wenig erwähnt wird. Dem kommt die Mehrheit mit den Übergangsbestimmungen zu Artikel 81 Absatz 2 nach. Hier wird der Agglomerationsverkehr ganz klar erwähnt und ebenso das Programm, dass dringliche Projekte spätestens sechs Jahre nach Annahme öffentlich aufgelegt sein müssen.

Der dritte Brocken des Gegenvorschlages ist wohl Artikel 86 Absatz 5. Hier geht es um die Schaffung eines Fonds, der ähnlich strukturiert ist wie der FinöV-Fonds. Die vorhandenen und die künftigen Gelder müssen eben zweckgebunden für die Strasse eingesetzt werden, so die Mehrheit der Kommission. Hauptmerkmale dieses Fonds sind die folgenden Punkte:

1. Der Fonds soll zur Hälfte aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und zu einem Teil gemäss Artikel 86 Absätze 3 und 4, Treibstoffverbrauchssteuer und Nationalstrassenabgabe, gespeist werden.
2. Eine vorübergehende Verschuldung soll möglich sein.

3. Eine Verzinsung ist vorgesehen.

Diese Fondslösung hat Herr Bundespräsident Villiger in unserer Kommission zweimal bekämpft: Fondslösungen seien finanzpolitisch von grosser Tragweite, weil damit die Transparenz bei der Schuldenbremse und beim Budget verloren gingen. Mit einem Fonds werde ein Teil der Ausgaben des Bundes der Schuldenbremse entzogen, und das sei eben keine gute Finanzpolitik, argumentierte der Finanzminister. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, ein Fonds zur Finanzierung von Strassenprojekten sei aus folgenden Gründen richtig:

Mit der vorgesehenen Änderung der Neugestaltung des Finanzausgleichs wird die Finanzierung der Nationalstrassen vollständig zur Sache des Bundes. Deshalb ist ein Umdenken hinsichtlich der Finanzierung von Investitionen nötig. Es glaubt wohl kaum jemand, dass die Eisenbahngrossprojekte ohne FinöV-Fonds heute realisiert werden könnten. Die Schuldenbremse würde das einfach verunmöglichen. Genauso wird es mit der Finanzierung der Strassenprojekte gehen, wenn wir keinen Fonds haben. Es wird alles an der Schuldenbremse scheitern. Natürlich kann man sagen, man umgehe so die Schuldenbremse, aber die vorgesehenen Gelder sind ja schon heute zweckgebunden für die Spezialfinanzierung des Strassenverkehrs vorgesehen. Es liegen im Übrigen ähnliche Vorstösse von Ständerat Hofmann Hans (01.464) und von Kollege Fischer (01.3340) vor, welche ebenfalls eine Fondslösung ähnlich wie bei der FinöV vorsehen.

Wir haben also im Wesentlichen über die folgenden Punkte zu diskutieren: Wir haben über die Avanti-Initiative zu entscheiden, über den Gegenvorschlag des Bundesrates und über den Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit mit der Ausnahmebestimmung zum Alpenschutz, mit der Lösung der Probleme in den Agglomerationen und mit der Fondslösung.

Die Kommission hat mit folgenden Mehrheitsverhältnissen entschieden:

1. Mit 16 zu 8 Stimmen hat die Kommission den Antrag abgelehnt, die Avanti-Initiative ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung zu bringen.
2. Mit 14 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen hat die Kommission beschlossen, den Gegenentwurf der Kommission anzunehmen.
3. Nach der Vervollständigung des Gegenentwurfes mit der Fondslösung wurde dieser mit 13 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen, also relativ knapp.

Ich bitte Sie, die Diskussionen nun in Angriff zu nehmen. Vor der Behandlung der einzelnen Artikel werde ich die Meinung der Mehrheit und auch jene der Minderheit darlegen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: L'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» a été déposée le 28 novembre 2000, donc il y a à peine plus de deux ans, sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces. Le Conseil fédéral, dans son message, a estimé que «l'initiative vise un but légitime», mais que «son contenu est trop peu différencié», et il a décidé de présenter un contre-projet.

La commission a donc étudié soigneusement l'initiative comme le contre-projet du Conseil fédéral, et sa majorité a élaboré une version adaptée du contre-projet du Conseil fédéral.

Nous allons donc soumettre à votre attention ce matin d'une part l'initiative Avanti, d'autre part le contre-projet modifié par la majorité de la commission, et finalement les différentes propositions de minorité qui s'opposent à l'une comme à l'autre, notamment pour la raison essentielle que tant l'initiative Avanti que le contre-projet de la majorité de la commission demandent un deuxième tunnel routier du Gothard.

Je crois qu'il n'y a pas lieu de revenir sur le texte même de l'initiative que vous connaissez tous, mais par contre il faut rappeler ses objectifs principaux, à savoir:

1. Il s'agit d'ouvrir la voie vers une vraie politique des transports, globale, complémentaire et efficace, notamment en

mentionnant dans un même article constitutionnel les responsabilités confédérales envers le rail et envers la route.

Il est très important de souligner que le Conseil fédéral souscrit à cette nécessité. Il parle des points incontestés de l'initiative, et il a proposé dans son contre-projet un texte à peine différent de celui de l'initiative, à savoir: «Elle» – la Confédération – «s'emploie à ce que la capacité des infrastructures de transport soit appropriée. Dans les limites de ses compétences, elle encourage le développement et l'entretien des infrastructures de la circulation routière et du transport ferroviaire et contribue à» – jusque-là, le texte est identique entre Avanti et le contre-projet du Conseil fédéral – «résoudre les problèmes de capacité», selon Avanti, ou «éliminer les goulets d'étranglement», selon le Conseil fédéral; et c'est ce dernier texte qui a été repris par la commission. Le consensus qui s'est dégagé autour de cette nécessité-là est souligné par le fait qu'il n'y a pas de proposition de minorité formelle à cet article 81 l'alinéa 2.

2. L'initiative Avanti – comme le contre-projet de la majorité de la commission – prévoit explicitement un deuxième tunnel du Gothard et soumet donc à votre vote d'abord, puis au vote populaire, le fait de créer une exception supplémentaire à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Le Conseil fédéral et la minorité de la commission, dont la position vous sera présentée par Mme Fehr Jacqueline, s'opposent quant à eux au deuxième tunnel du Gothard.

Il sera intéressant de souligner – et j'y reviendrai quand nous traiterons plus en détail de ce point – que les deux formulations, celle de l'initiative Avanti d'une part et celle du contre-projet de la majorité de la commission d'autre part, diffèrent quant au type d'exception qu'elles cherchent à introduire, celle du contre-projet étant en fait plus spécifique et plus limitée.

3. L'initiative Avanti précise à l'article 197 chiffre 2 (Disposition transitoire ad art. 81 al. 2) les détails du timing et des tronçons prioritaires, à savoir les tronçons:

- a. entre Genève et Lausanne;
- b. entre Berne et Zurich;
- c. entre Erstfeld et Airolo.

Sur ce point, le contre-projet du Conseil fédéral diffère profondément de l'initiative Avanti puisque le Conseil fédéral a critiqué le fait que celle-ci «n'apporte aucune réponse aux grands problèmes de circulation dans les agglomérations». La majorité de la commission a été sensible à cet argument et convaincue de l'importance de contribuer également à la gestion du trafic d'agglomération. Elle s'est basée sur le contre-projet du Conseil fédéral et a maintenu dans sa version un concept dual de renforcement de la capacité du réseau des routes nationales, en gardant les mêmes priorités que l'initiative Avanti d'une part, et d'autre part et parallèlement d'amélioration du trafic dans les villes et dans les agglomérations. La minorité Fehr Jacqueline se prononcera dans ce cas en faveur du contre-projet du Conseil fédéral et plaidera donc pour un programme visant un accroissement de la capacité du réseau des routes nationales et une amélioration de la fluidité du trafic dans les zones urbaines, mais sans préciser les tronçons prioritaires et surtout en excluant bien entendu le tronçon Erstfeld-Airolo, donc le deuxième tunnel du Gothard.

4. Finalement, la majorité de la commission a souhaité inclure dans son contre-projet la création d'«un fonds juridiquement autonome disposant de sa propre comptabilité» et qui serait alimenté notamment par le transfert de la moitié des ressources du financement spécial «circulation routière».

La proposition de la majorité de la commission de créer un fonds n'est pas tombée du ciel. En effet, l'idée de financer les infrastructures de transport par le biais d'un fonds spécial date de 1977. On la retrouve déjà dans la Conception globale suisse des transports (CGST) qui dit bien que «le financement des infrastructures de transport ne doit pas incomber aux ressources du budget général, mais doit être assuré par des moyens spécifiques qui garantissent la continuité à long terme. L'adaptation de fonds au sens de comptes séparés apparaît particulièrement adaptée à cet usage».

Je vous répète donc que cette appréciation est tirée de la CGST datant de 1977.

Après de nombreuses péripéties, sur lesquelles je ne reviendrai pas, l'idée du fonds s'est trouvée concrétisée pour les grands projets ferroviaires, à savoir la NLFA, «Rail 2000», le raccordement au réseau ferroviaire à grande vitesse et la réduction du bruit émis par les chemins de fer. En fait, la majorité de la commission s'est beaucoup basée sur les travaux effectués pour la création du fonds pour les grands projets ferroviaires, à savoir ce qu'on appelle le «FinöV», ou en français «FinTP» pour financement des transports publics, afin de permettre réellement non seulement de réaliser mais aussi de financer l'achèvement du réseau des routes nationales, l'adaptation de la capacité et le trafic d'agglomération.

Alors bien sûr, M. Villiger, président de la Confédération, responsable du Département des finances, s'est opposé à la création de ce fonds pour des raisons essentiellement budgétaires, et en raison également du frein à l'endettement. Mais comme l'a souligné très justement le rapporteur de langue allemande, il faut bien rappeler que l'argent est à disposition et qu'il est d'ores et déjà affecté.

Si nous sommes le premier Conseil à traiter de l'initiative Avanti, il est important de souligner que le Conseil des Etats quant à lui s'est déjà d'une certaine façon prononcé par rapport à la question du fonds puisque sa commission compétente s'est prononcée sur l'initiative parlementaire Hofmann Hans 01.464, «Fonds pour la circulation routière», qui demande exactement la même chose que ce que nous vous proposons dans le contre-projet de la majorité de la commission, à savoir la création d'un fonds permettant de financer la route. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a en effet décidé à l'unanimité, le 21 novembre passé, de proposer de donner suite à cette initiative.

En réponse aux critiques que la création de ce fonds a soulevées, il s'agit donc bien de souligner que le système non seulement existe déjà, mais aussi qu'il recueille de nombreux suffrages en toute connaissance de cause, y compris ailleurs en Europe. Je reviendrai sur l'existence de ce type de fonds ailleurs en Europe plus tard, lorsque nous examinerons le projet en détail.

J'aimerais souligner encore ici quelques-uns des arguments essentiels de la minorité et les réponses apportées par la majorité de la commission.

Premièrement, il s'agit, pour la minorité, d'un argument de principe, d'une vision des transports et du développement à laquelle la majorité de la commission a répondu en disant que le deuxième tunnel routier du Gothard répond en fait à une nécessité de sécurité et d'engagement européen. On a là donc réellement deux visions des transports et du développement qui s'opposent. La majorité de la commission a beaucoup insisté sur sa vision de la complémentarité des transports; elle a souligné que sa volonté de favoriser la route en ce moment répondait en l'occurrence à une vraie vision de la complémentarité étant donné les investissements très importants et l'attention toute particulière qui, ces dix dernières années, ont bénéficié au rail. Cette complémentarité se retrouve d'ailleurs dans le soutien de la majorité de la commission au postulat dont nous traiterons tout à la fin (02.3633), postulat de la commission, initialement proposé par Mme Simoneschi.

Ensuite, le deuxième argument de la minorité est celui de la santé et de la sécurité. Mais là, de nouveau, deux visions s'opposent. Je vous rappelle que l'initiative Avanti s'appelle aussi «pour des autoroutes sûres»; ce qui s'est passé au Gothard, la question des tunnels en général, les résultats de l'élargissement du contournement de Lausanne, tout cela amène la majorité de la commission à souligner que le contre-projet qu'elle vous propose va en fait dans le sens d'une meilleure sécurité.

Le troisième argument de la minorité est l'argument écologique, en soulignant que le deuxième tunnel du Gothard notamment, mais aussi le projet dans son ensemble représentent en fait une offense au développement durable. A

ceia, la majorité de la commission répond que la durabilité, c'est aussi la fluidité et la sécurité du trafic.

L'argument budgétaire, par contre, n'a pas été un argument majeur de la minorité en tant que tel, en tant que structure budgétaire; il a été plutôt soulevé dans le sens d'autres priorités budgétaires et de la crainte de la mise en cause de ces priorités par le fonds de financement des infrastructures routières.

Finalement, l'argument démocratique. La minorité a souligné le fait que la remise en cause de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes constituait une offense à la démocratie. La majorité de la commission tient à vous rappeler que non seulement nous traitons d'une initiative populaire, mais que le contre-projet issu de nos délibérations sera lui aussi soumis non seulement à votre vote, bien sûr, mais également au vote populaire.

Finalement, la démocratie veut aussi que l'on remplisse les engagements pris de longue date. Or, avant la votation du 7 mars 1993 sur le relèvement des droits sur les carburants, le Conseil fédéral avait promis aux citoyens que les 20 centimes supplémentaires permettraient d'achever rapidement le réseau des routes nationales. Or, comme vous le savez, après la votation, il n'en a plus été question; mais les citoyens, eux, se souviennent et c'est aussi pour eux que s'engage la majorité de la commission.

Je n'aimerais pas conclure sans remercier le secrétariat de notre commission et, en particulier, Mme Edith Bachmann, pour sa compétence et sa patience devant des débats souvent animés, ainsi que toutes les personnes de l'intérieur de l'administration et de l'extérieur, qui ont éclairé nos travaux par leur compétence et leurs multiples contributions, ni vous rappeler le vote de la commission, à savoir l'acceptation du contre-projet de la majorité de la commission, par 14 voix contre 8 et avec 2 abstentions.

J'aimerais également vous rappeler que la commission s'est donc prononcée de façon négative par rapport à l'initiative *Avanti* seule, par 16 voix contre 8. Mais en fait, évidemment, ce non à l'initiative *Avanti* doit être compris comme un oui. En effet, vous savez que, qu'il s'agisse de la commission ou de notre Conseil, nous ne pouvons pas, devant une initiative et un contre-projet, proposer le double oui, alors que la population a la possibilité de dire deux fois oui. Donc, j'aimerais souligner ceci parce que cela peut être important dans la suite du débat, et je vous rappelle qu'il faut comprendre ce non comme un oui; c'est un non répondant en fait aux contraintes de la réglementation.

Je reprendrai la parole lorsque nous examinerons le projet en détail.

Hollenstein Pia (G, SG): Eigentlich ist es gegen die Tradition des Rates, dass Anträge zu einzelnen Artikeln im Rahmen der Eintretensdebatte begründet werden müssen. Ich werde dann noch im Fraktionsvotum auf grössere Zusammenhänge hinweisen.

Die Minderheit der Kommission beantragt Ihnen, den ganzen Artikel 2 betreffend den Gegenentwurf der Bundesversammlung zu streichen. Artikel 2 fordert, Volk und Ständen einen Gegenentwurf zur Abstimmung zu unterbreiten. Der Entwurf des Bundesrates ist abzulehnen, weil er mit Artikel 81 Absatz 2 der Bundesverfassung voll auf Ausbau zielt. Es wird in diesem Artikel nicht gesagt, was und wann denn ausgebaut werden soll. Wir kaufen also die Katze im Sack. Das Ausbauszenario folgt der irrigen Annahme, mit einem Ausbau von Infrastrukturen und mit der Beseitigung von Kapazitätsengpässen würden die momentanen und zukünftigen Probleme im Verkehr behoben. Diese Annahme ist doppelt falsch:

1. Jede Kapazitätserweiterung schafft mehr Verkehr. Es entstehen neue Engpässe, und die Probleme werden nur verlagert anstatt gelöst. «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.» Das ist eine Binsenwahrheit. Die Geschichte des Strassenbaus weltweit lehrt uns Folgendes: Je mehr Kapazitäten geschaffen werden, desto mehr Verkehr mit all seinen Folgeschäden und Problemen wird es geben.

2. Es ist eine ökonomische Dummheit, auf den Ausbau von zwei Verkehrssystemen zu setzen, wenn nur eines bezahlt werden kann. Der Bundesrat setzt auf den Ausbau der Infrastrukturen für Eisenbahn und Strassenverkehr. Diese beiden Systeme sollen ausgebaut und Engpässe beseitigt werden. Es fehlen klare Kriterien, welchem System der Vorzug gegeben werden soll.

Das Stimmvolk hat die Weichen eigentlich schon längst und öfters richtig gestellt. Alle Abstimmungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs wurden angenommen. Die Verlagerungsstrategie wurde verschiedentlich bestätigt. Die Bevölkerung setzt auf einen guten öffentlichen Verkehr. Diese Strategie gilt es weiter zu verfolgen. Mit den enormen Investitionen in den Strassenbau wird die Rentabilität der Bahninvestitionen gefährdet. Der Bundesrat stellt mit dem strassenlastigen Gegenvorschlag die Ziele der Nachhaltigkeit infrage. Immerhin ist die Nachhaltigkeit auch in unserer Bundesverfassung verankert. Wir werden aber unsere Ziele in der Klimapolitik nicht erreichen, wenn wir für ein noch stärkeres Verkehrswachstum sorgen. Der motorisierte Verkehr ist die wichtigste Quelle von Treibhausgasen. Namentlich CO₂-Emissionen verharren auf einem hohen Niveau, vor allem wegen des wachsenden Verkehrsvolumens. Leiten wir nun mit einem endlos wirkenden Strassenprogramm – Sie finden es auf den Seiten 4510 und 4540 der Botschaft – das Zeitalter des Strassenbaus ein, verhindert dies die Erfüllung des Kyoto-Protokolls. Die Schweiz hat sich jedoch zur Erfüllung dieses Protokolls verpflichtet.

Das Schlimmste ist: Es wird neue so genannte Engpässe geben, einfach an anderen Orten. Die nächste Stauproblematik werden wir in den Agglomerationen haben, wo der Grossteil der Bevölkerung wohnt. Die Bevölkerung wird zunehmend unter den Folgen des Strassenverkehrs leiden. Die Atemwegkrankungen werden zunehmen, die Feinstaubemissionen liegen schon heute weit über den gesetzlichen Grenzwerten. Wenn der Bundesrat nun auf Strassenbau setzt, hat er – was die Behebung der Ursachen der Verkehrsprobleme betrifft – resigniert. Wir brauchen aber nicht mehr Strassen, sondern Lösungen, welche die Umweltbelastungen sämtlicher Verkehrsträger reduzieren. Wir sollten auf den jeweils sinnvollsten Mobilitätsträger setzen, und dies ist zweifelsohne nicht der motorisierte Individualverkehr.

Die in der Botschaft dargestellte Prioritätenliste geht von einem Verkehrswachstum des motorisierten Individualverkehrs von 24 bis 40 Prozent aus. Die Sammlung der Projekte dritter Priorität würde mindestens so viel Strassenbau zulassen wie die *Avanti*-Initiative. Dies ist keine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik.

Aber einen guten Faden möchte ich am Gegenentwurf des Bundesrates doch lassen: Er verzichtet auf den Bau der zweiten Gotthardröhre. Im ganzen Konzept fehlt aber die Prioritätensetzung zugunsten des am wenigsten umweltschädlichen Verkehrsmittels; es fehlt das klare Bekenntnis zu einer Priorisierung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr. Es fehlt vor allem eine Einbettung der bundesrätlichen Strategie in andere Politikbereiche wie Umwelt, Nachhaltigkeit und Gesundheit. Zwar wurden die Auswirkungen teilweise geklärt, aber die nötigen Konsequenzen nicht gezogen.

Der Gegenvorschlag des Bundesrates, wie er in Artikel 2 vorgesehen ist, bringt mehr Verkehr: Als Folge der Erweiterung des Kapazitätsangebotes werden mehr und längere Fahrten unternommen. Mehr Verkehr und längere Fahrten bringen mehr Probleme; deshalb ist Artikel 2 zu streichen.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Die schweizerische Verkehrspolitik wurde in den Neunzigerjahren Schritt für Schritt erarbeitet. Jeder Schritt wurde dem Volk einzeln vorgelegt und vom Volk einzeln abgesegnet. Die Stichworte sind Alpenschutz, Neat, LSVA, FinöV und zuletzt das Landverkehrsabkommen im Rahmen der bilateralen Verträge. Wir können auf das Erreichte stolz sein. Wir haben eine konsolidierte Verkehrspoli-

tik, die als fortschrittlich gilt und in ganz Europa vorbildlich ist. Die schweizerische Verkehrspolitik beginnt gar, die europäische Verkehrspolitik zu beeinflussen; das ist für uns sehr wichtig.

Die SVP hat in den Neunzigerjahren alle verkehrspolitischen Abstimmungen verloren. Doch statt den Volkswillen umzusetzen, will sie nun das Rad zurückdrehen. Die Verlierer der Neunzigerjahre geben nicht auf und wollen heute den verkehrspolitischen «Hosenlupf». Das ist nicht überraschend, denn die Lastwagenlobby ist ja in der SVP relativ gewichtig vertreten.

Erstaunlicher ist, dass sich auch die FDP und die CVP auf dieses Spiel einlassen, und dabei geht es um viel. Es geht darum, die heutige, vom Volk mehrfach bestätigte Verkehrspolitik aus den Angeln zu heben. Besonders ärgerlich ist dabei, dass die Gegner der heutigen Verkehrspolitik nicht bereit sind, wiederum Schritt für Schritt vorzugehen und zu den einzelnen Themenkreisen einzelne Abstimmungen zu ermöglichen. Stattdessen präsentieren sie uns einen völlig überladenen Gegenvorschlag, der die Initiative gar noch rechts überholt. Die «Avanti-Leute» stellen den Bulldozer bereit, der das ganze Haus «Verkehrspolitik» auf einmal niederreißen soll. Hier bestehen vor allem demokratiepolitische Bedenken. Das Volk wird beim Gegenvorschlagsmodell der KVF-Mehrheit, also beim «Fünfer-und-Weggli-Modell», nicht mehr sagen können, was es nun wirklich will. Das Volk wird nur noch vor die Frage gestellt: Alles oder nichts.

Nebst diesen demokratiepolitischen Einwänden stehen aber ganz klar verkehrspolitische Überlegungen im Vordergrund. Damit komme ich zum konkreten Antrag der Minderheit, im Gegenvorschlag auf die zweite Röhre am Gotthard und damit auf die Aushöhlung des Alpenschutzartikels zu verzichten. Die zweite Röhre am Gotthard ist im Bau: Es ist die Neat-Eisenbahnröhre. Wenn Sie eine zweite Röhre für die Autos und vor allem für die Lastwagen fordern, gefährden Sie ganz direkt den Erfolg der schweizerischen Verkehrspolitik. Deren Perle ist die Verlagerungspolitik. Damit Verlagerung aber gelingt, braucht es ein paar Bedingungen.

Es braucht die Neat, also die Eisenbahnkapazitäten, es braucht die Aufhebung der preislichen Vorteile des Strassenverkehrs, beispielsweise über die LSVA, und es braucht vor allem eines: Es braucht einen Verzicht auf weitere Strassenkapazitäten, und genau diese Bedingungen brechen Sie hier weg. Sie wollen nicht die Engpässe beseitigen, sondern die Kapazitäten erweitern.

Ich spreche hier zu Ihnen als Vertreterin einer Stadt, und ich kann Ihnen eines sagen: Eine zweite Autoröhre am Gotthard ist das Letzte, was die Städte brauchen können. Eine zweite Autoröhre am Gotthard schafft zusätzliche Strassenkapazitäten und verschärft damit die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen massiv. Mit ein paar schwammigen Versprechen in einem Gegenvorschlag sind diese auch nicht aus der Welt zu schaffen. Die Städte und Agglomerationen brauchen Unterstützung bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme, doch die Städte dürfen nicht gezwungen werden, sich diese Unterstützung mit einem Ja zu einer zweiten Autoröhre am Gotthard kaufen zu müssen. Und die Städte werden sich auch nicht dazu zwingen lassen.

Die Minderheit beantragt Ihnen deshalb, Artikel 84 Absatz 3 zu streichen und damit den Alpenschutzartikel unverändert zu lassen.

Nebst den demokratie- und verkehrspolitischen Bedenken sprechen selbstverständlich auch umwelt- und europapolitische Argumente gegen die Avanti-Initiative und vor allem auch gegen den überladenen Gegenvorschlag der KVF-Mehrheit. Untersuchungen nach dem Gotthardunfall haben klar gezeigt, dass weitere Belastungen durch Luft- und Lärmemissionen böse Auswirkungen auf den Alpenraum und seine Bewohnerinnen und Bewohner hätten. Dies zu vermeiden, wäre eigentlich unsere Pflicht – nicht nur im Jahr der Berge. Und wenn es auch im Moment nicht en vogue ist, dürfen wir auch die europapolitische Diskussion nicht aus den Augen verlieren. Die Verkehrspolitik der Schweiz gilt als verlässlich, und sie gilt als stabil. Andere Alpenländer begin-

nen, sie als Vorbild wahrzunehmen. Diese Anpassungen an unsere Verkehrspolitik sind für uns wirtschaftlich und ökologisch zentral. Dieser Weg wird aber nur dann von den anderen Alpenländern ernsthaft beschritten, wenn wir unsererseits in unserer Politik keine Schwäche zeigen und auf der eingeschlagenen Linie konsequent weiterfahren.

Ich komme noch zum zweiten Minderheitsantrag zu den Übergangsbestimmungen in Artikel 197 der Bundesverfassung. Wir beantragen Ihnen hier, dem Bundesrat zu folgen. Weshalb? die Mehrheit der KVF nennt in diesem anvisierten Bauprogramm ausdrücklich drei Strassenabschnitte und verleiht diesen damit eine Priorität: Genf-Lausanne, Bern-Zürich, Erstfeld-Airolo. Innerhalb des anvisierten Bauprogramms sollen diese Abschnitte eine besondere Rolle spielen. Würden sie das nicht, müssten sie nicht erwähnt werden.

Entscheidend wird diese Priorisierung im Zusammenhang mit dem Infrastrukturfonds, den wir anschliessend diskutieren wollen. Damit schaffen wir nämlich eine Zweiklassen-Verkehrspolitik. Projekte, die im Programm gemäss Übergangsbestimmung zu Artikel 81 der Bundesverfassung sind, sollen aus dem Fonds und damit an der Schuldenbremse vorbei finanziert werden. Die anderen Aufgaben im Bereich des Strassenbaus gemäss Übergangsbestimmung zu Artikel 86 der Bundesverfassung hingegen sollen über das normale Verfahren, über Budgetberatung, Schuldenbremse usw. abgewickelt werden. Darunter fallen beispielsweise Beiträge an Hauptstrassen oder an Schutzbauten.

Was heisst das konkret? Autobahnabschnitte im Mittelland und die zweite Gotthardröhre haben einen eigenen Topf, während beispielsweise Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten in der Ostschweiz, in der Zentralschweiz, im Jura usw. den Weg über die Schuldenbremse suchen müssten. Was das heisst, wissen wir haargenau: Diese dann zweitklassigen Projekte werden nur noch schwer die Unterstützung des Bundes finden, während für die grossen Autobahnprojekte der Goldesel bereitsteht.

Die Anträge der Mehrheit der KVF führen uns alle auf das verkehrspolitische Abstellgleis. Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsanträgen zu folgen.

Hämmerle Andrea (S, GR): Wir haben das einmalige Phänomen, dass der Gegenvorschlag weiter geht als die Initiative. Normalerweise formuliert ein Gegenvorschlag einen Kompromiss zwischen einer radikalen Initiative und dem Ist-Zustand. Wo geht der Gegenvorschlag der Kommissionenmehrheit weiter als die Initiative? Er geht nicht beim Bauprogramm weiter – das ist ungefähr dasselbe –, aber bei der Finanzierung. Der Gegenvorschlag sieht eine Fondslösung zur Finanzierung bestimmter Projekte vor. Er schlägt, genauer gesagt, einen Strassenbaufonds vor. Es wird dann manchmal in einer etwas aufgemotzten Sprachregelung auch von einem «Infrastrukturfonds» gesprochen.

Dieser Fonds ist eine Fehlkonstruktion. Man kann auch sagen, dass es eine unkontrollierte und chaotische «Sturzgeburt» in der Kommission war. Der Vorschlag ist eine schlechte Visitenkarte für unsere Kommission, die früher mit intelligenten, austarierten, mehrheitsfähigen und konstruktiven Vorschlägen brilliert hat. Hier ist das Gegenteil der Fall. Aus unserer Kommission kam damals auch der Vorschlag zur Einrichtung des FinöV-Fonds. Auf diesen Fonds beziehen sich jetzt die Promotoren des Strassenbaufonds, aber sie haben nicht – bei weitem nicht – die gleiche Qualität erreicht. Wo liegen die Mängel der vorgeschlagenen Fondslösung? Ich beschränke mich auf vier Mängel:

1. Der Vorschlag ist völlig unklar. Er lässt viel mehr Fragen offen, als er beantwortet. Zum Beispiel wird ein Bauprogramm finanziert, das wir gar nicht kennen. Der Bundesrat wird das Programm erst festlegen, nachdem der Gegenvorschlag angenommen worden ist. Ein anderes Beispiel: Ein Teil der Reinerträge nach Artikel 86 der Bundesverfassung wird in diesen Fonds geleitet. Welcher Teil das sein wird, wissen wir nicht: Es können 10 oder auch 90 Prozent sein. Das wird offen gelassen, wir wissen es nicht! Ein nächstes

Beispiel: Der Verkehrsablauf in Städten und Agglomerationen soll verbessert werden. Wo und welche Projekte das sein sollen – wir wissen es nicht, es ist alles völlig offen! Kommt der öffentliche Verkehr auch zum Zug oder nicht? Man sagt Ja, aber es steht nirgends; wir wissen es nicht! Wie viel öffentlicher Verkehr soll es sein? Wie gesagt: Wir wissen es nicht! Alles steht in den Sternen, in den Wolken eines Verfahrens, das absolut unausgegoren ist.

2. Eine weitere Schwäche des Vorschlages: Er ist demokratiapolitisch fragwürdig. Bei FinöV wird das zu finanzierende Bauprogramm in referendumsfähigen Erlassen geregelt. Hier steht etwas in der Bundesverfassung, das völlig falsche Prioritäten setzt. Das Übrige wird auf irgendeiner Verordnungsebene geregelt – alles ist unklar. Das Volk hat dazu nichts mehr zu sagen.

3. Der Fonds umgeht die Schuldenbremse. Frau Fehr Jacqueline hat es sehr schön gezeigt.

Die Gleichen, die normalerweise das Hohelied vom Sparen singen, wollen natürlich für ihre Lieblingsprojekte keine Schuldenbremse. Das geht so natürlich nicht! Es ist ein Zweiklassensystem: erste Klasse, die Lieblingsprojekte auf der A1 und A2; zweite Klasse, alle übrigen Projekte. Der folgende Punkt hängt direkt damit zusammen.

4. Der Fonds ist randregionenfeindlich, denn alle privilegierten Projekte befinden sich auf den grossen Achsen. Vielleicht gibt es noch etwas für die Agglomerationen, was allerdings unklar ist. Die Randregionen können dann bitte hier im Saal via Schuldenbremse und Budgetdebatte schauen, wie sie zur ihrer Sache kommen.

Fazit der Übung: Dieser Schnellschuss muss dringend gebremst und abgelehnt werden. Es ist untauglich, in einen Gegenvorschlag eine derart unausgegorene Übung hineinzupacken. Wenn überhaupt, muss eine solche Fondslösung gründlich diskutiert und à fond ausgearbeitet werden, analog dem Vorgehen beim FinöV-Fonds, wo man das in vorbildlicher Art gemacht hat. Ich sage Ihnen eines: Wenn Sie mit dieser Geschichte in eine Volksabstimmung gehen wollen, werden Sie scheitern, und darauf freue ich mich. Besser wäre es eigentlich, diesen Fonds bereits hier abzulehnen. Dafür danke ich Ihnen.

Hollenstein Pia (G, SG): Eigentlich sollte ich jetzt hellsehen können und wissen, wie die Begründungen der Fraktionen und der Einzelsprecher ausfallen werden, um genau diese Argumente zu widerlegen und zu sagen, weshalb man in Artikel 3 der Minderheit zustimmen muss. Ich empfehle Ihnen, in Artikel 3 den Gegenentwurf gar nicht mehr zu erwähnen; weshalb, habe ich im Votum zu Artikel 2 ausführlich begründet.

Wieso sollten wir Volk und Ständen empfehlen, beides abzulehnen? Die Minderheit der Kommission empfiehlt das, weil die vorliegende Initiative auf falschen Annahmen aufbaut; nämlich auf der Annahme, Verkehrsprobleme könnten mit Kapazitätserweiterungen gelöst werden. Der Bundesrat liefert in der Botschaft das wichtigste Argument für die Ablehnung der Initiative. Der erste Satz der Schlussfolgerungen auf Seite 4544 lautet: «Die in der Initiative vorgeschlagenen Ausbauten des Nationalstrassennetzes erfolgen nicht aus einer Gesamtsicht; sie sind zu wenig differenziert.» Keine Gesamtsicht und zu wenig differenziert. Die Initianten kümmern sich keinen Deut um die Auswirkungen auf die Gesundheit, die für die Schweiz wichtigen Aspekte der Raumplanung, der Bodenversiegelung und auch nicht um das in der Bundesverfassung festgeschriebene Ziel einer nachhaltigen Entwicklung. Die Avanti-Initiative soll auch kaum Auswirkungen auf die Verlagerungspolitik haben, so die Argumentation der Baulobbyisten. Diese Behauptung entbehrt jeder Logik. Dann wird noch das Argument der Sicherheit vorgeschoben, als ob mehr Verkehr zu weniger Unfällen führen würde – so eine Illusion!

Die Avanti-Initiative steht sämtlichen Zielen des Alpen- und Umweltschutzes diametral entgegen. Die Avanti-Initiative und deren Initiantinnen und Initianten negieren, dass schrankenloses Wachstum des Verkehrs zu mehr Proble-

men führt und die bestehenden Probleme verschärft. Der Teufelskreis lautet: Mehr Strassen, mehr Verkehr, mehr Emissionen, mehr Gesundheits- und Lärmprobleme. Die Luftreinhalte-Verordnungen der betroffenen Regionen würden zu Makulatur. Mehrverkehr ist schädlicher als Stau. Deshalb müssen wir nach anderen Lösungen suchen. Ich werde im Fraktionsvotum Lösungsansätze aufzeigen.

Hier aber spreche ich noch etwas ausführlicher zum Verhältnis zwischen Neuverkehr und Abgasen: Setzen wir tief an und nehmen 10 Prozent Neuverkehr; das führt zu nicht mehr und nicht weniger als 10 Prozent mehr Abgasen. Dies bedeutet aber fünfzig- bis hundertmal mehr Schadstoffemissionen, als vom Stau verursacht werden. In Bezug auf den Stau wird nur mit 0,1 bis 0,2 Prozent mehr Schadstoffemissionen gerechnet. Das bedeutet, dass die Stauemissionen relativ gering sind, wenn man sie mit den möglichen Neuverkehrsemissionen vergleicht, die allein durch den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard erzeugt würden.

Eine ETH-Studie der Tessiner Regierung hat Folgendes ergeben: Wenn die zweite Röhre gebaut würde, würden im Jahr 2010 rund 10 Prozent mehr Fahrzeuge den Gotthardtunnel durchqueren. Noch nicht berücksichtigt ist in dieser Studie, dass nach dem Bau der zweiten Röhre eine unbestimmte Anzahl Personen von der Eisenbahn auf das Auto umsteigen würde. Unberücksichtigt ist auch, dass das Verkehrswachstum nach 2010 ungebremst weiterginge, ohne zwangsläufig zu stagnieren. Das heisst: Es müsste nur schon durch den Bau der zweiten Röhre – einem Teil der Avanti-Initiative – mit mehr als 10 Prozent Neuverkehr gerechnet werden. Wenn Sie diese Tatsache auf die anderen Strassenbauten extrapolieren, frage ich mich, welche Luft uns allen in zwanzig oder dreissig Jahren noch zum Atmen bleibt. Natürlich, sterben müssen wir alle, aber ersticken möchte ich nicht.

Ich bitte Sie, den Minderheitsanträgen zuzustimmen.

Walker Felix (C, SG): Zur Übergangsbestimmung zu Artikel 86 der Bundesverfassung, zur Frage der Verzinsung des Fonds: Aus finanzpolitischer Sicht macht der Fonds keinen Sinn, aber darüber werden andere noch sprechen. Ich konzentriere mich auf Argumente gegen eine Verzinsung des Fonds.

Eine Verzinsung der Fondsmittel führt beim Fondskonzept gemäss der Mehrheit der Kommission zu einer unmittelbaren Zusatzbelastung der Finanzrechnung von jährlich 50 bis 70 Millionen Franken je nach Marktsituation. Wird hingegen auf eine Verzinsung verzichtet, entfällt eine unmittelbare Zusatzbelastung der Finanzrechnung. Die Zusatzbelastung nähme bloss kontinuierlich und im Ausmass der erforderlichen Mittel zu.

Warum ist das so? Die Mittel werden durch die Bundestresorerie erst dann auf dem Kapitalmarkt aufgenommen, wenn sie auch gebraucht werden. Daher fallen im Unterschied zu einer Verzinsung beim Verzinsungsverzicht keine unmittelbaren Zinskosten an. Dementsprechend müsste bei einer Verzinsung der entsprechende Betrag in einem anderen Aufgabenbereich kompensiert werden. Ja, vielleicht müssten in einem anderen Aufgabenbereich gar Sparmassnahmen getroffen werden, nur damit die Verzinsung kompensiert werden kann. Schliesslich würden bei einer Verzinsung Steuergelder mit anderen Steuergeldern verzinst. Dies ist abzulehnen, da die Mineralölsteuer beziehungsweise die Autobahnabgabe voraussetzungslos geschuldete Abgaben sind. Sie sind damit genauso wie andere Steuern zu behandeln.

Was ist der Unterschied zum FinöV-Fonds bezüglich Verzinsung? Beim FinöV-Fonds vermögen die Einnahmen die Ausgaben anfangs nicht zu decken. Der Ausgabenüberschuss muss durch den Bund dementsprechend bevorschusst werden. Er muss dafür auf dem Kapitalmarkt zusätzliche Mittel aufnehmen, was für den Bund zu einem Mehraufwand in Form von zusätzlichen Zinskosten führt. Um diese zusätzlichen Zinskosten auszugleichen, werden diese dem FinöV-Fonds belastet.

Zwar ist gemäss Fondsreglement auch eine Verzinsung eines allfälligen Nettovermögens vorgesehen. Ein solches

sollte aber im Normalfall gar nicht entstehen. Beim zur Diskussion stehenden Fonds für Nationalstrassenbau und Agglomerationsverkehr stellt ein Fondsvermögen – insbesondere durch die Ersteinlage und bei einem vom Bundesrat geforderten Verschuldungsverbot, auf das Herr Kollege Bühler noch zurückkommen wird – den Normalfall dar und nicht wie beim FinöV-Fonds, die Ausnahme. Eine Verzinsung würde dementsprechend, wie eben ausgeführt, zu einer unmittelbaren Zusatzbelastung der Finanzrechnung um 50 bis 70 Millionen Franken führen.

Ich bitte Sie, meinem Einzelantrag auf Streichung der Verzinsung zuzustimmen.

Bühler Gerold (R, SH): Wir Freisinnigen haben uns stets für den Ausbau der Schiene stark gemacht. Wir haben die Finanzierung der Infrastrukturprojekte der Bahn mit einem separaten Fonds klar unterstützt, und wir werden auch in Zukunft die berechtigten Anliegen der Schiene im Bereich der Investitionen und der Logistik unterstützen. Wir sind klar der Meinung, dass wir beide Verkehrsträger brauchen, dass wir aber vor allem im Güterverkehr noch eine verstärkte Verlagerung auf die Schiene brauchen. Wir sind aber trotzdem der Meinung, dass es ein Schliessen der Lücken im Strassennetz, im Agglomerationsverkehr und am Gotthard braucht. Wir stehen daher hinter diesem Gegenvorschlag. Aber dieser Gegenvorschlag darf nicht Grundsatzentscheide finanzpolitisch einfach aushebeln, und das ist der Grund meines Einzelantrages. Bei Absatz 3 der Übergangsbestimmungen zu Artikel 86 der Bundesverfassung will ich den Text, wonach sich der Fonds verschulden kann, streichen. Wir werden also – das zur Mechanik der Anträge – bei meinem Antrag über die Verschuldung des Fonds abstimmen, die wir nicht wollen, und mit dem Antrag Walker Felix können Sie separat über die Frage der Verzinsung entscheiden. Das Volk hat uns mit dem Instrument der Schuldenbremse, dem es mit 85 Prozent zugestimmt hat, einen klaren Auftrag gegeben. Wir verfügen in unserem Land zwar über keine Verfassungsgerichtsbarkeit, aber wir sind verpflichtet, diesen Entsch eid für eine Schuldenbremse ernst zu nehmen. Nach meinem Dafürhalten können wir es nicht zulassen, dass wir mit dem Fonds eine Verschuldung ermöglichen. Generell dürfen wir das Instrument der Fondsfinanzierung ohnehin nur äusserst restriktiv anwenden. Es müssen nach unserem Dafürhalten verschiedenste Kriterien erfüllt sein: Vor allem muss es um Infrastrukturinvestitionen gehen, es muss sich auf der Einnahmenseite um zweckgebundene Abgaben handeln. Fondslösungen dürfen grundsätzlich nur im äusserst restriktiven Sinne zum Einsatz kommen. Es darf nicht dazu führen, dass mit einer Verschuldungsmöglichkeit die Schuldenbremse ausgehebelt wird.

Nebst dieser finanzpolitischen Grundsatzüberlegung kommt ein weiterer Aspekt dazu:

Wenn wir hier eine solche Verschuldung ermöglichen, schaffen wir ein gefährliches Präjudiz, sodass andere Anspruchsgruppen in diesem Staat ihre Ansprüche auch mit Fondslösungen und mit einer Verschuldungsmöglichkeit durchboxen wollen – an der Schuldenbremse vorbei. Auch aufgrund dieser Überlegung dürfen wir es nicht zulassen, dass hier ein Präjudiz geschaffen wird.

Aus diesem Grund ersucht Sie auch die FDP-Fraktion, diesem Antrag zuzustimmen und die Verschuldungsmöglichkeit beim Fonds herauszustreichen. Separat werden Sie wie erwähnt über das Verzinsungsverbot abstimmen, dem ich persönlich ebenfalls zustimme.

Simoneschi Chiara (C, TI): La proposition du groupe démocrate-chrétien a deux objectifs. Le premier, c'est de reprendre la teneur du contre-projet du Conseil fédéral afin de le sauver, car il a été dénaturé par la majorité de la commission. Le deuxième, c'est de prévoir seulement la planification de la construction du deuxième tube, sans toucher à l'article 84 de la constitution relatif au transit alpin, qui nous est cher.

Pourquoi sommes-nous favorables au contre-projet du Conseil fédéral et pourquoi notre proposition reprend-elle l'article

197 chiffre 2 du contre-projet précité? Tout en reconnaissant que l'initiative Avanti soulève des problèmes réels, elle propose une solution trop peu différenciée voire unilatérale: seulement étendre le réseau routier. Le contre-projet de la majorité de la commission fait la même chose parce qu'il reprend les objectifs de l'initiative et les met dans un contre-projet qui n'en est plus un.

Le contre-projet du Conseil fédéral, par contre, part d'études et de modélisations du trafic fondées scientifiquement. Celles-ci nous montrent exactement où sont les problèmes aujourd'hui et où seront les problèmes en 2020. Plusieurs scénarios ont été étudiés et sur cette base, on a dressé un tableau avec les goulets d'étranglement qu'il y a aujourd'hui et ceux qu'il y aura en 2020, en fixant des priorités pour résoudre les problèmes. De cette analyse, nous avons tiré des conclusions et nous avons vu que les grands problèmes, aujourd'hui déjà mais ce sera toujours le cas en 2020, se situent autour des agglomérations et dans celles-ci. Donc, par exemple, au Tessin, il y a des difficultés entre Lugano, Mendrisio et Chiasso, et pas au Gotthard, celui-ci ne vient qu'au troisième rang des priorités. On a vu par conséquent que dans les agglomérations, il y a toutes sortes de trafics qui se retrouvent: le local, le régional, le pendulaire, le journalier, l'international et le transit. C'est là la première priorité.

Le groupe démocrate-chrétien partage cette analyse et est d'accord avec le contre-projet du Conseil fédéral qui prévoit d'établir un programme des travaux par priorité.

De plus, le contre-projet du Conseil fédéral a un autre mérite. Il veut éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau de manière coordonnée – ça veut dire avec les divers modes de transport et avec toutes les mesures qu'on a déjà décidées: «Rail 2000», la NLFA et les transports publics régionaux – en tenant compte de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Personne ne pense à ces deux grands domaines si on ne fait que construire des routes; il y a un problème avec l'aménagement du territoire et il y a de grands problèmes avec l'environnement. Si vous venez au Tessin, vous verrez qu'on a beaucoup d'ozone en été trop de NO_x en hiver. C'est donc une approche globale que celle du Conseil fédéral. Elle veut résoudre les problèmes par priorités, en commençant par les agglomérations et en y intégrant des mesures et des investissements, soit dans les routes, soit dans le rail, soit dans le transport public régional.

Donc, le groupe démocrate-chrétien se rallie à la position du Conseil fédéral et dit non à l'initiative populaire ainsi qu'au contre-projet de la majorité de la commission.

Pourquoi prévoir maintenant la planification du deuxième tube? Le groupe démocrate-chrétien propose qu'à l'article 197 chiffre 2 du contre-projet du Conseil fédéral, on introduise la planification du deuxième tube au Gotthard. Cette planification peut être faite sans toucher à l'article 84 de la Constitution, l'article sur la protection des Alpes.

Cette planification est importante parce qu'un jour ou l'autre on sera bien obligé de finir – et je souligne «de finir» – les travaux au Gotthard avec un deuxième tube, donc de compléter une oeuvre qui est très importante pour la liaison de la Suisse italienne au reste du pays, pour les personnes et pour les marchandises, pour le trafic international. Tout en étant en 3e priorité, cette autoroute en tunnel entre Göschenen et Airolo assume une signification politique et institutionnelle particulièrement importante. On doit prendre conscience qu'en cas d'accident, le Tessin est complètement isolé de la Suisse.

Avant de passer à la construction, le groupe démocrate-chrétien propose toute une série de conditions qui doivent être remplies, des conditions qui s'inspirent des décisions du Parlement et du peuple, c'est-à-dire: la réalisation de la NLFA, la mise en oeuvre de la politique de transfert des marchandises de la route au rail et l'évaluation des effets d'allègement du trafic générés par l'ouverture de l'axe NLFA du Lötschberg. C'est seulement après cette évaluation et après que les mesures liées à l'ouverture du Lötschberg auront été concrétisées, c'est-à-dire la perception de la taxe de transit

maximale et la diminution du nombre des camions – nombre qui doit être diminué exactement de moitié par rapport à ce qu'il était il y a quelques années, à savoir de 650 000 passagers par an –, qu'on pourra présenter un message et demander un crédit de construction soumis au référendum facultatif.

Le groupe démocrate-chrétien vous demande de soutenir sa proposition qui sauve la teneur du contre-projet du Conseil fédéral, qui sauve et qui concrétise les décisions déjà prises par le Parlement, le Conseil fédéral et le peuple, et qui nous donne la possibilité quand même, dans quelques années, quand on aura besoin de faire des grands travaux dans la galerie du Gothard, de finir cet ouvrage et d'avoir un deuxième tube pour la sécurité et pour relier la Suisse italienne à la Suisse entière.

Ruey Claude (L, VD): La mobilité ne se décrète pas, elle s'exerce. La mobilité ne se laisse pas enfermer dans des schémas tout faits, elle se vit librement. Finalement, la mobilité c'est la vie, et le débat que nous avons aujourd'hui traite bien de la mobilité. Cette mobilité, elle doit se traiter sans exclusivité ni sectarisme. C'est la raison pour laquelle le groupe libéral a toujours soutenu la complémentarité des transports: le rail et la route n'entrent pas en contradiction mais se complètent.

Nous nous opposons dès lors à une vision intégriste de la mobilité qui voudrait promouvoir exclusivement les transports publics au détriment des transports privés. Ce serait non seulement irréaliste, mais ce serait aussi contraire à la liberté de choix en matière de transport. De plus, cela consisterait à défavoriser arbitrairement plusieurs catégories de personnes qui ne peuvent pas objectivement, pour des raisons professionnelles, personnelles ou géographiques, se passer de véhicule privé. Je répète à la précédente oratrice qu'il n'y a pas que les villes qui existent dans ce pays. En fait, une telle vision aurait des incidences inacceptables sur le développement économique, qui se trouverait soumis à des distorsions tant en matière d'implantation que de transport.

C'est pourquoi le groupe libéral a d'emblée apporté son soutien à l'initiative Avanti, qui répond à une vision réaliste des transports pour l'avenir. Cette initiative n'est pas unilatérale. Elle rétablit l'équilibre des priorités entre la route et le rail, rien d'autre. Elle rappelle utilement que le peuple, certes, s'est prononcé en faveur du développement du rail, et nous l'avons fait aussi; mais il n'a pas pour autant demandé que la route devienne le parent pauvre et que l'on renonce au développement indispensable au maintien de la mobilité. D'ailleurs, les automobilistes sont soumis à des taxes dont la destination est claire, et ces sommes doivent être affectées à leur destination initiale, c'est-à-dire au développement routier.

Il faut ne pas s'être déplacé à l'étranger, ne pas avoir roulé aux heures de pointe, ne pas avoir écouté Inforoute pour ne pas voir qu'il est indispensable de désengorger les grands axes autoroutiers afin d'assurer une circulation fluide, qui est la seule à même d'éviter les pics de pollution et d'assurer simultanément la sécurité routière.

Le groupe libéral a toujours été attaché à cette vision de la sécurité du trafic et celle-ci n'est plus assurée aujourd'hui sur les grands axes et à certains endroits. Pour avoir été responsable de la police dans mon canton, je crois pouvoir vous dire que dans le contournement de Lausanne en particulier, il n'y avait pas de jour où il n'y avait pas d'accidents, simplement parce que les infrastructures n'étaient pas adaptées à la situation. Il s'agit donc de la sécurité. Il s'agit également de la pollution, qui doit être combattue, et cela passe aussi par l'élimination des bouchons.

Le percement d'un deuxième tube au Gothard représente lui aussi une nécessité, autant pour garantir la sécurité que pour absorber le trafic que les nouvelles liaisons ferroviaires alpines ne pourront contenir. Construire maintenant un deuxième tube routier au Gothard, et non pas «un jour», Madame Simoneschi – il semble que le groupe démocrate-chrétien veuille reculer pour ne pas sauter –, ne contredit

pas l'objectif du transfert de la route au rail mais le complète. Si l'on suit ce que dit l'Office fédéral du développement territorial, il y aura, au cours des années à venir, d'ici à 2020, 24 pour cent d'augmentation moyenne du trafic autoroutier si l'on procède à un transfert vers le rail et 40 pour cent si on ne le fait pas. En d'autres termes, même en opérant le transfert vers le rail, le fait de devoir développer l'infrastructure autoroutière et de construire le deuxième tube au Gothard ne va pas à l'encontre de la politique de transfert de la route vers le rail.

En réalité, les moyens et les objectifs des nouvelles liaisons ferroviaires alpines ne sont simplement pas les mêmes que ceux du deuxième tube au Gothard. Ces nouvelles liaisons répondent au besoin de gérer l'afflux des transports routiers internationaux et de leur apporter une solution efficace. Le second tube n'a pas pour but de développer le trafic international en tant que tel, mais bien d'achever le réseau routier suisse et de désenclaver les régions desservies, en particulier le Tessin, en leur épargnant justement bouchons et pollution.

Nous avons donc eu l'intention de soutenir l'initiative Avanti. Or la majorité de la commission a utilement, je crois, modifié et complété cette initiative en tenant compte des réflexions du Conseil fédéral d'une part et de celles des auteurs de l'initiative d'autre part.

Il s'agit d'assurer le financement des projets et de tenir compte, par ailleurs, du trafic d'agglomération. La création d'un fonds routier indépendant dont l'existence semble au moins aussi justifiée que celle d'un fonds affecté au transport public, qui existe déjà, nous paraît devoir être saluée. Il faut exploiter les ressources actuellement existantes, conformément à l'intention initiale – c'est, bien sûr, du compte routier dont il s'agit et des 3,7 milliards de francs d'impôt sur les carburants qui s'accréditent dans ce compte. Un tel fonds nouveau permettrait d'autre part d'assurer la transparence et un contrôle efficace.

Quant au trafic d'agglomération, il est la suite logique et nécessaire du renforcement du réseau autoroutier. Une vision intégrée des transports combinant le transport public – j'insiste – et le transport privé de manière non exclusive est indispensable pour assurer aux villes et aux agglomérations un avenir économique réaliste. Nous ne voulons pas que les villes soient complètement encombrées, que leur développement économique soit entravé et qu'elles soient vidées de leur substance vive.

Enfin, dans le contre-projet de la majorité, le fait de limiter les modifications de l'article 84 à l'essentiel, c'est-à-dire au percement du deuxième tube au Gothard et aux seules routes de contournement, nous paraît être une bonne solution démocratiquement compatible avec les décisions précédentes du peuple.

Ainsi donc, le groupe libéral est satisfait de voir que la vision longtemps unilatérale des transports, scotchée aux transports publics, si vous me passez l'expression, se rééquilibre. Les deux moyens, transport public et transport privé, je le répète, ne répondent pas aux mêmes besoins. Ce n'est pas en chantant des incantations sur le thème du transport modal – ce qui se traduirait, de manière peut-être triviale, par «prends ton vélo maintenant», quand on a d'autres besoins – que l'on contraindra la réalité. La réalité, c'est que la population a augmenté depuis que l'on a construit les autoroutes dans les années soixante et suivantes, que les besoins en mobilité ont augmenté, ce qui est le signe, d'ailleurs, d'un développement économique sain et d'une société performante. La réalité, c'est que fermer les villes à la circulation ne servira qu'à obliger les entreprises et les commerces à s'installer à l'extérieur, dans la périphérie, avec tous les problèmes que cela entraîne. La réalité, c'est que ce ne sont pas les routes qui attirent les usagers. Croyez-vous vraiment qu'on prend sa voiture pour rouler? On prend sa voiture pour atteindre une destination. Les statistiques montrent d'ailleurs que 80 pour cent des déplacements se font en voiture pour les loisirs et les achats. Voilà la réalité.

En refusant donc de construire des routes capables d'absorber ce trafic, on n'encouragera pas un report sur les trans-

ports publics, qui ne peuvent pas répondre à ces besoins. On asphyxiera simplement des secteurs entiers de l'économie. En refusant de tenir compte des réalités que je viens d'évoquer, on va tout simplement droit dans le mur et ça n'est pas en reculant, comme je le disais tout à l'heure, pour ne pas sauter, avec un projet où on va encore et encore réfléchir, que l'on avancera.

C'est la raison pour laquelle le groupe libéral, puisque, en raison de la procédure, nous ne pouvons pas accepter et l'initiative Avanti et le contre-projet de la majorité de la commission, dans ce temps de travail devant le Parlement, soutiendra le contre-projet de cette majorité. Il vous invite à en faire de même, car il est plus complet et plus équilibré que l'initiative populaire, tout en en reprenant l'essentiel.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): «Avanti» tönt eigentlich gut, es tönt nach Aufbruchstimmung und für Deutschschweizer Ohren – weil südländisch – fast ein wenig nach Sonne und Ferien. Wer aber näher hinsieht, merkt schnell: Hier wird der Wohlklang zu Hohlklang. Warum?

Die Avanti-Initiative will die Autobahnen zwischen Genf und Lausanne, zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren ausbauen, sie will eine zweite Röhre am Gotthard, und sie will mit all diesen Ausbauten die Staus auf diesen Strecken abbauen: auf- und abbauen. Die Avanti-Initiative folgt damit einem längst überholten, veralteten Konzept aus dem letzten Jahrhundert. Dieses Konzept hiess: Stau zeigt an, dass es zu wenig Strassen gibt, also beheben wir die Staus durch Strassenneu- und Strassenausbau. So einfach war das einmal. In der Zwischenzeit aber haben immer mehr kluge Köpfe gemerkt – und zahlreiche Studien, gerade auch solche des NFP 41, belegen es –, dass Strassenaus- und Strassenneubau in aller Regel mittel- und langfristig – ich sage: mittel- und langfristig – keine Probleme lösen, sondern im Gegenteil diese Probleme verstärken, einfach jeweils auf einer höheren Ebene. Wer das System «Strasse/Strassenverkehr» massiv mit Aus- und Neubauten verbessert und damit dieses System attraktiver gestaltet, fördert den Strassenverkehr, er macht ihn attraktiver; er beeinflusst damit aber auch die Transport- und Verkehrsmittelwahl, und zwar zugunsten der Strasse. Darum stimmt, übers Ganze gesehen, die einfache Formel, dass Verkehr erntet, wer Strassen sät. Alle Erfahrungen bestätigen diese einfache Gleichung. Überall dort, wo markant Strassenneu- oder Strassenausbau betrieben worden ist, ist der Verkehr – kein Wunder – massiv angestiegen. Sehr oft hat die so genannte Engpassbeseitigung dazu geführt, dass der Verkehr wegen der erwähnten Verkehrszunahmen schon nach kurzer Zeit wieder ins Stocken geraten ist oder sich die Staus nur örtlich an die nächsten, engeren Stellen verlagert haben.

Dies gilt, um ein Beispiel zu nennen, für den Gotthard, wo wir im Jahr 1980 täglich noch rund 80 Lastwagen – Sie hören richtig! – zählten, während wir heute weit über 3000 bis 4000 Lastwagen pro Tag feststellen. Das gilt ebenso – zweites Beispiel – für die Walenseestrecke, wo sich früher jedes Wochenende Staus bildeten; heute, nach dem Ausbau dieser Strecke, haben sich die Staus schlicht und einfach verlagert. Wohin? Ins Prättigau, gegen die Lenzerheide und gegen Flims hin, oder auch nach Norden in Richtung Zürich. Dies kann an beliebigen weiteren Orten beobachtet werden. Das Rezept «Strassenbau» der Avanti-Initiative stammt aus dem letzten Jahrhundert und ist wirklich untauglich. Wer den Verkehrsinfarkt vermeiden will, muss das Verkehrswachstum bremsen und zudem motorisierten Strassenverkehr auf die Schiene verlagern – nicht mehr und nicht weniger. Dies aber tut weder die Initiative, die wir als umweltzerstörend und menschenfeindlich ablehnen, noch der von der Kommissionmehrheit völlig pervertierte so genannte Gegenvorschlag.

Ein paar Worte zum Gegenvorschlag: Der Gegenvorschlag des Bundesrates ist nach dessen Behandlung in der Kommission nicht wiederzuerkennen. Er ist zu «Avanti-plus» oder zu «Avanti-plus-plus» mutiert. Er nimmt also alle Anliegen der Initiative auf und geht zudem noch weit darüber hin-

aus. Weit darüber hinaus geht er, indem die zweite Röhre am Gotthard in diesen Gegenvorschlag hineingepackt wird; indem der Alpenschutz – vom Volk vor erst acht Jahren beschlossen – im entscheidenden Korridor Erstfeld-Airolo aus der Verfassung gekippt wird; indem er gleich auch noch den sehr fragwürdigen Fonds mit hineinnimmt. Zu diesem Fonds, gegen den sich der Finanzverantwortliche des Bundesrates, Kaspar Villiger, mit allen Kräften gewehrt hat, wird Herr Studer für unsere Fraktion ein paar Bemerkungen machen.

Kurz und gut – oder kurz und schlecht: Der so genannte Gegenvorschlag ist nicht ein Gegenvorschlag, er ist «Avanti im Quadrat». Damit ist er aus unserer Sicht ein eigentlicher Missbrauch des Institutes Gegenvorschlag.

Ich stelle zur Initiative und zum Gegenvorschlag zusammenfassend Folgendes fest:

1. Beide erfüllen das Gebot der Nachhaltigkeit nicht. Bei beiden wird durch Ausbau des Strassennetzes, durch massiven Neu- und Ausbau neuer Strassenverkehr generiert. Mensch und Umwelt werden weiter zusätzlich belastet. Die erfolgreiche schweizerische Verlagerungspolitik wird unterlaufen. Der Ausbau zweier Systeme, nämlich von Schiene und Strasse nebeneinander, ist ein ökonomischer Unsinn und wird je länger, desto mehr auch nicht mehr finanzierbar sein. Es gilt ja nicht nur diese Systeme zu bauen, sie müssen auch betrieben und unterhalten werden.
2. Wenn Sie der Initiative oder dem Gegenvorschlag zustimmen, werden die Neat-Investitionen schlecht genutzt und völlig unnötig konkurrenziert werden.
3. Der Alpenschutz, welchem Volk und Stände erst vor wenigen Jahren zugestimmt haben, wird in einem entscheidenden Punkt, im wichtigsten Korridor durchlöchert.
4. Der geplante Infrastrukturfonds und gar noch die Verzinsung – wenn auch die beantragte Verzinsung dieses Fonds durchkäme –, entziehen dem Bund Mittel, die er für andere Aufgaben dringend bräuchte. Wir haben gerade eben erst die Diskussion um den Voranschlag des nächsten Jahres hinter uns und noch im Hinterkopf, wo und wie überall hätte gespart werden sollen und wo keine Sparpotenziale mehr gefunden worden sind.

Ich stelle abschliessend fest, dass die Avanti-Initiative nichts taugt. Sie ist dem Denken von gestern verhaftet, missachtet alle Erfahrungen und Erkenntnisse von heute und verbaut im wahrsten Sinne des Wortes die Handlungsfreiheit künftiger Generationen.

Ich bitte Sie daher, die Initiative und den Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Hollenstein Pia (G, SG): Die Hintergrundseiten nicht-linker Zeitungen titelten in den letzten Monaten: «Mit Vollgas in die zweite Röhre» oder «Mit Vollgas in den Kollaps?». Darum geht es in der heutigen und wahrscheinlich morgigen Debatte. Welche Zukunft wollen wir? Darum geht es.

Die Asphalt-Lobbyisten in diesem Saal lassen diese Frage gar nicht zu. Für sie gibt es keine Grenzen im Strassenbau – koste es, was es wolle. In der Kommission zielt meine regelmässig gestellte Frage nach den allfälligen Grenzen des Wachstums des Strassenbaus immer ins Leere. So weit wird nicht gedacht. Die kommenden Generationen sind kein Thema, obwohl in den Parteiprogrammen entsprechende Lippenbekenntnisse formuliert sind. So im Umweltpapier der FDP: «Das Gemeinwesen muss für den Schutz von Natur und Kultur in ihrer Vielfalt sorgen und eine natur- und sozialverträgliche Entwicklung fördern.» Bei der SVP heisst es: «Der sorgfältige Umgang mit der Natur und der Energie sind dabei selbstverständlich.» Die CVP bekennt sich im Papier zur Verkehrspolitik dazu: «Ja zum Alpenschutzartikel in der Verfassung.»

Wir Grünen drücken mit unserem Nein zu diesen Vorlagen aus, dass wir nur für eine ausgewogene, zukunftsverträgliche Verkehrspolitik Hand bieten. Zur Fondslösung wird meine Kollegin Cécile Bühlmann ausführlich sprechen. Wir Grünen lehnen sowohl die Avanti-Initiative als auch das endlose Strassenbauprogramm des Bundesrates und der Kom-

missionsmehrheit ab. Wir fordern, wie in einer Motion deponiert, ein Moratorium des Nationalstrassenbaus. Dies gäbe Zeit und Musse, um sinnvolle Alternativen zum Strassenwahn zu klären und dann mit Sachlichkeit noch das zu bauen, was wirklich nötig und zukunftsverträglich ist.

Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Dies muss als Grundlage zur Kenntnis genommen werden. Die Vorlagen führen ins Abseits, weil sie das Verkehrswachstum als unabwendbares Faktum akzeptieren. Darauf soll einzig mit nicht genau definiertem Infrastrukturausbau reagiert werden. Das Gesamtkonzept der Vorlage ist auf Kapazitätsausbau und nicht auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Der Gegenvorschlag des Bundesrates beinhaltet zwar den Bau der zweiten Gotthardröhre nicht, aber übertrifft die Forderungen der Avanti-Initiativen bei weitem. Wir Grünen sind nicht bereit, einem Wunsch Katalog der Asphalt-Lobby zuzustimmen, ohne klar zu wissen, was denn auch wirklich gebaut werden soll.

Wir werden einem Strassenbauprogramm nur dann zustimmen, wenn die Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung seriös geprüft sind und wenn die Bauerei unter dem Aspekt ihrer Auswirkungen auch verantwortet werden kann. Wir werden erst dann zustimmen, wenn Alternativen zum Zubetonieren der Landschaft umfassend geprüft sind und danach der umweltfreundlichsten Lösung der Vorzug gegeben wird. Für uns ist die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs nicht gottgegeben.

Mit der Integration des Baus der zweiten Gotthardröhre ins bundesrätliche Strassenwunschprogramm hat die Kommissionmehrheit jegliches Augenmass verloren. Die Kommissionmehrheit war von allen guten Geistern verlassen; der Entscheid widerspricht jeglicher vernünftigen und verantwortungsbewussten Verkehrspolitik und ist ein Affront gegen die Volksentscheide zum Schutz der Alpen und für eine zukunftsorientierte Verlagerungspolitik. Der Entscheid ist überhaupt nicht kompatibel mit unserer Finanzpolitik. Die Kommissionmehrheit torpediert damit auch das Ziel der Reduktion der CO₂-Emissionen, wozu sich die Schweiz mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls verpflichtet hat. Weiter bedeutet der Bau der zweiten Gotthardröhre eine Konkurrenzierung der Bahninfrastrukturen, und das ist unverantwortbare Verkehrspolitik, die wir Grünen nicht mittragen. «Mit Vollgas in den Kollaps» dient weder unserer noch der nächsten Generation, es dient schon gar nicht der Wirtschaft. Was ökologisch nicht verträglich ist, ist wirtschaftlich nie sinnvoll. Stimmen Sie gegen diese Vorhaben der Asphaltlobby, stimmen Sie zugunsten einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik. Zukunft hat nur eine Verkehrspolitik, die der Lebensqualität und der Umwelt Rechnung trägt.

Eine vom Buwal an eine unabhängige Fachstelle in Auftrag gegebene Studie über die Auswirkungen der Avanti-Initiative und des Gegenvorschlags des Bundesrates auf die Umwelt spricht Klartext. Mit dem Gegenvorschlag wird die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes in der Schweiz wesentlich verbessert, wodurch Mehrverkehr entsteht. Durch die Erweiterung des Kapazitätsangebotes werden mehr und längere Fahrten unternommen. Stauverschiebungen führen ebenfalls zu Kapazitätsverschiebungen; die durch das Siedlungsgebiet verlaufenden Strassen werden zusätzlich belastet. Weiter: Die Emissionen von Stickoxiden und des lungengängigen Schwebstaubs nehmen auch bei Zustimmung zum Gegenvorschlag zu. Es widerspricht dem Streben nach der Reduktion der Treibhausgase; das im CO₂-Gesetz formulierte Reduktionsziel wird auch mit dem Gegenvorschlag nicht unterstützt.

Der Bau der zweiten Gotthardröhre und der Gegenvorschlag des Bundesrates widersprechen nicht nur der Bundesverfassung, sondern auch der Alpenkonvention. Grosse Strassenbauinvestitionen, welche sporadisch auftretende Staus lediglich örtlich zu verschieben vermögen, sind ökonomisch und ökologisch unsinnig.

Ich komme zu Lösungsansätzen der Verkehrsprobleme: Wir Grünen fordern ein Gesamtverkehrskonzept. Dieses soll die Verpflichtung beinhalten, bei jedem Neubauprojekt alle Verkehrsträger zu koordinieren und jeweils die Auswirkungen der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen dar-

zulegen. Dabei ist die für die Umwelt am wenigsten schädliche Variante zu bevorzugen. Bei der Konkretisierung der Strassenbauvorhaben vonseiten des Bundesrates sind die Auswirkungen auf die Gesundheit, die Verkehrszunahme, die Raumplanung, die Folgen für die Agglomerationen und die Stauprognosen darzulegen, wenn die Bauvorhaben umgesetzt sind. Zudem ist eine Einschätzung der Kostenfolgen zu machen und darzulegen, wie diese zu finanzieren sind.

Wir Grünen fordern auch die Einführung der Kostenwahrheit. Dies ist übrigens – das habe ich wieder neu entdeckt – auch eine Forderung der FDP in ihrem Positionspapier zur Verkehrspolitik. Die Schaffung autofreier Tourismusorte dient der Wirtschaft viel mehr als Strassenbauten. Weiter soll das Car-sharing gefördert werden. Laut einer ausführlichen Untersuchung des Bundes fährt jemand, der vom eigenen Auto auf Car-sharing umsteigt, erfahrungsgemäss nur noch halb so viel Auto.

Was ökologisch falsch ist, kann langfristig gesehen ökonomisch nicht richtig sein, weil es Lebensgrundlagen stört und zerstört, die gleichzeitig auch Wirtschaftsgrundlagen sind. Ich bitte Sie im Namen der Grünen, einen kühlen Kopf zu bewahren, Bereitschaft zu signalisieren, eine klare Strategie darzulegen, wie die vorhandenen Probleme – besonders auch in den Agglomerationen – am umweltverträglichsten gelöst werden können. Kopfvoran in die Betonwand ist sicher der falsche Ansatz; das könnte eines Tages schrecklich weh tun. Ich bitte Sie, zu einigermaßen zukunftsverträglichen Lösungen Hand zu bieten.

Theller Georges (R, LU): Die FDP-Fraktion steht hinter der Kommissionmehrheit. Sollte dieser Gegenvorschlag allerdings wesentlich abgeändert werden, so behalten wir uns natürlich vor, die Avanti-Initiative zu unterstützen.

Die Kommissionmehrheit verbindet in idealer Weise zwei Elemente, die guten Elemente der Avanti-Initiative mit den guten Elementen des Bundesrates. Die Lösung der Kommissionmehrheit verbessert damit den Gegenvorschlag des Bundesrates durch zwei wesentliche Elemente:

1. Die zweite Röhre am Gotthard wird einbezogen und eine Lösung bezüglich des Alpenschutzes auch entsprechend vorgelegt. Der Bundesrat macht das ausdrücklich nicht.
2. Das Element der Finanzierungslösung des Agglomerationsverkehrs wird eingebaut. Der Bundesrat schweigt sich bezüglich der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs aus. Wir bringen dazu eine Lösung.

Die Kommissionmehrheit bringt Verbesserungen auf dem gesamten Nationalstrassennetz. Zu einem Netz gehören Knoten und die entsprechenden Verbindungen dazwischen. Ein Netz funktioniert aber nur, wenn es als Ganzes funktioniert, wenn Knoten und Verbindungen funktionieren. Das Nationalstrassennetz wurde vor vierzig Jahren gebaut. Es wäre geradezu grotesk, davon auszugehen, dass die Planer das damals so gemacht haben, dass dieses Netz heute überhaupt noch vollständig funktionieren kann. Zu viel hat sich in der Zwischenzeit verändert.

Die Wirtschaft und die Gesellschaft haben berechnete Mobilitätsbedürfnisse. Gute Verkehrswege sind das Rückgrat für unsere Wirtschaft, aber auch für unsere Arbeitsplätze. Die privaten Mobilitätsbedürfnisse, die wir alle haben, dürfen und sollen wir – ob jung oder alt – haben. Es kann nicht angehen, dass uns der Staat vorschreibt, wie und wann wir unsere Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen haben. Mit der Unterzeichnung der bilateralen Verträge haben wir uns für die freie Wahl des Verkehrsmittels ausgesprochen. Eine Verkehrslenkung mit künstlich produzierten Staus lehnen wir ab, sie widerspricht auch diesen Verträgen.

Wir lehnen ein Verkehrsmanagement by Stau ohnehin ab. Verkehr abwürgen heisst aber auch Wirtschaft abwürgen, dessen muss man sich bewusst sein. Künstliche Staus – da wende ich mich vor allem an die Grünen – führen aber auch zu Mehrbelastungen der Luft. Das Buwal war zwar nicht in der Lage, auf meine Interpellation (02.3040) eine klare Antwort zu geben. Der TCS hat entsprechende Messungen durchgeführt.

Wir von der FDP haben immer eine koordinierte Verkehrspolitik befürwortet. Wir haben FinöV, Neat und auch die LSWA unterstützt. Es braucht zwischen öffentlichem und privatem Verkehr gleich lange Spiesse. Es braucht ein Ineinandergreifen dieser Verkehrsträger. Wir brauchen alle diese Verkehrsträger. Alle, die hier so tun, als ob man die Strasse vernachlässigen könnte und nur den öffentlichen Verkehr fördern müsse, täuschen sich in Bezug auf die Mengen, welche täglich auf diesen Verkehrsträgern abgewickelt werden.

Wir von der FDP-Fraktion sind der Meinung, dass über die gesamten Verbesserungen gesamthaft abgestimmt werden muss. Das Parlament hat das Netz der Nationalstrassen als Ganzes bewilligt, also müssen auch die Verbesserungen als Ganzes bewilligt werden; dies ist korrekte Demokratie. Das Herauspiicken von einzelnen Teilstücken, wie das die Linke und nun auch die CVP-Fraktion mit ihrem Antrag will, ist meines Erachtens nur regionalpolitisch begründbar und deshalb abzulehnen.

Die Entscheidung darüber, ob wir am Gotthard eine zweite Röhre bauen, wird immer so dargestellt, als ob sie in Konkurrenz zur Neat treten würde. Wenn man sich aber über den Fahrplan dieser Realisierungen Klarheit verschafft, wird man leicht feststellen, dass eine Fertigstellung der zweiten Autobahnröhre vor dem Jahr 2020 gar nicht realistisch ist, selbst wenn wir dies hier und heute beschliessen sollten. Man muss sich also über die zeitlichen Dimensionen im Klaren sein.

Die FDP-Fraktion unterstützt die Lösung des Agglomerationsverkehrs, wie sie der Bundesrat in seiner Version vorgelegt hat, ausdrücklich, also 300 Millionen Franken je hälftig für Schiene und Strasse, wobei der Anteil für die Strasse vor allem für die Entflechtung von Bus- und Privatverkehr eingesetzt werden soll. Wir unterstützen den Vorschlag, diese Projekte über Treibstoffzollgelder zu finanzieren. Das ist grundsätzlich ein Entgegenkommen gegenüber dem öffentlichen Verkehr, aber meines Erachtens zu Recht. Wir verlangen aber – quasi als Gegenleistung –, endlich diesen Infrastrukturfonds zu installieren. Denn wir können dem Volk nicht immer sagen, wir hätten noch dreieinhalb Milliarden Franken Reserven, und dann in den Budgetdebatten den Leuten erklären, es sei kein Geld verfügbar. Das nimmt uns in diesem Land auf Dauer niemand mehr ab! Wir haben diese Fondslösung analog zum FinöV-Fonds vorgeschlagen, und was beim öffentlichen Verkehr gut funktioniert, wird ja wohl auch beim Strassenverkehr gut funktionieren können.

Ich habe mir bezüglich des Agglomerationsverkehrs die Agglomerationskarte ausdrucken lassen. Sie ist recht eindrücklich und umfasst insgesamt 48 Agglomerationen mit insgesamt 4,7 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern. Diese Agglomerationen haben auch ein Anrecht auf gute Verkehrsverbindungen, und zwar in der Agglomeration auf dem Nationalstrassennetz, aber selbstverständlich auch auf dem lokalen Netz und im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Sie können dies heute alles ablehnen, aber dann lehnen Sie auch die Finanzierung dieser guten Agglomerationslösungen ab.

Die FDP-Fraktion ist für diese Fondslösung. Diese wird jetzt von Finanzpolitikern etwas kritisiert, bezüglich der Frage der Schuldenbremse eigentlich zu Recht. Aber man muss sich auch bewusst sein, dass eine Fondslösung vor dem Jahr 2006 gar nicht installiert werden kann, wenn man die ganzen politischen Prozesse im Auge behält.

Eine Fondslösung ist auch ausserhalb der Schuldenbremse möglich, das hat man uns ausdrücklich bestätigt. Die Hälfte der Reserven der Treibstoffzollkasse wird in den unselbstständigen Fonds transferiert, das ist in Bezug auf die Schuldenbremse grundsätzlich unabhängig und neutral. Die FDP-Fraktion ist sich bezüglich der Verzinsung und der Verschuldung des Fonds nicht einig, aber von mir aus gesehen ist das auch nicht der zentrale Punkt dieser gesamten Vorlage. Ich bitte Sie, die Vorlage gemäss Mehrheit der Kommission zu unterstützen und nun endlich vorwärtszumachen – avanti mit «Avanti»!

Den Antrag der CVP-Fraktion lehnen wir ab. Er verzögert nur eine vernünftige Lösung für den Zugang in den Kanton

Tessin. Dass ausgerechnet Frau Simoneschi das vorschlägt, wundert mich. Die Staus am Gotthard werden – das muss man einfach wissen – nicht primär durch den Schwerverkehr verursacht, sondern eben gerade durch den Privatverkehr und gerade während dem Sommerhalbjahr und nicht während der übrigen Zeit. Gemäss einer Erhebung des TCS entsteht ein Mehrverkehr von etwa 4 bis 5 Prozent, das kann ja nicht ausschlaggebend sein, um damit noch zuzuwarten und die ganze Sache zu verzögern. Der CVP-Antrag verzögert die ganze Sache am Gotthard. Es ist etwas grotesk, eine Planung zu inszenieren, aber dann erst eine Volksabstimmung zu riskieren. Ein Stück weit riskiert man damit auch Geld. Das könnte zu einer Geldverschwendung führen. Man muss sich aber auch bewusst sein, dass dieses Parlament noch einmal über das gesamte Programm diskutieren wird und muss. Im vorliegenden Antrag sind diesbezüglich keine Prioritäten gesetzt, wir können sehr wohl noch darüber diskutieren, wie und wann wir effektiv die zweite Gotthardröhre realisieren wollen, ob früher oder später.

Hämmerle Andrea (S, GR): Die Avanti-Initiative ist ein Frontalangriff auf die konsolidierte, bewährte, fortschrittliche und anerkannte schweizerische Verkehrspolitik. Diese Verkehrspolitik ist in vielen Volksabstimmungen – es wurde immer wieder gesagt, aber es kann nicht oft genug gesagt werden! – bestätigt worden, und zwar gegen den Willen genau der Leute, die jetzt wieder mit der Avanti-Initiative kommen. Selbstverständlich kann man jederzeit eine Volksinitiative lancieren, ich habe kein Problem damit. Aber es wäre fairer und auch effizienter, wenn Sie endlich einmal einsehen würden, wie die schweizerische Verkehrspolitik läuft, welche Politik vom Volk gewollt ist. Es wäre besser, wenn Sie mithelfen würden, diese Verkehrspolitik in die Tat umzusetzen, statt Ihre ganze Energie über Jahre hinweg nur darauf zu verwenden, diese Verkehrspolitik schlecht zu machen und zu torpedieren. Ihre Avanti-Initiative ist so gesehen nichts mehr als ein dilettantischer Schritt zurück.

Zuerst einmal wollen Sie ein Kernstück des Alpenschutzartikels faktisch liquidieren. Wie lautet das geltende Verfassungsrecht? «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.» Was sagt die Avanti-Initiative? Ausgenommen sind «Strassen als Teile internationaler Verbindungen und nationaler Netze, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses.» Die Ausnahme wird also zur Regel gemacht. Es kann alles – jede Strasse im Alpengebiet – ausgebaut werden, ausser vielleicht ein paar Feldwege. Das geht doch nicht! Wir wollen das nicht, das ist nicht die Meinung des Alpenschutzes! Es ist nicht die Meinung, einfach wild Kapazitäten auszubauen.

Ich komme zur zweiten Röhre: Diese ist eigentlich, wenn man es genau ansieht, der Todesstoss für die Verlagerungspolitik. Warum? Sie ist ein Signal an die Europäische Union, dass auch wir Schweizerinnen und Schweizer es mit der Verlagerungspolitik gar nicht so ernst meinen: Auch wir sind bereit, Strassenkapazitäten zu erweitern, Engpässe zu beseitigen usw. Die Botschaft ist klar: Freie Fahrt für LKW! Das ist das dümmste Signal im dümmsten Moment, ausgerechnet jetzt, wo wir wirklich daran sind, diese Verkehrspolitik umzusetzen! Die Rentabilisierung der teuren Neat-Investition ist ebenfalls in Frage gestellt. Damit kann ich Ihnen gleich sagen: Wir bauen am Gotthard nicht nur eine zweite Röhre, sondern auch eine dritte Röhre, nämlich in Form der Neat. Wieso wollen wir diese Bahnkapazität wieder mit neuen Strassen konkurrenzieren? Aber auch abgesehen von der zweiten Röhre ist das Avanti-Bauprogramm verkehrspolitisch völlig daneben. Die Probleme liegen nämlich nicht dort, wo sie die Avanti-Initiative ortet, d. h. nicht bei den Hauptachsen zwischen den grossen Städten Zürich und Bern, Genf und Lausanne, und auch nicht zwischen Erstfeld und Airolo, sondern sie liegen in und vor den Agglomerationen und Städten. Dort gibt es die Probleme. Die kommen aber bei der Avanti-Initiative nicht vor, im Gegenteil: Die wirklichen Probleme werden noch verschärft! Wir wollen den

Verkehr verlagern, die Avanti-Initiative und ihre Leute wollen einfach den Stau verlagern. Das ist auch eine Form von Verlagerungspolitik, wenn auch nicht die intelligenteste!

Im Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit ist eigentlich alles drin: Da ist der Agglomerationsverkehr drin, aber man sagt nicht, wo man was machen will. Der öffentliche Verkehr kommt mit keinem Wort vor, und die 300 Millionen Franken, die Herr Theiler verteilen will, kommen auch mit keinem Wort vor. Es wird jetzt einfach gesagt, aber es geht alles unter dem Titel «Strassen». Auch die zweite Gotthardröhre gehört nicht in einen Gegenvorschlag! Wenn man es ernst nimmt, soll sie mit einem seriösen Abstimmungsverfahren beantragt werden; dann wird über die zweite Röhre selbstverständlich separat abgestimmt. Eine entsprechende Vorlage liegt in Form der Parlamentarischen Initiative Giezendanner pfannenfertig vor. Aber das wollen Sie ja nicht, weil Sie Angst davor haben, mit Ihren Geschichten wirklich vors Volk zu gehen. Ihr Fuder ist hoffnungslos überladen; es kann damit nicht gut gehen. Das kann uns, die wir daran gehen, die schweizerische Verkehrspolitik in die Tat umzusetzen, nur recht sein. Wir sehen uns wieder bei der Volksabstimmung!

Estermann Heinrich (C, LU): Die CVP-Fraktion hat sich mit den Grundelementen der Avanti-Initiative, des Gegenvorschlages des Bundesrates und des erweiterten Gegenvorschlages der Mehrheit der KVF auseinander gesetzt und ist nach erfolgter Diskussion zu differenzierten Beschlüssen gelangt. Der vom Bundesrat vorgeschlagenen Ergänzung «Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten», also der Lösung des Agglomerationsverkehrs, kann vollumfänglich zugestimmt werden. Dies entspricht genau dem Beschluss einer Delegiertenversammlung der CVP Schweiz vom Frühjahr dieses Jahres. Diese Verbesserung soll dem Schienen- und dem Strassenverkehr zugute kommen.

Nur eine Minderheit der CVP-Fraktion befürwortet den Antrag der KVF-Mehrheit, die Planung und der Bau der zweiten Röhre des Gotthardstrassentunnels sei ebenfalls in den Gegenvorschlag aufzunehmen. Dieser Antrag entspricht der Avanti-Initiative – plus Lösung des Agglomerationsproblems. Der Zankapfel ist einzig und allein der Gotthard.

Die CVP hat an der erwähnten Delegiertenversammlung der Planung einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard zugestimmt, den Baubeschluss aber von Erfahrungen mit der Verlagerung des Güterverkehrs bei der Neat-Lötschberg und allenfalls bei der Neat-Gotthard abhängig gemacht. Zudem müsste in Zukunft mit der EU eine mögliche Mitfinanzierung diskutiert werden, weil die Nord-Süd-Transitroute zu einem grossen Teil auch den Verkehrsteilnehmern aus den EU-Staaten dient.

Vom zeitlichen Ablauf her gesehen ist sowieso anzunehmen, dass die Fertigstellung und Inbetriebnahme einer zweiten Gotthardröhre erst nach 2015, ja erst nach 2020 erfolgen würde. Aus diesen Gründen wird die CVP-Fraktion beantragen, die Planung für die zweite Gotthardröhre sei in den Gegenvorschlag des Bundesrates aufzunehmen. Der entsprechende Antrag wurde eingereicht und von Frau Simoneschi schon begründet. Eine Mehrheit der Fraktion wird diesem Antrag zustimmen.

Ein weiteres Element des Gegenvorschlages der Kommissionsmehrheit ist ein Finanzierungsfonds, analog zum FinöV-Fonds für die Neat-Bauten. Bekanntlich beträgt der zweckgebundene Anteil der Spezialfinanzierung «Strasse» aus Mineralölsteuererträgen bis heute fast 4 Milliarden Franken. Dieses Geld ist jedoch nur buchhalterisch vorhanden. Da die Einnahmen in die Bundeskasse fliessen, werden sie laufend für andere Zwecke verwendet, und der begünstigte Strassenbau unterliegt dauernd den Budgetkürzungen. Die Autofahrer liefern eigentlich der Bundeskasse Liquidität, und es erfolgt auch keine Verzinsung dieses zweckgebundenen Kapitals. Ein solcher Fonds und eine entsprechende Verzinsung wurden in den letzten Jahren mit verschiedenen Vorstössen verlangt. Der Antrag der Mehrheit der KVF sieht vor,

dass die Hälfte gemäss aktuellem Stand der Spezialfinanzierung, also etwa 1,9 Milliarden Franken, in den zu schaffenden Infrastrukturfonds eingelegt werden. Dieser Fonds dürfte sich zwischenzeitlich auch verschulden; zudem ist eine Verzinsung vorgesehen. Mit dieser Fondslösung sollten die vorgesehenen Projekte auch verwirklicht werden können.

Die Expertengruppe Bieri hat berechnet, dass für die Lösung des Agglomerationsproblems der so genannte «Agglo-Fünfer» erhoben werden sollte. Solange aber die Gelder der so genannten Spezialfinanzierung nicht Verwendung finden können und somit die Bundeskasse sponsern, wird es keine Berechtigung für die Einführung einer solchen «Agglo-Steuer» geben. Die CVP-Fraktion ist betreffend Fondslösung geteilt, aber grundsätzlich hat sie Verständnis für ein solches Vorgehen. Wenn wir bei den Neat-Bauten den FinöV-Fonds nicht hätten, wäre es bei weitem nicht möglich, das ganze Programm nur annähernd im gewünschten Zeitplan zu realisieren. Wir sind der Ansicht, dass die Verschuldung des Fonds nicht möglich sein sollte und auf eine Verzinsung verzichtet werden sollte. Aus diesem Grunde hat Herr Walker einen entsprechenden Antrag eingereicht und ihn auch begründet. Die Mehrheit der CVP-Fraktion wird diesem Antrag zustimmen.

Zusammenfassend ist die CVP-Fraktion grossmehrheitlich für eine Gesamtlösung analog dem Gegenvorschlag des Bundesrates, aber gegen die Avanti-Initiative und gegen den Antrag der Mehrheit der KVF. Mit dem zusätzlichen Planungsauftrag der zweiten Gotthardröhre möchte man trotzdem etwas für den Gotthard tun. Für die Fondslösung wird nur etwa die Hälfte unserer Fraktion stimmen, sofern die Verzinsung und Verschuldung aus dem Antrag gestrichen wird. Eine Minderheit wird sich jedoch für den Antrag der Mehrheit aussprechen.

Grundsätzlich erachten wir die Investitionen in den Agglomerationsverkehr als vordringlicher als den sofortigen Bau einer zweiten Gotthardröhre. Deshalb fordern wir im Moment nur die Planung dieses Vorhabens, um in absehbarer Zeit, nach ersten Erfahrungen mit der Neat, die Engpassbeseitigung und Verbesserung der Sicherheit am Gotthard zu ermöglichen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Die SVP-Fraktion ist praktisch einstimmig für den Antrag der Mehrheit. Warum? Wir wissen, dass die Besiedlungsstruktur der Schweiz einen sehr hohen Mobilitätsgrad verlangt. Leider sind sich noch sehr viele Leute nicht bewusst, dass nur der «wesensgerechte Verkehr» die Lösung für die florierende Volkswirtschaft der Schweiz sein kann. Was heisst wesensgerecht? Der Personen- und Güterverkehr muss sinnvoll, nach pragmatischen Grundsätzen auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt werden. Im Güterbereich heisst das unmissverständlich, dass die Distribution über lange Distanzen mit der Bahn und über kurze Distanzen auf der Strasse erfolgen soll. Wichtig ist aber dabei zu beachten, dass es in der Schweiz unter ökonomischen wie ökologischen Gesichtspunkten gar keine langen Distanzen gibt. Tatsache ist auch – das besagt ja auch das Weissbuch der EU –, dass das Verlagerungspotenzial maximal bei 5 Prozent liegt, bei 5 Prozent! Also, die «heiligen Worte» über eine Verkehrsverlagerung sind Wunschträume, die nicht der Realität entsprechen. Für eine grössere Verlagerung reicht die Neat auch nicht aus. Sie wissen ganz genau, dass wir hier keine Zufahrtstrecken bauen, sondern nur zwei Tunnel. Diese Tatsache haben die Verkehrsverbände erkannt und deshalb die Unterschriften für die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» gesammelt.

Der ursprüngliche Gegenvorschlag des Bundesrates kann nur als Störmanöver gegen die Avanti-Initiative aufgefasst werden. Warum? Die Realität beim Individualverkehr Ost-West, Nord-Süd ist eine ganz andere. Auch die Argumente der Gegner einer zweiten Röhre zeigen ganz klar auf, dass es keine Fachkompetenz hinter diesen Argumenten gibt. Die Aussage, dass eine zweite Röhre die Neat konkurrenzieren

würde, ist ja so schwach, wenn wir bedenken, dass die Bahn heute schon völlig ausgelastet ist und dass keine moderne Flachbahn realisiert wird, wenn keine Zufahrtsstrecken gebaut werden.

Die KVF des Nationalrates hat den Gegenvorschlag des Bundesrates praxisorientiert ergänzt. Ich habe mich sehr gefreut, mit welcher Seriosität sich die fortschrittlichen Kräfte der CVP-, FDP- und SVP-Fraktion hinter diesen Vorschlag gestellt haben, wie sie ihn analysiert und mit Fakten ergänzt haben, im Wissen um die Bedeutung einer guten Wirtschaft in unserem Land.

In Artikel 84 Absatz 3 wird klar, dass die zweite Röhre am Gotthard die sichere Durchfahrt verlangt und nicht nur die Kapazität; davon wird überhaupt nicht gesprochen.

Es gab auch Vorwürfe, dass das Volk mit diesem Gegenvorschlag keine Wahl habe. Haben Sie so etwas schon gehört? Haben Sie gesehen, was wir bei der Neat für Varianten hatten? Wir hatten keine! Wir konnten nicht sagen: Lötschberg oder Gotthard. Das gab es nicht. Bei der Abstimmung über die FinöV konnten wir – oder wenigstens das Volk – auch keinem reduzierten Vorschlag zustimmen. Also, das sind alles zusammen Scheinargumente!

Bedenken Sie bitte auch, dass der Gegenvorschlag des Bundesrates noch ganz andere Fragen offen lässt, nämlich jene der Finanzierung. Er ist auch ein «Chrüsimüsi». Der Verkehr in den Agglomerationen wird im neuen Finanzausgleich geregelt und nicht im Gegenvorschlag – nehmen Sie doch das zur Kenntnis. In der Kasse der zweckgebundenen Mineralölsteuer sind per Ende Jahr etwa vier Milliarden Franken. Dazu kommt, dass wir mit jedem Liter Benzin in etwa 85 Rappen aufbringen; jeder Schweizer und jede Schweizerin zahlt mit jedem Liter Treibstoff rund 85 Rappen Abgaben. Mit diesen vier Milliarden Franken könnten wir den Gotthardtunnel und sechsspurige Autobahnen längstens bauen und hätten Unterhaltsgelder für alle Kantonsstrassen. Es ist übrigens einzigartig in diesem Land, dass die Strasse die Schiene bezahlt! Bei der Mineralölsteuer geht zum Beispiel ein Teil in die Trennung von Schiene und Strasse und ein Teil in die Förderung des Huckepackverkehrs. Mit der LSA aus dem Strassengüterverkehr wird die Neat finanziert.

Die Mehrheit der KVF hat nach dem Muster der FinöV beschlossen, einen transparenten Fonds für die Finanzierung von Strassenprojekten zu schaffen – Kollege Theiler hat es gesagt. Es ist ein transparenter Fonds; wir von der bürgerlichen Seite wollen Ordnung! Dieser Fonds ist nichts anderes als Ordnung, das muss man mal sehen. Es ist eben nicht ein Versteckspiel, wie das die Linke behauptet.

Wir müssen uns bewusst werden, dass diese Volkswirtschaft eine Infrastruktur braucht, die diesen Namen verdient. Das Astra prüft übrigens im Moment die Infrastrukturen des Individualverkehrs und erstellt den Sachplan Strasse. Herr Hämmerle hat überhaupt nicht Recht, wenn er sagt, wir wüssten gar nicht, was gebaut wird. Wenn wir einen Sachplan Strasse haben – ich nehme an, dass er im kommenden Jahr vorliegt –, dann haben wir eine ganz saubere Sache, wie es auch der Fonds ist.

Unsere Bauwirtschaft ist in einem Tief; Sie konnten es heute lesen. Wenn der Strasseninfrastrukturfonds geöffnet wird, können wir endlich überregional und in den Randregionen bauen, wir könnten uns antizyklisch verhalten und brauchen kein Impulsprogramm. Die Strasseninvestitionen werden diesem Land Vermögen bringen, das ist ganz klar.

Ich bitte Sie deshalb, im Sinne einer nachhaltigen Schweizer Volkswirtschaft nicht nur die Schiene zu bevorzugen, sondern auch die Strasse mit einzubeziehen, so wie Sie das bei der LSA-Abstimmung versprochen haben. Man hat immer gesagt, die Kantonsanteile seien für die Strasse. Heute soll das alles nicht mehr wahr sein. Sie müssen sich nicht wundern, wenn der Stimmbürger nicht mehr an die Urne geht! Übrigens kam gestern pünktlich noch von dieser lustigen Gesellschaft Umverkehr eine Studie – ich muss lachen –, die besagt, dass wir 100 Milliarden Franken investieren müssten. Diese Leute, Herr Hämmerle, haben nicht alle Abstimmungen gewonnen. Sie haben das letzte Mal bei Um-

verkehr mit 78 Prozent verloren. Nehmen Sie das zur Kenntnis und machen Sie hier nicht mehr solche Aussagen! Sie haben schon mehrfach verloren, Sie wollen das nur immer richtig stellen. (*Zwischenruf aus dem Saal*) Ihr Rufen nützt gar nichts, das sage ich Ihnen.

Ich werde zu sämtlichen Abstimmungen einen Namensaufruf verlangen. Die Schweizer Wirtschaft muss wissen, wer für sie ist und wer nicht. Es muss transparent gemacht werden – wie das der Fonds auch will –, wer immer nur von Infrastruktur spricht und wer dagegen ist. Ein Ja führt zur nachhaltigen Entwicklung unserer Volkswirtschaft.

Präsident (Binder Max, erster Vizepräsident): Herr Giezendanner, Herr Studer Heiner möchte Ihnen eine Frage stellen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Studer will sich im Aargau wieder profilieren.

Studer Heiner (E, AG): Genau so, wie sich Herr Giezendanner profiliert.

Meine Frage: Sie haben jetzt nur die Linken angesprochen. Aber sind Sie nicht auch der Meinung, dass es auch wertkonservative Motive geben kann, um den Strassenbau zu minimieren, damit wir weiterhin eine lebenswerte Umwelt haben?

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Studer, ich kann Ihnen das einfach beantworten: Für mich sind Sie ein absoluter Linker. Deshalb habe ich die Wertkonservativen gar nicht angesprochen. Wertkonservativ heisst aber gar nicht, dass man die Strassen nicht baut. Die Strassen und nicht die Schiene haben in diesem Land den Wohlstand in die Randregionen hinausgetragen!

Abate Fabio (R, TI): Siamo confrontati con l'esigenza di una discussione e di un dibattito estremamente importanti, che regolarmente marcano presenza storica nell'insieme della vita politica del nostro paese; è altresì un'ulteriore occasione per mettere alla prova la solidità delle nostre strutture federali, sempre capaci a manifestare efficienza proprio nello sviluppo delle vie di comunicazione, ossia nella consapevolezza dell'importanza d'integrare tutti i cantoni e gli angoli del paese in un unico disegno. Questa discussione si sviluppa in un contesto particolare, aggiornato e talvolta drammatico. Da un lato siamo confrontati con una difficile gestione del traffico di transito, soprattutto quello pesante, che percorre la Svizzera da nord a sud e da sud a nord, ma dall'altro anche con esigenze di mobilità interna che non troveranno soddisfazione unicamente mediante investimenti sull'asse est-ovest. Gli interessi dei grossi ed importanti agglomerati sembrano talvolta scontrarsi con l'asse del San Gottardo, lasciando spazio ad un sempre meno latente rapporto di forza con esiti forse anche scontati.

Ciò è sbagliato poiché anche il sud della Svizzera è Svizzera e non può mancare gli appuntamenti, che gli consentono di aggregarsi sempre più al resto del paese. Ritenerne pertanto il raddoppio del Gottardo non prioritario è una provocazione noncurante dei principi che vigono in materia di sicurezza stradale, nonché delle considerazioni federaliste di poc'anzi. Un investimento di tale portata può senz'altro convivere con analoghi sforzi finanziari negli agglomerati. Va sottolineato come anche il sud del Ticino, il Luganese ed il Mendrisiotto siano a tutti gli effetti agglomerati urbani, che meritano attenzione ai sensi del controprogetto, soprattutto quello sostenuto dalla maggioranza della commissione.

Dormond Marlyse (S, VD): L'initiative Avanti est en fait une mauvaise réponse à une bonne question. En effet, il conviendrait tout de même de différencier tout d'abord les secteurs où cela bouchonne régulièrement de ceux où cela se produit occasionnellement, soit durant les week-ends, soit au moment des vacances. Il ne serait pas raisonnable à notre avis d'investir des millions pour rendre plus fluide la circulation sur des tronçons qui sont encombrés en raison des

flux de trafic au moment des vacances. Tous les pays qui nous entourent connaissent ces flux dans le sens nord-sud ou sud-nord, et ils tentent de les résoudre plutôt par une gestion du trafic. De plus, la Suisse n'est pas extensible. Le territoire suisse est petit, et je ne crois pas que la solution consistant à bétonner encore plus le territoire apporte une réponse à moyen et long terme.

Les bouchons coutumiers, par exemple Lausanne-Genève, sont dus essentiellement aux difficultés à l'entrée des villes. Ajouter une troisième piste à l'autoroute Lausanne-Genève ne fera que déplacer les bouchons. On roulera effectivement plus vite entre le bouchon de Morges et celui de Coppet-Ver-soix, mais rien ne sera résolu, car l'entrée des villes ne sera pas modifiée et elle ne peut pas l'être. Les calculs montrent que pour la ville de Lausanne, ville de moyenne importance, le nombre de véhicules lui-même pose problème. Si tous les véhicules sortaient en même temps, ils couvriraient une surface plus importante que celle disponible dans les rues de la ville.

Un des arguments qui nous sont servis pour défendre la troisième voie entre Lausanne et Genève porte sur la sécurité. Cet argument ne me convainc vraiment pas! En effet, une piste de plus ne peut qu'inciter les automobilistes à rouler plus vite. Or la vitesse est une des causes principales d'accident, avec l'inattention et l'alcool. On ne nous a pas donné jusqu'à maintenant de statistiques sur les causes des accidents et, je dirai, sur leur cause principale. Sur le contournement de Lausanne par exemple, nous pouvons constater que depuis la création de la troisième piste, les accidents sont plus nombreux et qu'actuellement, des vellétés de la part du canton existent de réduire encore la vitesse, cette dernière étant la cause principale des accidents.

Une solution à moyen et à long terme concernant le trafic sera de toute façon de privilégier la complémentarité des moyens de transport. Il convient donc d'investir dans les transports publics. Le peuple vaudois l'a d'ailleurs bien compris, qui vient d'accepter à plus de 60 pour cent la construction du métro M2 qui devra rendre plus aisée et plus facile l'entrée en ville de Lausanne.

Je vous recommande de rejeter tant l'initiative Avanti que le contre-projet de la majorité de la commission, qui va encore plus loin que l'initiative.

Genner Ruth (G, ZH): Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat den an sich sympathischen Ruf «Avanti» etwas allzu ernst genommen. Einer überrissenen Volksinitiative eine unvernünftigere Lösung als Gegenvorschlag gegenüberzustellen, zeugt weder von Klugheit noch von Weitsicht. Was wollen Sie? Noch mehr Abgase, noch mehr Strassenbau, noch mehr Lärm, noch mehr Verschleiss von Landschaft? Herr Giezendanner, Lebensqualität bedeutet nicht uneingeschränkte Mobilität – im Gegenteil!

Die Volksinitiative Avanti wie der bundesrätliche Gegenvorschlag führen in einen Mobilitätskollaps in einem Land, das heute schon das dichteste Strassen- und Eisenbahnnetz der Welt aufweist. Weder ökonomisch noch ökologisch können wir uns die Umsetzung dieser Bauvorhaben leisten. Jeder Haushalt, jede Firma muss Prioritäten setzen, auch die Politik. Aber die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen sowie der Bundesrat und die Mehrheit der Parteien wollen heute keine Prioritäten setzen. Alles, was zählt, ist offenbar zu bauen und neue Kapazitäten zu schaffen. Dies trotz aller Bekenntnisse zur Schiene und zu entsprechenden Volksentscheiden, die dazu vorliegen. Die Mehrheit will aber offenbar nicht mehr zur Priorisierung, zur klaren Bevorzugung der Schiene stehen. Beide Systeme, Strasse und Schiene, im Vollausbau – das ist nicht etwa Luxus, nein, das geht gegen den gesunden Menschenverstand. Ökonomisch gesprochen rasen wir mit einem solchen Entscheid mit Vollgas in den finanziellen Kollaps.

Heute haben wir hohe Investitionskosten für die Bahn und insbesondere für die Neat. Wenn Sie die vorliegenden Strassenbauvorhaben umsetzen wollen, haben wir nicht nur hohe Investitionskosten für den Bau von Strassen und hohe Un-

terhaltskosten, sondern nachher Kosten auch auf der betrieblichen Ebene, daneben vor allem aber auch Kosten für die Bahn. Die Bahn kann nicht teuer erstellt und nachher mit hohen Betriebskosten geführt werden, um dann der harten Konkurrenz der Strasse zu erliegen. Warum haben wir auf die Bahn gesetzt? Nicht einfach weil sie ein tolles Verkehrsmittel ist, sondern aus ökologischen Gründen: zum Schutz von möglichst viel Landschaft, zur Sicherung der Lebensqualität der Bevölkerung, zur Einhaltung der Klimaprotokolle. Die Bahn ist das Mittel für die Verlagerungspolitik in der Verkehrspolitik. Das ist ein positives Konzept für die europäische Verkehrspolitik. Dieses Konzept wollen wir nicht aufgeben.

Der Denkstau im Verkehrsbereich hat sich am Gotthard entwickelt – am Gotthard, der gleichzeitig ein Symbol und einen Mythos darstellt, zuerst für die Unüberwindbarkeit, dann aber für die Bezwingbarkeit der Alpen durch den Verkehr. Der Denkstau breitete sich in der Folge übers Land aus und findet sich, gemäss bundesrätlicher Botschaft, in den Ballungszentren. Klar, der Verkehr ist dort gross, die Belastung der Bevölkerung ist entsprechend schwerwiegend, die Beeinträchtigung der Lebensqualität auch. Deshalb flüchtet, wer kann, entweder ins Grüne oder in stille, verkehrsarm ausgestaltete Quartiere. Klug bedeutet in diesem Fall aber noch mehr Mobilität. Jeden Morgen können Sie das bei den Ausfallachsen von Zürich, Bern oder Lausanne beobachten; es bringt gleichsam eine Spirale mit sich.

Der Stau ist vorhanden. Was heisst aber Stau? Die Definition des Bundesrates ist aus grüner Sicht unhaltbar und auch unklug. Wenn eine Strasse als überlastet bezeichnet wird, auf der pro Woche eine Stunde Stau herrscht, wird dies zu einem unsinnigen politischen Kriterium für mehr Strassenbau. Das Kriterium der 50. Spitzenstunde ist ökonomisch verheerend; dieses Kriterium forciert den Strassenbau geradezu.

Die Avanti-Initiative ist rückwärts gerichtet; es ist kein Ruf nach vorn. Wir Grünen lehnen die Avanti-Initiative und den Gegenvorschlag ab. Beides sind Projekte, die wir uns finanziell nicht leisten können; sie sind gegen die bisher formulierte Verkehrspolitik der Verlagerung gerichtet. Ausserdem verhindern sie den Alpenschutz, die Umsetzung des Kyoto-Protokolls und die Einhaltung der Umweltschutzgesetze. Nachhaltigkeit bedeutet etwas anderes: Es bedeutet, sorgfältig mit den Ressourcen umzugehen, es bedeutet auch, dass wir zugunsten unserer Umwelt und unserer Bevölkerung umsichtig und klug entscheiden. Die Schaffung eines Verkehrsfonds würde unseren finanzpolitischen Handlungsspielraum massiv einschränken. Er bedeutet keinen Ausweg aus der Mittelknappheit und würde die Finanzrechnung des Bundes zusätzlich belasten. Handeln Sie klug und zukunftsorientiert, und wenden Sie sich gegen diese beiden Projekte.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Genner, zuerst darf ich Sie belehren: «Avanti» heisst «vorwärts», nicht «rückwärts». Meine Frage: Sie sagten, wir könnten uns das nicht leisten. Wir haben rund 4400 Millionen Franken in der Kasse, die von den Autofahrern selbst bezahlt sind. Die Autofahrer finanzieren ohnehin alles selbst, auch die Bahnen. Was wollen Sie denn mit diesem Geld machen?

Genner Ruth (G, ZH): «Avanti» heisst «vorwärts», Herr Giezendanner, dessen sind wir uns bewusst. Aber Ihr Konzept hat einen falschen Namen, weil es rückwärts gerichtet ist. Nun zu Ihrer Frage: Der Verkehrsfonds, den Sie schaffen und dem Sie diese Mittel zuführen wollen, dient heute ja dem Bund zur Mittelbeschaffung. Wir haben Zahlen vom Bund erhalten, wonach wir ungefähr mit 700 bis 1000 Millionen Franken rechnen müssten, wenn wir, rein von der Belastung her, hier die Folgekosten anschauen wollen. Das beschränkt unseren Handlungsspielraum!

Janlak Claude (S, BL): Sie alle lesen Zeitung. In der «NZZ» vom Wochenende sind sämtliche Argumente aufgeführt, die

zu einer Ablehnung dieser Initiative und des von der Mehrheit der Kommission misshandelten Gegenentwurfes des Bundesrates führen müssen. Beide missachten und torpedieren den vom Schweizervolk in mehreren Abstimmungen seit 1994 dokumentierten festen Willen, insbesondere den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Sie gefährden die Wirtschaftlichkeit der durch die Neat bereitgestellten Bahninfrastruktur und schwächen die Verhandlungsposition der Schweiz bei weiteren bilateralen Verhandlungen. In diesem Artikel wird das Wesentliche gesagt; wir könnten die heutige Debatte kurz halten. Ich bin indessen der Meinung, dass dieser Initiative über die in diesem Artikel dargelegten sachlichen Argumente hinaus mit Überlegungen grundsätzlicher Natur entgegenzutreten ist.

In unserer modernen Gesellschaft spielt die Mobilität eine grosse Rolle. Niemand kann sich ihr entziehen, niemand wird auf sie verzichten wollen. Mobilität ist so etwas wie ein Freiheitsrecht geworden. Aber wir lernen schon im staatsbürgerlichen Unterricht, dass auch Freiheitsrechte an Grenzen stossen. Im konkreten Fall findet das Recht auf Mobilität seine Schranken nicht nur am Wohlbefinden der von Lärm und Luftverschmutzung geplagten Bevölkerung, sondern auch in seinem ureigenen Gehalt. Der Ruf nach totaler Mobilität führt zu Immobilität. Sie alle dürften das schon persönlich erfahren haben. Die Räder stehen still, wenn alle zu gleichen Zeit auf ihr Recht auf Mobilität pochen; da können wir noch so viele Strassen ausbauen. Die Staus und damit die Immobilität werden sich lediglich verlagern. Das Recht auf Mobilität ist heute sehr wohl garantiert. Wer eine Reise in den Süden plant, kann an den allermeisten Tagen im Jahr problemlos durch den Gotthard fahren. Wer sich freiwillig in den Oster- oder einen anderen Festtagsstau stürzt, kann die Beeinträchtigung des Rechts auf Mobilität nicht beklagen.

Anders mag es bei Fahrten in und um die grösseren Agglomerationen aussehen. Hier hat der Bundesrat Handlungsbedarf geortet. Niemand bestreitet mehr ernsthaft, dass neue Strassen mehr Verkehr anziehen. Diese Erkenntnis basiert längst nicht mehr allein auf einem auf Linke und Grüne beschränkten Credo, sondern ist objektiv belegt und wird von den meisten anerkannt. Gerade weil diesbezüglich eine Versachlichung zu beobachten ist, kann man aus meiner Sicht – da weiche ich von der Auffassung meiner Vorrednerin ab – den Ausbau gewisser Strassenabschnitte in den Agglomerationen befürworten, wie es der Bundesrat vorgeschlagen hat, ohne das Verlagerungsziel infrage zu stellen.

Grenzen sind der Mobilität auch durch die Kosten gesetzt, die sie verursacht; diese Kosten sind heute schon hoch. Denken Sie an die Umweltschäden, an die durch Verkehrsunfälle verursachten volkswirtschaftlichen Kosten oder an die in den erwähnten Abstimmungen vom Volk beschlossenen Kredite für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene.

Die Initiative heisst bekanntlich «Avanti». «Avanti» heisst gemäss Langenscheidts Taschenwörterbuch auf Deutsch – da muss ich Herrn Giezendanner berichtigen – «vorher, weiter, voran, herein, vorwärts». «Avanti» heisst also eben auch «vorher». Das Wort hat somit einen doppelten Sinn, nicht allein einen «vorwärts», sondern auch einen «rückwärts» gewandten Sinn. Den Initianten geht es offenkundig allein um das «Vorwärts». Die vorgeschlagenen Lösungen sind allerdings rückwärts gewandt: Das Volk soll schneller von A nach B kommen, um jeden Preis, koste es, was es wolle. Wer vorwärts stürmt, muss in Kauf nehmen, an den erwähnten Grenzen aufzulaufen. Wer die Grenzen der Mobilität nicht respektiert, riskiert den Kollaps. «Avanti» kommt auch in einem bekannten Lied vor: «Avanti popolo» heisst es dort. Im Gegensatz zur Initiative will das Lied, dass das Volk nicht nur vorwärts kommt, sondern dass es ihm auch besser geht. Damit es ihm besser geht, ist die jeweils angemessene Geschwindigkeit zu finden. Man mag dem ursprünglichen Gegenvorschlag des Bundesrates zugestehen, sich um diese Angemessenheit bemüht zu haben. Die Initiative und erst recht der von der Kommission misshandelte Gegenvor-

schlag lassen aber jede Angemessenheit vermissen. Sie missachten nicht nur den mehrfach ausgesprochenen Volkswillen, sondern auch die Volksrechte: Das Volk soll nicht einmal mehr die Wahl haben, ob es eine Strassenbauvorlage mit oder ohne zweite Gotthardröhre will, geschweige denn, ob es statt Strassenbau einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs will.

Lesen Sie noch einmal die «NZZ» vom Wochenende, dann werden Sie die Initiative und den vorliegenden Gegenvorschlag ablehnen – auch ich empfehle Ihnen, dies zu tun.

Maury Pasquier (Liliane, S, GE): Le peuple suisse s'est prononcé à plusieurs reprises ces dernières années, que ce soit à propos des nouvelles liaisons ferroviaires alpines, de l'initiative des Alpes ou de la taxe poids lourds. A chaque fois, une volonté populaire s'est dégagée en faveur d'un transfert de mobilité de la route vers le rail.

Avec l'initiative Avanti et le contre-projet de la majorité de la commission, le lobby des industries automobile et pétrolière et du génie civil, qui a décidément beaucoup d'influence sur la droite de ce pays, cherche à revenir en arrière et à recentrer l'effort en matière de développement et d'infrastructures sur la route, bien que le terme «recentrer» ne soit probablement pas le plus adéquat, puisqu'il s'agit ici plus exactement d'aller à droite plutôt qu'au centre. Cela n'est pas le moindre des paradoxes que cette politique de marche en arrière se soit intitulée «Avanti», alors que «indietro» ou «marche arrière toute» auraient certainement été plus appropriés.

Dans tous les cas, je suis en premier lieu solidaire des régions alpines. Je refuse donc catégoriquement qu'il soit porté atteinte au cœur même de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, l'interdiction d'augmenter la capacité routière des grandes traversées alpines. Cette règle est indispensable pour assurer le transfert du trafic des marchandises sur le rail et le ferroutage.

Toute augmentation de capacité routière sur le Gotthard est de nature à augmenter massivement le trafic des poids lourds et le cortège de nuisances et d'atteintes à l'environnement que cela implique pour ces régions et celles et ceux qui les habitent. Il est évident que le tunnel unique du Gotthard implique de graves problèmes de sécurité. Mais cette question doit être résolue par le transfert des marchandises sur le rail et non par un afflux supplémentaire massif des camions sur cet axe, ce qui aurait justement pour effet d'aggraver l'insécurité. Il en va en effet des véhicules comme des liquides: ça n'est pas en augmentant les capacités de rétention qu'on diminue vraiment les risques d'inondation, mais bien en empêchant le flux de débouler dans les zones à risque.

Pour des raisons du même ordre, nous sommes catégoriquement opposés à l'élargissement des autoroutes sur l'axe Genève-Lausanne. Certes, les encombrements sur l'autoroute lémanique constituent une sérieuse préoccupation et suscitent une exaspération compréhensible. Mais il faut bien se rendre à l'évidence. Ces engorgements ne sont pas dus au trafic de longue distance, mais au trafic d'agglomération à proximité et à l'intérieur des régions urbaines. Il faut résoudre à la fois la congestion du trafic de voitures sur les autoroutes à proximité des villes et aussi celle à l'intérieur même des villes. Il s'agit en effet d'un seul et même problème. Et pour cela, nous n'avons pas trente-six solutions. Nous devons mettre en place une véritable politique des transports d'agglomération axée sur les transports publics et sur le rail, tant au niveau urbain que régional.

Une telle politique est parfaitement comprise dans la région lémanique. J'en veux pour preuve ce qui se passe à Genève avec l'extension des lignes de trams et la mise en place d'un réseau RER ou, comme l'a souligné Mme Dormond tout à l'heure, avec la récente acceptation en votation populaire du projet de métro M2 en région lausannoise.

L'élargissement de l'autoroute entre Lausanne et Genève n'apporterait aucune amélioration du trafic à l'intérieur des villes de l'Arc lémanique. Au contraire, il constituerait un facteur important d'aggravation de la congestion urbaine dans les agglomérations.

Pour ces raisons, on peut escompter que se développe une véritable opposition à l'initiative Avanti et au contre-projet élaboré par la majorité de la commission, en Suisse romande aussi. C'est la position raisonnable et vraiment soucieuse de développement durable que nous défendrons donc dans cette campagne. Et j'invite les initiants et les initiants à ne pas considérer cette campagne de votation comme une autoroute à trois voies dans chaque sens.

Mugny Patrice (G, GE): En fait, ce débat oppose en quelque sorte ceux qui veulent aller de l'avant vers un précipice et ceux qui espèrent que le monde de demain ne sera pas un monde mort. Il y a quelque chose d'un peu absurde à parler d'égalité de traitement entre les transports privés et publics quand on sait que les transports publics ménagent l'avenir, alors que les transports privés, quand ils sont excessifs, tuent réellement l'avenir via la pollution. J'ai cité récemment le rapport de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, qui montrait très clairement que les transports, tous types confondus, représentent à peu près 40 pour cent de la pollution qui induit les phénomènes climatiques que l'on connaît et le réchauffement de la planète.

Il semble assez évident que s'il y a un domaine dans lequel il faut agir, c'est bien dans celui des transports. Or on sait, pour ne prendre que les transports de marchandises, que près de 50 pour cent de ces transports sont absurdes et qu'il y a encore quelques années en Suisse, plus de 90 pour cent des marchandises étaient transportées sur le rail. Donc on est réellement dans une configuration où, d'un côté, il y a ceux qui essayent d'aller vers une mobilité responsable et même, pourquoi pas? dans certains cas, vers une réduction de la mobilité quand celle-ci n'a pas de sens – cela, c'est un autre débat qui concerne les transports, celui sur l'avion –, et de l'autre ceux qui sont favorables à une mobilité ou à des transports raisonnables et qui ont simplement une vision qui consiste à dire qu'il ne sert à rien d'avoir une économie performante si l'air est devenu irrespirable, la terre inutilisable et l'eau inconsommable. Dans cette affaire-là, je sais bien que c'est un peu un débat d'autistes. En effet, il y a des gens qui sont convaincus d'avoir raison et c'est quasiment une affaire idéologique. Malheureusement, c'est la pédagogie des catastrophes qui, au bout du compte, amènera la population et peut-être un jour ce Parlement – ce qui est déjà moins évident – à modifier sa manière de percevoir les choses.

Il me semble qu'une chose est claire aujourd'hui, c'est que nous allons vraisemblablement soumettre au peuple l'initiative Avanti et un contre-projet. Il y a des arguments qui, je l'espère, pourront être combattus avec des arguments raisonnables. Je prends l'histoire qui a été répétée systématiquement, je crois par M. Giezendanner mais aussi par d'autres, du fonds spécial. Ce n'est pas juste une violation du frein à l'endettement pourtant accepté par le Parlement. Non, c'est comme les recettes produites par l'essence et les autres prélèvements sur le transport routier: cela constitue actuellement des réserves qu'on n'a pas utilisées. Cet argent devrait être utilisé. C'est M. Beck qui avait même parlé l'autre jour d'abus de biens sociaux.

Mais enfin, il faut être aussi raisonnable. Actuellement, tout le monde sait deux choses.

Premièrement, la route ne couvre pas du tout les coûts que ses nuisances engendrent pour l'ensemble de la population, ne serait-ce par exemple que les coûts liés aux maladies. Je me rappelle très bien des enquêtes qui avaient été faites au Mont-Blanc avant l'incendie, quand les camions passaient, et après la fermeture du tunnel, quand les camions ne passaient plus: la réduction des coûts de la santé a été extrêmement importante. Evidemment, cela n'est jamais pris en compte dans les coûts dus aux dégâts collatéraux causés par la route, par rapport à l'ensemble de la charge qu'elle fait peser sur l'environnement.

Deuxièmement, par rapport à cet argent mis de côté, c'est de l'argent mis dans la caisse fédérale. Je veux dire: il y a d'autres choses. A un moment donné, les routes ont été

construites sans forcément bénéficier de ces taxes. Maintenant, on essaye de dégager des moyens pour le train et on voit à quel point c'est difficile, on l'a vu au cours du débat budgétaire. Ce qui semble évident, c'est qu'on a la chance, l'immense chance d'avoir actuellement le meilleur réseau ferroviaire d'Europe, voire peut-être du monde. Et on est en train de revenir en arrière sur toute une série de choses, parce qu'il est évident que si on met les accents d'un côté, on va moins les mettre de l'autre. Je trouve qu'on est en train d'infléchir une politique qui faisait de notre pays un modèle et qui risquait, malheureusement, de simplement nous ramener dans le giron de l'Union européenne et, si vous avez lu un peu le Livre blanc, c'est assez consternant de voir la manière dont l'Union européenne envisage l'avenir sur ce plan. C'est quasiment une sorte d'absence de politique ou d'incapacité d'infléchir le mouvement.

Je le répète, il faudra peut-être un certain nombre de catastrophes, notamment dans les Alpes – comme je l'ai dit l'autre jour en évoquant le retrait des glaciers et les chutes de neige –, pour que peut-être un certain nombre de gens réalisent qu'il y a des choses plus importantes en Suisse que les camions et les tomates les meilleur marché du monde.

Ménétreay-Savary Anne-Catherine (G, VD): Jusqu'ici, je tenais le Touring Club Suisse pour un club politiquement correct, sinon fréquentable. Mais quand j'ai lu en avril 2002 le courrier qui nous a été adressé à tous, dans lequel on traitait les opposants au deuxième tunnel du Gothard d'«écologistes fondamentalistes», d'«incendiaires» à l'oeuvre dans une politique xénophobe et populiste, je me suis dit que le culte de la voiture lui fait décidément perdre la tête. Quant au triomphalisme jubilatoire de la majorité de la commission, qui, par un tour de passe-passe financier, prétend pouvoir s'offrir tout, le tunnel, les autoroutes à six pistes et le trafic d'agglomération, il me paraît manquer singulièrement d'humilité et de sagesse. Le débat qui se déroule dans cette salle me fait aussi penser que, décidément, le climat se dégrade et pas seulement du point de vue météorologique.

Au nom d'une mobilité forcenée, effrénée, érigée en valeur absolue, l'initiative et son contre-projet aujourd'hui bâtard consacrent le triomphe des transports routiers. 30 mètres carrés sont bétonnés chaque minute; c'est un peu moins qu'autrefois, mais c'est inéluctable. Durant ces 25 dernières années, une surface grande comme le lac Léman a disparu sous le béton. Cette stratégie du rouleau compresseur me désole d'autant plus qu'elle détruit le résultat des efforts accomplis pour construire patiemment une politique des transports cohérente, visant le développement durable, sanctionnée par toute une série de votes populaires: «Rail 2000», initiative des Alpes, NLFA, RPLP. Tout ce qu'on croyait acquis, la volonté de mettre en oeuvre le Protocole de Kyoto, la lutte contre l'effet de serre, les économies d'énergie, et pourquoi pas la fiscalité écologique, tout cela risque de voler en éclats au gré d'une euphorie routière anarchique et dépendante. C'est désespérant! Même les bonnes idées du Conseil fédéral, qui voulait soustraire – enfin – des trésors accumulés pour les routes quelques francs pour le trafic d'agglomération, se perdent dans un fatras indigeste d'aménagements routiers, qui vont créer d'ailleurs plus de problèmes qu'ils n'en résoudront.

On nous dit que c'est au nom de la sécurité et de la rentabilité, ou de la performance. Alors, parlons-en. La sécurité, c'est quoi? Ce n'est pas de construire des boulevards pour qu'on puisse cultiver une illusion de puissance au volant de sa voiture! Ce n'est pas de construire des pistes qui appellent toujours plus de trafic! Le souci de la sécurité consiste surtout à épargner aux populations les nuisances sonores qui engendrent le stress, le CO₂ qui nous vaut des changements climatiques aux conséquences désastreuses et dont le coût est estimé pour ces prochaines décennies à plusieurs centaines de milliards de francs. Viser la sécurité, c'est aussi limiter les émissions de particules fines qui sont responsables du décès prématuré de 1760 personnes en une année et de 24 000 bronchites aiguës.

Quant à la rentabilité, son estimation change du tout au tout quand on prend en compte les coûts externes non comptabilisés du trafic automobile privé, à savoir la protection contre le bruit, les atteintes à la santé, l'entretien des bâtiments et les dégâts causés à la nature. Selon le message du Conseil fédéral, ces coûts sont évalués à 6,8 milliards de francs par année, et à 3 milliards de francs pour les chemins de fer.

En conclusion, je dirai qu'il y a quelque chose de révoltant à laisser croire que l'argent peut couler à flots pour les routes, alors qu'on est en train de violer délibérément des règles limitatives qu'on a mises en place pour les autres dépenses. Permettez-moi encore une toute petite note personnelle. L'autre jour, j'ai reçu une lettre d'une dame qui se dit écologiste de longue date et qui était extrêmement fâchée contre moi parce qu'elle me reprochait de défendre les étrangers, alors que notre pays, disait-elle, est en train de se bétonner à un rythme accéléré et qu'on n'a plus de place pour accueillir des gens. Eh bien, je voudrais bien la faire venir dans cette salle pour qu'elle voie de quel côté se trouvent les bétonneurs et qu'elle comprenne que ce ne sont pas les requérants d'asile!

Pour toutes ces raisons, je vous demanderai de voter non à l'initiative populaire et au contre-projet de la majorité de la commission.

Teuscher Franziska (G, BE): Es gibt wohl keinen anderen Bereich, der so traumhafte Wachstumsraten wie der motorisierte Individualverkehr aufweist. Fast alles wächst hier jährlich: die Anzahl der Privatwagen, die Anzahl der Zweitwagen, die Anzahl der gefahrenen Kilometer, jene der Stautunden, die Zunahme der Luftverschmutzung, der Lärmbelastung und der Gesundheitsschäden. Dass der motorisierte Verkehr jährlich wächst, wird heute von den meisten nicht mehr hinterfragt, ja, die Verkehrszunahme wird wie ein Naturgesetz akzeptiert. Was kann man mit der Verkehrslawine tun, wenn man sie als natürliche Gegebenheit betrachtet, deren Wachstum nicht zu stoppen ist? Man kann versuchen, die Verkehrslawine zu kanalisieren; man kann versuchen, ihr mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Aber man weiss bei diesem Konzept eines mit Sicherheit: Ihrer Herr werden und sie bändigen, das kann man nie! Und genau von diesem Verständnis geht die Avanti-Initiative aus. Sie verlangt, die Leistungsfähigkeit der Strassen zu verbessern, damit der wachsende Verkehr zügig abfließen kann. In der Optik der Avanti-Initiative, aber auch der Gegenvorschläge des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit gibt es nur einen relevanten Politikbereich, nämlich den Verkehr. Umwelt, Klima und Gesundheit werden bewusst ausgeklammert, denn sonst wird es sehr schnell sehr unbequem.

Zum Beispiel bei der Klimapolitik: Die Schweiz hat sich im Kyoto-Protokoll verpflichtet, ihre CO₂-Emissionen gegenüber dem Stand von 1990 um 10 Prozent zu reduzieren. Die wichtigste Dreckschleuder bezüglich Treibhausgasen ist der motorisierte Individualverkehr. Die CO₂-Emissionen lagen hier im Jahr 2001 um 17 Prozent über dem Wert, der bis 2010 erreicht werden sollte. Der massive Ausbau des Autobahnnetzes, den jetzt sowohl die Avanti-Initiative als auch die Gegenvorschläge verlangen, torpediert die klimapolitischen Verpflichtungen der Schweiz.

Wenn wir die Verkehrszunahme als natürliche Gegebenheit akzeptieren, wie das die Initiative und die Gegenvorschläge tun, wird es auch in der Gesundheitspolitik sehr schnell unbequem. Die Feinstaubpartikel, welche den Verkehrsemissionen entstammen, verursachen bei Schulkindern Atemwegkrankungen. Das zeigen umweltmedizinische Studien, welche in der Schweiz durchgeführt wurden. Bereits heute leben in der Schweiz rund 50 Prozent der Menschen an Orten, an denen die Grenzwerte für Feinstaub überschritten werden. In Genf und Lugano leidet jedes fünfte Kind nachts an Husten, in Montana und Payerne sind es nur halb so viele. Besonders bedenklich ist, dass in belasteten ländlichen Gebieten wie zum Beispiel entlang der A2 die Feinstaubemissionen heute wieder ansteigen. Selbst der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft zur Avanti-Initiative

zu diesem Bereich: «Der Handlungsbedarf ist vor allem in den Agglomerationen und in Gebieten mit starker Verkehrsbelastung gross.» Ein Ausbauprogramm für die Nationalstrassen, wie es «Avanti» und die Gegenvorschläge fordern, läuft den gesetzlich verankerten Zielen der schweizerischen Luftreinhaltepolitik und der Lärminderungspolitik diametral entgegen.

Die Gesundheitsschäden, welche der motorisierte Individualverkehr verursacht, würden weiter ansteigen. Mensch und Umwelt werden in diesem Konzept dem Verkehr geopfert. Wir müssen verhindern, dass die Fortschritte, welche in den vergangenen Jahren in der Klima-, der Umwelt- und der Gesundheitspolitik erreicht wurden, durch den masslosen Strassenausbau unter die Räder kommen. Von daher gibt es eigentlich nur eines: Nein sagen zur Avanti-Initiative und Nein sagen zu den Gegenvorschlägen. Nur eine Verkehrspolitik, welche den Gedanken des Schutzes der Umwelt und der Menschen umfassend beherzigt, wird zukünftig Klima- und Umweltkatastrophen entgegenwirken und die Gesundheit des Menschen ins Zentrum stellen. «Avanti», sage auch ich, aber «avanti» sage ich zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs; «avanti» mit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn und «avanti» mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in den Agglomerationen.

Zanetti Roberto (S, SO): Nach Abschluss dieser Debatte werden wohl die Staatskundebücher neu geschrieben werden müssen. Bisher galt ja, dass Volksinitiativen lanciert werden, die vielleicht ein bisschen hoch zielen, und dass dann das Parlament mit einem so genannt vernünftigen Gegenvorschlag die Sache wieder auf den Boden zu drücken versucht. Nun ist es anders: Der Gegenvorschlag, wie er von der Mehrheit der Kommission präsentiert wird, ist um einiges radikaler und militanter, als es die Avanti-Initiative je war.

Die Mehrheit der Kommission will in diesen Gegenvorschlag einen Strassenbaufonds hineinmogeln. Dieser Strassenbaufonds wird der Schuldenbremse entzogen werden; das ist meiner Ansicht nach schlicht und ergreifend ungehörig. Ich staune, dass ausgerechnet die finanzpolitischen Eisenfresser hierzu Hand bieten. Fonds erschweren die finanzielle Steuerung, sie verunmöglichen finanzielle Transparenz und schaffen – im Gegensatz zur Meinung von Herrn Giezendanner – keine Ordnung; sie schaffen im Gegenteil finanzpolitische Unordnung. Fonds präjudizieren weitere Fondslösungen; es ist nicht einzusehen, wieso später nicht ein Landwirtschaftsfonds, ein Landesverteidigungsfonds oder weiss der Kuckuck was für ein Fonds auch noch geschaffen werden soll. Ich verstehe deshalb Herrn Villiger, wenn er sich gegen diese Fondslösung wehrt. Ausnahmsweise schlägt mein Herz in dieser Angelegenheit mit dem Herz des Finanzministers.

Wie soll dieser Fonds gespiesen werden? Zuerst soll eine Ersteinlage im Umfang der Hälfte des Standes der Spezialfinanzierung eingelegt werden; das entspricht in etwa 1,75 bis 2 Milliarden Franken. Die Frage stellt sich, wie diese Umfinanzierung an der Schuldenbremse vorbeigemogelt werden soll. Ich bin der Meinung, dass auch diese Transaktion allenfalls unter die Regeln der Schuldenbremse fallen müsste. Die jährlichen Einlagen sollen einen Teil der Reinerträge gemäss Artikel 86 Absätze 3 und 4 der Bundesverfassung umfassen. Nach Artikel 86 Absätze 3 und 4 geht jetzt die eine Hälfte dieser Reinerträge in den Strassenbau, die andere Hälfte in die allgemeine Bundeskasse. Die Kommissionsmehrheit spricht nur von «einem Teil der Reinerträge», quantifiziert diesen Teil aber nicht. Ist es ein Teil der Hälfte, oder ist es ein Teil des Ganzen? Das ist nicht klar. Die Verfassungsrechtler werden sich den Kopf darüber zerbrechen müssen, was im Zeitpunkt der Formulierung dieser Vorschriften genau gemeint war. Im Extremfall kann dieser Betrag immerhin rund 5 Milliarden Franken pro Jahr umfassen.

Die Fondsmittel sollen für verschiedene Möglichkeiten eingesetzt werden können. Wenn sie für andere Zwecke als

Strassenbauzwecke eingesetzt werden sollen, dann müssen diese Mittel gemäss der Mehrheit der Kommission verzinst werden. Das würde also bedeuten, dass ich mit meiner Bundessteuer oder mit meiner Mehrwertsteuer einen Teil meiner Tankfüllung an der Tankstelle mitfinanziere. Ich finde dieses Vorgehen reichlich absurd; ich gehe davon aus, dass die Autoren dieser Absurdität in ein paar Jahren über diesen Nonsense schänden und die Ineffizienz des Staates veräppeln werden.

Die Mittel, welche für den Strassenbau eingesetzt werden, entsprechen den rund 2 Milliarden Franken Eingangsfiananzierung plus – je nach Betrachtungsweise – bis zu 5 Milliarden Franken pro Jahr, die dann in diesen Strassenbau hineingebuttert werden können. Das würde mit Sicherheit die Fantasie aller kantonalen Baudirektoren anregen. Es würde dann wahrscheinlich so weit kommen, dass jeder drittklassige Feldweg in eine Nationalstrasse umgemodelt werden soll, damit mit diesem Fonds jeglicher Strassenbau finanziert werden kann.

Es ist dann noch so ein vermeintliches Zückerchen in der Vorlage eingepackt, indem gesagt wird, dass für die Verbesserung des Verkehrsablaufes in Städten und Agglomerationen auch Gelder aus diesem Fonds mobilisiert werden können. Ich gehe davon aus, dass damit insbesondere Stadtautobahnen gemeint sind. Immerhin haben wir im Verlauf der Budgetdebatte gesehen, wo die Prioritäten gesetzt werden. Wenn wir von Bahnen gesprochen haben, haben Herr Giezendanner und seine Kolleginnen und Kollegen immer Autobahnen verstanden. Es ist davon auszugehen, dass dieses Geld, das offenbar für den Agglomerationsverkehr vorgesehen wäre, im Einzelfall, wenn es konkret wird, lediglich in den Individualverkehr gesteckt würde.

Aus diesen Gründen sehe ich keine Möglichkeit, diesem Fonds meine Zustimmung zu erteilen. Das ist finanzpolitisch unredlich und verkehrspolitisch fatal, weil einmal mehr die Prioritäten nur beim Individual- und Strassenverkehr gesetzt würden.

Ich bitte Sie, sowohl der Avanti-Initiative wie auch dem Gegenvorschlag Ihre Zustimmung zu versagen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Kollege Zanetti, wissen Sie, dass der Strassenverkehr Ihre Bahn finanziert? Ich hoffe, Sie wissen, dass die LSVA vollumfänglich und die zweckgebundenen Treibstoffzölle zum Teil der Bahn zugute kommen. Sagen Sie nie mehr, die SVP habe den Bahnen nie zugestimmt! Wir finanzieren sie.

Meine Frage zur Verzinsung: Ist Ihnen bewusst, dass wir bis 1984, als die Strassenrechnung im Soll lag, 4,5 Prozent Zins zahlen mussten? Warum ist es dann nicht redlich, dass wir jetzt, wo wir im Haben sind, Zins erhalten? Ist das Ihr Verständnis von Buchhaltung?

Zanetti Roberto (S, SO): Ihre Frage ist eine rhetorische Frage, und darauf erwartet man in der Regel keine Antwort. Ich finde es wenig sinnvoll, mit Steuergeldern andere Steuergelder zu finanzieren. Das ist ineffizient. Das werden Sie in zwei, drei Jahren polemisch hochfeiern. Dann werden Sie die Ineffizienz dieses Staates – immerhin eines bürgerlichen Staates – wieder «feiern».

Fehr Hans-Jürg (S, SH): Ich werde hier nicht die verkehrs- und staatspolitischen Argumente wiederholen, die schon von Vorrednern und Vorrednerinnen vorgetragen worden sind, sondern ich werde versuchen, mich mit der Avanti-Initiative und dem Gegenvorschlag auf der Ebene auseinander zu setzen, die sie selber vorgeben, nämlich auf der technokratischen Ebene. Ich werde in den nächsten paar Minuten versuchen, sie mit ihren eigenen Waffen zu schlagen.

Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag geben ja vor, Verkehrsprobleme zu lösen – akute Probleme oder solche, die in den nächsten 20 Jahren akut werden können, sofern der Verkehr weiterhin so wächst, wie er in den letzten 20 Jahren gewachsen ist. Unter Verkehrsproblemen verstehen

sie dauernde Kapazitätsengpässe auf gewissen Abschnitten des Nationalstrassennetzes. Die Initiative und der Gegenvorschlag benennen sogar drei solche Abschnitte sehr genau, nämlich die Abschnitte zwischen Erstfeld und Airolo – also den Gotthard –, zwischen Zürich und Bern und zwischen Lausanne und Genf. Man darf wohl die Frage stellen, ob es denn wahr ist, dass ausgerechnet auf diesen Abschnitten die grössten Verkehrsprobleme bestehen. Gibt es tatsächlich hier die chronischen Stausituationen, die man beseitigen müsste?

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat zwei Stauprognosen gemacht, um diese Frage zu beantworten; Sie finden sie in der Botschaft. Die eine Antwort beruht auf der Annahme, dass es auf einem gewissen Strassenabschnitt täglich zu einem Stau kommt – das sind 300 Spitzenstunden pro Jahr. In dieser Stauprognose finden Sie den Gotthard nicht. Sie finden ihn nicht einmal in der Stauprognose, in der einmal pro Woche ein Stau vorkommt. Auch da kommt das Strassenstück Erstfeld-Airolo nicht vor. Am Gotthard – das schlecht einfach keine Geiss weg – kommt es nur gelegentlich und saisonal bedingt zu Staus; im Normalbetrieb – auch in 20 Jahren, bei einem angenommenen Verkehrswachstum – hingegen nicht. Die Stauprognosen des Bundesamtes für Raumentwicklung zeigen eben auch, dass es nicht einfach generell zwischen Bern und Zürich, zwischen Genf und Lausanne Kapazitätsengpässe gibt oder geben wird, sondern dass die Kapazitätsengpässe auf ganz bestimmten Abschnitten entstehen, nämlich bei Autobahnfahrten und auf dem Strassennetz in den Agglomerationen. Sie entstehen also nicht einfach nur auf dem Nationalstrassennetz, sondern eben auch in sehr starkem Mass auf dem Strassennetz innerhalb der Agglomerationen. Das zeigt doch nun, dass sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag völlig untauglich sind, weil sie nämlich dort Ausbauten vorsehen, wo es gar keine braucht – Ausbauten von Zubringern in die Agglomerationen hinein, die die Probleme in den Agglomerationen eher noch verschärfen, als dass sie sie lösen würden.

Richtig ist einzig – das schreibt der Bundesrat in der Botschaft sehr präzise – Folgendes: Echte Verkehrsprobleme gibt es heute in den Agglomerationen. Da braucht es Lösungen, die eben nicht Scheinlösungen sind, sondern an den richtigen Punkten ansetzen. Strassenausbauten generell, so, wie sie hier vorgesehen sind, sind eben kein echter Lösungsbeitrag. Das können allenfalls nur punktuelle Ausbauten innerhalb dieses Agglomerationszusammenhanges sein. Wirkliche Lösungsansätze gibt es in zwei Bereichen: bei einem gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs und – das darf nicht vergessen werden – bei einer endlich wirksamen Förderung des Langsamverkehrs.

Diese beiden Verkehrsarten – öffentlicher wie Langsamverkehr – haben grosse Potenziale, das wissen alle. Sie haben Vorteile, die mit der Initiative nicht und mit dem Gegenvorschlag schon gar nicht geliefert werden. Die Vorteile wären: Die Verbesserungen würden am richtigen Ort vorgenommen, es würden also echte Problemlösungen offeriert; es bräuchte dafür wesentlich weniger Geld; es gäbe mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs keine weiteren Verschlechterungen der Luftqualität, der Lärmbilanz und damit der Situation in Bezug auf die Gesundheit der Bevölkerung. Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag erreichen genau das Gegenteil: Es gibt keine Verbesserungen am richtigen Ort; sie sind sündhaft teuer; es gibt weitere Belastungen der Luft; es gibt eine weitere Vermehrung der Lärmimmissionen und damit eine weitere Verschlechterung der Gesundheitsbilanz für die Bevölkerung.

Das sind doch Gründe genug, um Initiative und Gegenvorschlag abzulehnen.

Pfister Theophil (V, SG): Ich spreche zur allgemeinen Verkehrssituation und für die Avanti-Initiative. Dass sich unsere Verkehrsplanung gemessen an der Verkehrsentwicklung in eine Sackgasse manövriert hat, ist mehr als deutlich. Wir produzieren auf unseren Verkehrsachsen unzählige Staus,

was mit Hektik und Unsicherheit verbunden ist. An die täglichen Staumeldungen haben wir uns sogar schon gewöhnt. Im Jahre 1998 verzeichneten wir noch insgesamt 2000 Stautunden pro Jahr, heute sind es deren 6000 und morgen ohne Zweifel deren 12 000 und mehr. Betroffen ist unsere Wirtschaft mit Milliardenkosten, betroffen sind wir alle, und selbst der öffentliche Verkehr, der zu zwei Dritteln auf der Strasse stattfindet, ist betroffen. Es ist eine erschreckende Perspektive, dass wir auf dem eingeschlagenen Weg keine Lösung verfügbar haben. Es ist nicht das Volk, das diese Entwicklung wollte, ich erinnere an die seinerzeitige Kleeblatt-Initiative und andere Abstimmungen. Ich erinnere auch gerne an das im Jahr 1993 abgegebene Versprechen des Bundesrates, mit einem Nationalstrassenzuschlag von 20 Rappen auf Treibstoffen das Vorhaben zu realisieren.

Wir wenden heute jährlich 4,2 Milliarden Franken für die Strasseninfrastruktur und fast 3 Milliarden für die Schieneninfrastruktur auf. Noch in den Achtzigerjahren machten die Investitionen in die Schieneninfrastruktur nur einen Fünftel derjenigen für die Strasse aus. Damit entsprachen diese Investitionen in etwa dem Verkehrsanteil dieses Verkehrsmittels. Heute ist das Verhältnis 1,4 zu 1. Das Astra bezeichnet dies in totaler Verkennung des möglichen Nutzens als ausgeglichenes Verhältnis. Auch mit noch so hohen Investitionen in die Schiene lässt sich keine nennenswerte Verkehrsentslastung erzielen, eine Transitachse Nord-Süd einmal ausgenommen. Aber das wollen viele immer noch nicht wahrhaben.

Wir haben das falsche Pferd gesattelt und reiten damit auf einen Abgrund zu. Der Abgrund sind die volkswirtschaftlichen Kosten und die unauflösbaren Staus und Behinderungen auf unseren Strassen. Über die tatsächlichen, viel zu kleinen Erträge des Schienenverkehrs wird Stillschweigen bewahrt und stattdessen immer auf die Aufträge an die heimische Wirtschaft verwiesen. Wir bauen und pflegen hierzulande ein System – ich meine die Schiene –, das den Versprechungen und Idealisierungen nicht gerecht werden kann. Damit werden die Erträge der LSVA geschmälert und letztlich sogar aufgeessen. Die Fahrt- und Transportkosten werden damit wirkungslos nach oben getrieben. Ein reiches Land könne sich das leisten, heisst es. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahnen sinkt. Klar ist, dass die Eigenwirtschaftlichkeit dieses Verkehrsträgers heute unter 50 Prozent liegt, ganz im Gegenteil zur Strasse, die sich traditionsgemäss selbst finanzieren kann.

Nun, wir sind bereits daran gewöhnt, dass die Wirtschaftlichkeit in unserem etwas verwöhnten Land in vielen Köpfen keine grosse Rolle mehr spielt. Die Ideologien sind dominierend geworden. In diesem Land finden sich aber zunehmend Leute, die sich ernsthaft Sorgen machen. Sie sorgen sich um die Kosten und um die enormen Belastungen durch Staus. Unsere Nachbarländer haben offensichtlich schon früher erkannt, dass sich Verkehrspolitik nicht unabhängig von den finanziellen Realitäten betreiben lässt.

Und was machen wir? Nur, um nicht umdenken zu müssen, finanzieren wir vorerst auch noch Infrastrukturkosten der Schiene im nahen Ausland. Sie werden nun sagen, ich hätte überhaupt kein Verständnis für Umweltfragen. Doch, das hätte ich schon; ich habe auch einige berufliche Erfahrungen in diesem Bereich. Aber solange unter diesem Stichwort eine derartige Verhinderungspolitik abläuft, hat eine Kurskorrektur Priorität. Unsere wichtigste Aufgabe ist es heute, den Verkehr in unserem Land wieder flüssig und sicherer zu machen. Wenn wir hinsichtlich Sicherheit, Wohn- und Lebensqualität noch Zusätzliches bieten können, dann zuerst bei den fehlenden Umfahrungsstrassen in Dörfern und Städten. Wer an die Zukunft denkt, erkennt auch das enorme Potenzial von leistungsfähigen Strassenverkehrsverbindungen und verbesserter Technik in allen Bereichen, auch im Bereich der Energie. Das bringt auch mehr Sicherheit, Flexibilität und Wohlstand. Diesen Zielen dient die Avanti-Initiative ganz klar.

Leutenegger Hajo (R, ZG): Vor über 40 Jahren hat sich unser Land vorgenommen, ein modernes, leistungsfähiges Autobahnnetz aufzubauen. Nach 40 Jahren haben wir sehr viel

geplant und planen immer noch, haben ziemlich viel gebaut und leider einiges auch noch nicht gebaut. Seither hat uns der Verkehr buchstäblich überrollt und genügt die frühere Planung längst nicht mehr. Seit Jahrzehnten haben wir auch zielgerichtet und vor allem zweckgebunden Abgaben auf Treibstoffen erhoben, um dieses Strassennetz zu finanzieren. Soweit die bekannte Leidensgeschichte.

Bleiben wir zuerst beim Geld: Bisher haben wir diese eingezeichneten Mittel in ungenügender Masse eingesetzt, also nicht so ausgegeben wie geplant. Infolge von Verzögerungen aller Art liegen nun fast 4 Milliarden Franken bereit, Geld, das für den Strassenverkehr kassiert worden ist und das wir jetzt endlich für den vorgesehenen Zweck verwenden sollten.

Die Verzögerung beim Bau des Autobahnnetzes hat uns letztlich vor allem höhere Kosten verursacht, da auch hier die Teuerung gewirkt hat und weiterhin wirken wird. Das bereitliegende Geld wird auf diese Weise nur schlecht genutzt. Hier ist Abhilfe nötig. Der von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Fonds ist dazu sicher ein geeignetes Mittel. Dabei ist dieser Fonds allerdings so auszugestalten, dass sich daraus keine Umgehung der Schuldenbremse ergibt; vielmehr soll er den zeitgerechten Einsatz der bereitliegenden, zweckgebundenen Gelder erlauben. In diesem Zusammenhang sind die Anträge Walker Felix und Bühler zum Gegenvorschlag konstruktiv zu prüfen.

Nun zum verkehrstechnischen Aspekt: Die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» legt sich auf drei wichtige Schwerpunkte fest, während der Bundesrat eine generellere Fassung vorgeschlagen hat. Die Kommissionsmehrheit hat nun beides kombiniert – eine gute Lösung, insbesondere in Verbindung mit dem Fonds. Mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit werden auch jene Strecken, welche gerade oder endlich im Bau sind, nicht schon wieder benachteiligt. Wir haben hier für die Finanzierung der A4 von Zürich nach Zug gekämpft; der Abschnitt ist nun endlich im Bau, und wir wollen hier nicht schon wieder bremsen.

Dass ein leistungsfähiges Autobahnnetz in unserem dicht besiedelten Land auch dem Agglomerationsverkehr hilft, ist offensichtlich. Auch in dieser Hinsicht ist der Antrag der Kommissionsmehrheit besser als die Initiative. Die Deblockierung mittels Fonds erlaubt eine realistische Planung.

Nun noch zur Verkehrspolitik: Beim Ausbau der A1 scheinen die Auffassungen weniger weit auseinander zu gehen, dafür umso mehr beim Gotthard. Die Angst, die erwünschte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene würde unter einem Ausbau leiden, kann ich nicht teilen. Ich bin überzeugt, dass der Verkehr auf der Strasse und auf der Schiene ohnehin weiter zunehmen wird. Eine zweite Gotthardröhre wird wohl kaum zu früh kommen; vielmehr sollten wir sie jetzt dringend planen.

Dass auch der Sicherheitsaspekt für eine zweite Röhre spricht, ist wohl kaum sehr stark bestritten. Aber wie sollten wir ohne zweite Röhre die erste je sanieren? Das ist für mich einer der wichtigsten Gründe, die zweite Röhre zu bauen, abgesehen vom Stau, der ja von den Personenwagen kommt und das Verlagerungsthema eher sekundär macht. Selbstverständlich aber sind die Strassenabgaben, aber auch das Bahnangebot für den Schwerverkehr so zu gestalten, dass die Benutzung der Schiene attraktiv wird und bleibt. Dies ist allerdings lange vor einer zweiten Röhre nötig, wenn wir den Güterverkehr in absehbarer Zukunft bewältigen wollen. Unser Land war immer ein Transitland. Hören wir auf mit der Flaschenhalsmentalität. Wo kein Flaschenhals ist, findet auch der Korken – sprich der Stau – keinen Halt. Der Walensee hat uns doch gezeigt, wie es mit und ohne Flaschenhals geht. Jetzt denkt man kaum mehr darüber nach. Stehende Kolonnen am Gotthard belasten die Umwelt auch, senken die Lebensqualität dieser Region sicher ährlich wie ein rollender Verkehr, wenn nicht noch mehr. Es scheint mir angemessen, dass das Volk über diesen Transitkorridor neu entscheiden kann.

Ich unterstütze durchaus die Bemühungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Den öffentlichen Verkehr zu för-

dern, heisst für mich aber nicht, den Privatverkehr zu verhindern. Vielmehr sind konstruktive Massnahmen gefragt. Ich befürworte auch Massnahmen zur Energieeinsparung und zur Schadstoffverminderung. Dafür gibt es aber die Technik. Flaschenhälse sind eher kontraproduktiv.

Wir werden bei der Beratung betreffend die Treibstoffe in der nächsten Session Gelegenheit haben, hier vorwärts zu kommen. Sorgen wir doch für eine mobilitätsgerechte Verkehrsgestaltung. Setzen wir jetzt das Geld für jenen Zweck ein, für welchen es kassiert worden ist.

In diesem Sinne befürworte ich den Gegenvorschlag, so wie ihn die Kommission formuliert hat. Sollte sich dieser nicht durchsetzen, würde ich der Initiative zustimmen.

Widrig Hans Werner (C, SG): Ich bin Mitglied des Initiativkomitees der Avanti-Initiative. Drei Gründe sind es, weshalb ich auch heute, also drei Jahre nach der Einreichung der Initiative, mit Überzeugung hinter der Initiative stehe:

1. Das Verhältnis der Kosten zur Sicherheit: Jeder Tunnel muss nach einer Generation, also nach dreissig Jahren, gesamt saniert werden. Ist bei einer Sanierung nur eine Röhre vorhanden, werden die Kosten hoch ausfallen. Wenn bei Aufrechterhaltung des Verkehrs gleichzeitig gebaut werden muss, kommen Etappierungen, Unterbrüche, komplizierte, aufwendige Bauabläufe dazu, ausserdem volkswirtschaftliche Kosten für Wartezeiten, Zusatzkilometer usw. Das muss alles addiert werden. Die Kosten für die zweite Röhre werden durch das Nichtvorhandensein zweier Röhren während der Sanierungsarbeiten glatt wieder aufgehoben, oder ausgedeutet: Zwei Röhren sind nicht teurer als eine Röhre, aber sicherer.

2. Das demokratische Verfahren: Der Souverän hat seinerzeit den Alpenschutz-Artikel angenommen; das ist zu respektieren. Aber auch Volksentscheide müssen aufgrund neuer Erkenntnisse, neuer Entwicklungen angepasst werden können. Die Initianten sind Demokraten und wollen diese Anpassung dem Souverän vorlegen.

3. Die Gesamtschau: Die Avanti-Initiative betrifft auch die Strecke Bern-Zürich, also die A1. Die Bahn absorbiert hier bereits heute 70 Prozent des Reiseverkehrs, was einen Transfer von der Strasse auf die Schiene schon etwas fragwürdig macht. Nicht genügend dimensionierte Autobahnen haben zur Folge, dass der Verkehr in die Dörfer ausweicht und diese verstopft; nicht zufällig ist die Unterstützung für die Avanti-Initiative im Kanton Aargau besonders gross. Hier sind doch Kapazitätslösungen gefragt, wie auch in der Romandie auf der Strecke zwischen Genf und Lausanne.

Fazit: Entgegen allen Behauptungen gehen die Schadstoffemissionen aus dem Verkehr laufend zurück. Auch der vielen lieb gewordene Satz, die Verbesserungen würden durch die Verkehrszunahme wieder aufgehoben, entbehrt jeder Grundlage. Die Initiative ist aktueller denn je, deshalb folgende Schlussbemerkung seitens des Initiativkomitees: Wir werden dem Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit zustimmen, wobei natürlich unser endgültiger Beschluss zur Avanti-Initiative vom Ausgang dieser Beratungen abhängt. Wir sind also in einer recht komfortablen Lage.

Triponoz Pierre (R, BE): In seiner Botschaft zur Avanti-Initiative kommt der Bundesrat zu folgendem Schluss: «Die in der Initiative vorgeschlagenen Ausbauten des Nationalstrassennetzes erfolgen nicht aus einer Gesamtsicht; sie sind zu wenig differenziert.» Hier irrt der Bundesrat. Es entspricht durchaus einer verkehrspolitischen Gesamtsicht, sich der neuralgischen Punkte auf unseren Strassen anzunehmen und sie gezielt auszumerken. Und es ist durchaus differenziert, sich eines dringenden Problems anzunehmen, Schwerpunkte zu setzen und konkrete Lösungen zu präsentieren. Die Avanti-Initiative – man beachte die schon im Titel des Volksbegehrens zum Ausdruck kommende vorwärts blickende Zukunftsvision – entspricht durchaus einer weit-sichtigen Gesamtkonzeption der Verkehrspolitik.

«Avanti» verlangt nämlich vom Bund – so lautete der bereits im letzten Jahrtausend formulierte Initiativtext –, dass dieser

sich generell für eine angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen einzusetzen habe und den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen sowohl für den Strassenverkehr als auch für den Eisenbahnverkehr fördern müsse. Es geht uns Initianten darum, bestehende und absehbare Engpässe zu beseitigen, und zwar im Interesse der Mobilität, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes. «Avanti» will sicherstellen, dass unsere Autobahnen auch nach 2015 noch sicher und leistungsfähig sind. Die Initiative will Staus beseitigen und den internationalen Verpflichtungen der Schweiz als europäisches Transitland nachkommen. Zudem will «Avanti» den Weg zu einer ganzheitlichen Verkehrspolitik ebnen, indem es die beiden entscheidenden Verkehrssysteme, die Strasse und die Schiene, gleichzeitig erwähnt. «Avanti» setzt Eckpfeiler: beispielsweise mit dem Bau einer zweiten Gotthardröhre und dem partiellen Ausbau der A1.

Wo sich der Bundesrat in seinem ursprünglichen Gegenvorschlag in konturarmen Allgemeinplätzen tummelt, macht die Initiative Nägel mit Köpfen. Das hat auch die Bevölkerung gemerkt, von der unser Volksbegehren sehr gut aufgenommen wurde. «Avanti» ist problemorientiert, praktikabel und mehrheitsfähig. Diese Eigenschaften haben auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen «aus dem Busch geklopft». Angesichts eines absehbaren Ja des Volkes zur Initiative und angesichts der nach wie vor chaotischen Zustände auf unseren Strassen hat in der Kommission ein tiefgreifendes Nach- und Umdenken stattgefunden. Die Kommission hat erkannt, dass es höchste Zeit ist, die Weichen für einen zukünftigen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zu stellen. Dies nicht nur für die Strasse, sondern im Bereich der Agglomerationen auch für die Schiene. Die von der Kommission vorgenommene Verbesserung des bundesrätlichen Gegenvorschlags kommt den Zielsetzungen der Avanti-Initiative entgegen.

Es ist meines Erachtens absolut gerechtfertigt, den Bau der zweiten Strassenröhre durch den Gotthard in den Gegenvorschlag aufzunehmen und dessen Realisierung mit der Bildung eines Strassenbaufonds aus zweckgebundenen Treibstoffabgaben der Automobilisten zu garantieren.

Die Schaffung des Fonds ist ganz im Sinn der Initianten, die diesen Vorschlag jedoch nicht ins Volksbegehren aufnehmen konnten, wenn sie die Einheit der Materie nicht gefährden wollten. Was folgt daraus? Einerseits haben wir mit «Avanti» eine hervorragende Initiative, die absolut das Potenzial hat, die dringendsten Verkehrsprobleme zu lösen. Andererseits liegt der Entwurf eines Gegenvorschlags auf dem Tisch, der ebenso unterstützungswürdig ist. Das bringt die Anhänger der Avanti-Initiative in die komfortable Lage, über zwei durchaus valable Vorlagen diskutieren zu können, wobei eines heute schon klar ist: Wir Initianten werden unsere Initiative nicht auf einen orientalischen Bazar werfen und um den Preis eines Rückzuges feilschen. Die Initiative bleibt so oder so über den heutigen Tag hinaus auf unserer Traktandenliste.

Die Avanti-Initiative ist übrigens nicht nur eine Forderung der Automobilverbände, wie dies einige hier im Saal immer wieder behaupten, sondern sie wird beispielsweise voll und ganz vom Schweizerischen Gewerbeverband und sämtlichen Wirtschaftsorganisationen dieses Landes mitgetragen, welche auch die konjunkturellen Impulse dieser langfristigen Investition – nicht nur für die Bauwirtschaft, sondern für unsere gesamte Wirtschaft – in die Waagschale der Gesamtbeurteilung legen.

«Avanti» lebt! Denken Sie daran, wenn Sie damit liebäugeln, den vorliegenden Gegenvorschlag Ihrer Kommissionsmehrheit abzuschwächen oder gar zu demonstrieren.

Müller Erich (R, ZH): Der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative ist eine zweckmässige Lösung, um die notorischen Flaschenhälse im Autobahnnetz sukzessive zu beseitigen. Es muss doch Ziel einer vernünftigen Planung sein, den Verkehr so flüssig wie möglich zu machen und die Bedürfnisse einer mobilen Bevölkerung zu befriedigen. Was mir Sorge

bereitet, ist der vorgesehene Fonds. Es stellen sich dabei zwei Fragen:

1. Einmal geht es um die rechnungssystemmässige Betrachtung: Fonds sind zwar durchaus zulässig, aber auf ein Minimum zu beschränken, denn sie engen die Budgetflexibilität ein und vermindern die Transparenz der Rechnung. Fonds setzen partiell auch die Schuldenbremse ausser Kraft. Es ist insbesondere dann gefährlich, wenn die Bildung von Fonds in anderen Gebieten wie beispielsweise der Landwirtschaft zum Allerweltsheilmittel erklärt würde.

2. Nun stellt sich aber auch die politische Frage: Die Bürgerinnen und Bürger haben es satt, dass sie als Autofahrer laufend mit Gebühren belastet werden, die zwar zweckgebunden sind, aber während Jahren nur zum Teil für die Autobahnen eingesetzt werden, sodass der Bund einen Einnahmenüberhang von über drei Milliarden Franken vor sich her schiebt. Das Volk will, dass das Geld jetzt endlich für den Strassenbau eingesetzt wird. Dafür bietet nach Meinung der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und wohl auch des Volkes die Schaffung eines Fonds für Strasseninvestitionen die beste Voraussetzung. Darum ist dem Fonds zuzustimmen, obwohl er systemmässig nicht über alle Zweifel erhaben ist.

Wenn nun aber wie mit dem Gegenvorschlag die Verzinsung der Fondsmittel verlangt wird, so schiesst die Kommission über das Ziel hinaus. Es ist doch sehr fragwürdig, wenn man mit Steuergeldern andere Steuergelder verzinst. Hätte man die Gelder zweckentsprechend eingesetzt, bekäme man auch keinen Zins. Die Feststellung, dass der FinöV-Fonds auch verzinst werde, ist doch keine Begründung dafür! Wir müssen doch den Sündenfall des FinöV-Fonds nicht wiederholen und zum Regelfall machen! Ich bitte Sie darum, den Streichungsantrag Walker Felix zu unterstützen. Stimmen Sie bitte auch dem Antrag Bühler zu, der nicht will, dass sich der Strassenfonds verschulden darf. Schon der Fonds an sich setzt die Schuldenbremse ausser Kraft, damit für die in einem Jahr zu tätigen Ausgaben die Schuldenbremse nicht zur Anwendung kommt. Das kann man noch akzeptieren, da die Gelder in früheren Jahren als Einnahmen eingegangen sind. Dass der Fonds sich aber an der Schuldenbremse vorbei verschulden kann, ist für mich unakzeptabel. All jene unter Ihnen, die gestern beim Voranschlag 2003 auf der Einhaltung der Schuldenbremse beharrt haben – Gott Lob und Dank! –, müssen dies jetzt konsequenterweise auch beim Strassenfonds tun und die Verschuldungsmöglichkeit ablehnen.

Schenk Simon (V, BE): Ich habe weder berufliche noch politische Interessenbindungen offen zu legen; ich bin also weder Fuhrhalter noch Bauunternehmer. Hingegen stehe ich dazu, dass ich als viel reisender Sportchef der ZSC Lions und als Bewohner des Emmentals in grösserem Ausmass auf den Individualverkehr angewiesen bin als viele hier im Saal – oder als jene, die gelegentlich im Saal sind. Anders ausgedrückt: Ich kenne die Situation auf den Strassen der Schweiz nicht nur vom Hörensagen oder von Studien, Berichten oder irgendwelchen Zeitungsartikeln. Es ist daher naheliegend, dass ich überzeugt hinter der Avanti-Initiative bzw. dem von der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ergänzten Gegenvorschlag stehe.

Nachdem in den letzten Jahren mit der Neat und der «Bahn 2000» für die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs grosse Schritte eingeleitet wurden und mit der FinöV-Vorlage auch die Finanzierung geregelt wurde, ist es an der Zeit, dass auch in Sachen Individualverkehr Gleiches passiert. Ich bin für Gleichberechtigung: In beiden Bereichen müssen wir eine Infrastruktur für die Zukunft und nicht eine für heute, gestern oder vorgestern planen. Der überarbeitete Gegenvorschlag trägt diesem Anliegen Rechnung. Im Interesse jener, die auf eine gute Infrastruktur für den Individualverkehr angewiesen sind, hoffe ich, dass der Gegenvorschlag sowohl die parlamentarische Beratung als auch die Volksabstimmung schafft.

Herr Hämmerle sagt zwar, die Avanti-Initiative sei randregionenfeindlich. Ich bin da anderer Meinung, denn gerade die

Bewohner von Rand- und Berggebieten sind viel stärker auf den Individualverkehr angewiesen als Bewohner von Agglomerationen und Städten. Es ist ganz logisch, dass man die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs nicht flächendeckend gleich gestalten kann. Auch die Leute aus den Randregionen benutzen regelmässig die Autobahnen und sind darauf angewiesen, dass sie dort nicht in Staus stehen müssen, sondern eine dem Verkehrsaufkommen entsprechende Infrastruktur zur Verfügung haben.

Eine Pièce de Résistance bildet bekanntlich die zweite Autobahnröhre am Gotthard. Für mich gehört diese unbedingt in die Vorlage hinein. Die Planung der zweiten Röhre ist für mich aus drei Gründen ein absolutes Muss:

1. Aus volkswirtschaftlichen Gründen ist die Tessiner Wirtschaft darauf angewiesen, dass die Leistungsfähigkeit dieser Achse erhalten bleibt und auch einer zu erwartenden Verkehrszunahme gewachsen ist. Der Mehrverkehr ist nicht die Folge einer besseren Infrastruktur, sondern das ist eine normale Entwicklung, und wir müssen die Infrastruktur für diese zukünftigen Verhältnisse planen.

2. Es ist ganz klar erwiesen, dass richtungsgetrennte Fahrbahnen die Verkehrssicherheit wesentlich verbessern, weil die Gefahr von Frontalkollisionen entfällt.

3. Aus verkehrstechnischen Gründen ist es unverständlich, wenn zwischen Basel und Chiasso die ganze Strecke mindestens vierspurig ist, am Gotthard jedoch ein zweispuriges Nadelöhr besteht und dessen Wirkung zusätzlich durch Dosierungsmassnahmen verschärft wird. Bezüglich einer zweiten Gotthardröhre ist auch zu berücksichtigen, dass immer noch die Parlamentarische Initiative Giezendanner im Raum steht. Dieser wurde durch unseren Rat Folge gegeben, und sie wurde in der Kommission bereits behandelt. Wenn wir dieses Anliegen mit der Avanti-Initiative erfüllen können, wird sogar noch gespart, weil dann weitere Beratungen entfallen würden.

Ich bin überrascht, wie kontrovers der beantragte Fonds zur langfristigen Finanzierung einer leistungsfähigen Strasseninfrastruktur diskutiert wird. Es ist doch nichts als gerecht, wenn nach FinöV auch für den Individualverkehr ein ähnliches Instrument geschaffen wird, insbesondere wenn man noch berücksichtigt, dass das Geld hier immerhin aus dem Erlös der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette, also aus der Strassenkasse, stammt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Gegenvorschlag einem Bedürfnis einer breiten Bevölkerungsschicht entspricht und in Sachen Verkehrsinfrastruktur Gerechtigkeit schafft. Auf die kürzlich in einem Zeitungsartikel gestellte Frage, ob wir denn bloss die Wahl zwischen einem Verkehrs- oder einem Finanzkollaps auswählen könnten, möchte ich entgegnen: Nein, wir haben heute die Möglichkeit, mit einem sinnvollen Finanzkonzept und einer zukunftsorientierten Initiative einen Verkehrskollaps in Zukunft zu verhindern.

Marty Kälin Barbara (S, ZH): Bundesrat und Parlament sind gegenwärtig mit verschiedenen Vorlagen im Bereich des Verkehrs beschäftigt, mit dem Bericht zur Nachhaltigkeit, dem Bericht zum Agglomerationsverkehr, den Sachplänen Strasse und Schiene, der Botschaft zum neuen Finanzausgleich und seit kurzem mit dem Leitbild Langsamverkehr. In all diesen Papieren und Berichten kommt der Bundesrat zum gleichen Schluss: Eine isolierte, nur auf den Strassenbereich ausgelegte Planung wäre verkehrspolitisch nicht sinnvoll, ein Grossteil der Verkehrsprobleme liegt in den Agglomerationen, wo 70 Prozent der Bevölkerung leben und arbeiten. Mit dem Ausbau der Nationalstrassen lassen sich diese Verkehrsprobleme nicht lösen. Dafür sind Ausbauten des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs sowie des privaten Verkehrs auf dem untergeordneten Strassennetz notwendig, wobei primär in Vorhaben des öffentlichen Verkehrs investiert werden muss.

Ich möchte Ihnen ein paar Fakten in Erinnerung rufen: Zwei Drittel aller Autofahrten sind kürzer als ein Kilometer, 50 Prozent sind kürzer als fünf Kilometer und nur 10 Prozent sind länger als 25 Kilometer. Dabei wird mehr als die Hälfte aller

Fahrten für Freizeit und Einkaufen zurückgelegt, nur ein Viertel dient dem Arbeitsweg, und nur 8 Prozent sind Dienstfahrten, werden also vom viel beschworenen Schreiner, Glaser, Versicherungsvertreter und Notfallarzt ausgeführt, die auf das Auto angewiesen sind. Demgegenüber liegen in den Agglomerationen beträchtliche Potenziale zur Förderung des Langsamverkehrs und zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr zur Bewältigung der wachsenden Mobilität. Diese Potenziale sind zu nutzen, hier müssen wir in ein leistungsfähiges Gesamtsystem Personenverkehr als Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr investieren.

Die Avanti-Initiative geht in eine völlig andere Richtung. Sie investiert nicht in eine vernünftige Gesamtverkehrspolitik, sondern nur in Strassenbau oder, wie Sie heute bereits mehrmals gehört haben, sie fährt mit Voligas in den Verkehrskollaps, obwohl die Verkehrszunahme mit neuen Strassen nicht zu bewältigen ist, selbst wenn wir das Mittelland praktisch zuteeren würden und nur schmale Grünstreifen zum Wohnen und Arbeiten offen liessen, um dann zur Erholung ins Bündnerland und ins Wallis zu fahren.

Strassenbau fördert die Zersiedelung, Zersiedelung verursacht Mehrverkehr, Mehrverkehr verlangt nach neuen Strassen. Das ist ein Perpetuum mobile, das wir seit dreissig Jahren praktizieren und das seit dreissig Jahren nicht funktioniert, sondern einfach den Stau räumlich und zeitlich verschoben hat.

Eine andere Verkehrspolitik ist also dringend gefordert. Im Agglomerationsbericht will der Bundesrat den öffentlichen Verkehr fördern. Der neue Finanzausgleich soll die gesetzliche Grundlage dafür schaffen. Der Kanton Zürich schlägt ein konkretes Projekt vor, die Stadtbahn Glatttal, die eines der schweizweit grössten Entwicklungsgebiete in der Agglomeration erschliessen soll.

Es ist selbstverständlich die SVP, die diese Vorlage bekämpft, weil es ihr gar nicht um die Bewältigung der Verkehrsprobleme geht und schon gar nicht um die Förderung des öffentlichen Verkehrs, sondern weil sie Autobahnen bauen will. Herr Giezendanner hat das deutlich genug gesagt. Er hat aber nicht gesagt, dass Strassenbau primär kapitalintensiv ist und kaum Arbeitsplätze schafft.

Die Baudirektion des Kantons Zürich hat jetzt allerdings das finanzielle Engagement des Bundes auch noch in einer anderen Form entdeckt. Sie will ein Sammelsurium aus Nationalstrassenausbauten, kantonalen Strassenprojekten und reinen Phantasieprodukten, das sie Hochleistungsstrassenkonzept nennt, im Sachplan Strasse des Bundes unterbringen. Sie will dies in der Erkenntnis tun, dass wir nicht auf kantonaler Ebene die Steuern um 17 Prozent senken – wie das ebenfalls die SVP will – und gleichzeitig x Milliarden Franken in völlig überreissene Strassenprojekte stecken können, wie in einen Seertunnel, einen Umfahrungsring Zürich, einen Umfahrungsring Winterthur, eine milliardenteure Oberlandautobahn, die den Siedlungen Mehrverkehr beschert und einen Stauraum für die «40-Töner» der San-Bernardino-Route schafft.

Die Avanti-Initiative soll dazu das Terrain ebenen, der Sachplan Strasse soll die Grundlagen liefern, und schliesslich soll der neue Finanzausgleich die Finanzierung sichern. Wenn wir das nicht wollen – ich kann Ihnen versichern, dass dem so ist –, dann müssen wir jeden einzelnen dieser Schritte bekämpfen. Die Ablehnung von Avanti-Initiative und Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit ist ein erster Schritt in Richtung Langsamverkehr, ein Schritt in Richtung vernünftiger und lösungsorientierter Verkehrspolitik.

Wir sagen Nein zu dieser Initiative, weil wir Nein sagen zu veralteten und untauglichen Verkehrslösungen, weil wir Nein sagen zu einer zweiten Gotthardröhre, weil wir Nein sagen zu einer Zunahme der Gütertransporte auf der Strasse. Wir sagen auch Nein zum Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit, und wir sagen erst recht Nein zu einem Infrastrukturfonds, mit dem Sie all diese überreissenen Vorhaben der Schuldenbremse entziehen wollen, die Sie selber geschaffen haben.

Bühmann Cécile (G, LU): «Von allen guten Geistern verlassen» war der Titel des Pressecommuniqués der Grünen nach Bekanntgabe des Gegenvorschlags der Kommission. «Strassenlobby rechts überholt» lautete am gleichen Tag der Titel im «Tages-Anzeiger», und am letzten Samstag hat die «NZZ» – immerhin nicht gerade das grüne Leibblatt – getitelt: «Die Demokratie staut sich am Gotthard». In diesem Artikel der «NZZ» heisst es: «Tatsächlich muss man den Kommissionsentscheid als taktische Provokation bezeichnen, da von der ursprünglichen Wahlmöglichkeit an der Urne nun keine Rede mehr sein kann.» Leider bezieht die «NZZ» diese Kritik nicht auf die zweite Gotthardröhre, die ebenfalls in den Gegenvorschlag verpackt worden ist, sondern nur auf den Strassenfonds. Diesen Fonds empfinden wir Grünen tatsächlich als Provokation.

Ich werde jetzt vor allem zum Fonds nach Artikel 197 Ziffer 3 der Vorlage sprechen. Leider muss ich dies beim Eintreten tun, weil die ganze Prozedur heute unglücklich abläuft; der Vizepräsident kann nichts dafür, der Präsident, der jetzt nicht auf seinem Stuhl sitzt, hat so entschieden. Wir müssen alles in einem grossen Aufwisch behandeln und können nicht Schritt für Schritt vorgehen und zuerst eine Debatte über die zweite Röhre und danach eine über den Fonds führen. Dieses Vorgehen wäre aufgrund der Gliederung auf der Fahne eigentlich vorgesehen gewesen. Deshalb äussere ich mich jetzt beim Eintreten ausschliesslich zum Fonds, obwohl ich natürlich auch zur ganzen Avanti-Geschichte noch etwas zu sagen hätte. Die Kolleginnen und Kollegen aus meiner Fraktion haben sich darüber aber schon ausführlich geäussert.

Nun zum Fonds: Da soll nun also dieser Spezialfonds geschaffen werden, der eine immer munter sprudelnde Geldquelle aus Benzinsteuern benützt, um Strassen, Strassen und nochmals Strassen zu bauen. Um umweltbewusste Kreise zu besänftigen, soll «nur» die Hälfte der 3,8 Milliarden Franken als Ersteinlage in den Fonds eingespielen werden, und es soll auch noch ein «grünes» Zückerchen in Form des Verkehrsablaufs in den Städten und Agglomerationen eingebaut werden, um uns grüne und umweltbewusste Kreise zu besänftigen. Aber darauf fallen wir selbstverständlich nicht herein! Es gibt keine Zusicherung für einen Verteilungsschlüssel darin; es besteht also keine Gewähr dafür, dass nicht nur Strassen gebaut werden, sondern dass auch der öffentliche Agglomerationsverkehr auf seine Rechnung kommt. Das ist der erste Grund, weshalb wir diesen Fonds dezidiert ablehnen.

Das Zweite ist ein finanzpolitischer Grund. Wir haben die ganze Geschichte rund um die Schuldenbremse noch in den Ohren, und nun soll an der Schuldenbremse vorbei diese munter sprudelnde, nie versiegende Finanzquelle angezapft werden, während allen anderen im Land gesagt wird, sie müssten den Gürtel enger schnallen, weil der Bund kein Geld habe und weil eben die Schuldenbremse uns dazu zwingt. So geht das ja wohl nicht!

Mit dem Infrastrukturfonds werden anderen Bundesaufgaben die Mittel entzogen, und die Schuldenbremse wird umgangen. Die Ersteinlage von 1,7 Milliarden Franken wird direkt dem Bundesbudget belastet, und das wird infolge der Schuldenbremse dazu führen, dass andere Bundesaufgaben im gleichen Umfang gekürzt werden müssen. Der Fonds wird nur die Erstellung der Nationalstrassen finanzieren, während künftig Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen aus der allgemeinen Bundeskasse zu bezahlen sein werden.

Wir Grünen sind dezidiert der Auffassung, dass dieser Fonds weder hier noch über die Parlamentarische Initiative Hofmann Hans (01.464) oder die Motionen Fischer (01.3340) oder Spuhler (01.3379) etwas zu suchen hat. Wir werden eine solche Strassenfondslösung mit aller Vehemenz bekämpfen und sind deshalb für die Streichung der Übergangsbestimmung zu Artikel 86 der Bundesverfassung, wie dies die Minderheit Hämmerle verlangt.

Mit gutem Grund haben wir auch das Eidgenössische Finanzdepartement auf unserer Seite. Es schreibt nämlich dazu in einem Papier: «Aus finanzpolitischer Sicht ist ein

Fonds für den Strassenverkehr höchst unerwünscht. Die Steuerung des Haushaltes würde erschwert, die Budgetflexibilität ginge entsprechend verloren. Im Strassenbereich handelt es sich jedoch mehrheitlich um eine Daueraufgabe, und solche sind gestützt auf das Einheitsgebot der Rechnungslegung über das ordentliche Budget zu finanzieren.» Dem ist auch aus grüner Sicht nichts mehr beizufügen. Ich bitte Sie dringend, den Antrag der Minderheit Hämmerle zu unterstützen.

Brunner Toni (V, SG): Mit der Avanti-Initiative haben die Strassenverbände und die gewerbliche Wirtschaft der Schweiz die Bedürfnisse der Strassenbenützer wieder auf die verkehrspolitische Agenda gesetzt. Ist dies so schlecht? Wenn man die heutige Debatte mitverfolgt, könnte man zuweilen diesen Eindruck kriegen.

1998 hatten wir auf dem Nationalstrassennetz 2000 Stauzeiten wegen Verkehrsüberlastung zu verzeichnen. Im letzten Jahr waren es beinahe 6000 Stunden. Eine Wende ist nicht in Sicht. Damals hat das Bundesamt für Strassen (Astra) mit aller Deutlichkeit darauf hingewiesen, dass die Überlastungen auf dem Hauptnetz Verkehrsverlagerungen auf das untergeordnete Strassennetz verursachen, welches einen tieferen Sicherheitsstandard aufweist. Dies führe zu einem erhöhten Unfallrisiko und schliesslich zum Verkehrsinfarkt. Sehr klar wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die beschlossenen Neu- und Ausbaustrecken bei den Stauzeiten keine Erleichterung bringen werden.

Trotz dieser eindeutigen Analyse hat der Bundesrat erst nach der Einreichung der Avanti-Initiative reagiert. In seiner Botschaft ist aber kein echter Wille zu erkennen, die Kapazitäten an die gewachsene Verkehrsnachfrage anzupassen. Dabei wäre es an der Zeit anzuerkennen, dass auch eine massive Förderung des öffentlichen Verkehrs kaum zu Entlastungen auf dem Nationalstrassennetz führt. Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag der Mehrheit unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen setzen auf die Ergänzung der einzelnen Verkehrsträger. Sie sind auf die Bedürfnisse der Benutzer ausgerichtet. Beide Vorschläge gehen davon aus, dass ein leistungsfähiges Verkehrssystem nun einmal Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, für Beschäftigung und letztlich für Wohlstand ist. Nur ein leistungsfähiges Verkehrssystem sichert berufliche Mobilität, persönliche Bewegungsfreiheit und die Kontakte der Menschen untereinander. Kein Wunder, will unsere Bevölkerung die individuelle Mobilität weder beschränken noch sich vorschreiben lassen. Bezeichnenderweise sind sämtliche Vorstösse in diese Richtung klar verworfen worden, seien es die Kleeblatt-Initiativen, sei es die Initiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!», sei es die Idee, den motorisierten Privatverkehr zu halbieren oder innerorts flächendeckend auszu-bremsen.

Aus dem ebenso klaren Willen des Volkes, den internationalen Gütertransportverkehr durch unser Land möglichst auf der Schiene abzuwickeln, lässt sich beim besten Willen nicht ableiten, das Volk wolle auf den Strassen Staus, Verstopfungen und Chaos. Trotz einer zunehmenden Verstädterung gibt es in der Schweiz immer noch viele ländliche Regionen. Dort ist der motorisierte Privatverkehr nicht ersetzbar, auch in meiner Heimat, dem Toggenburg, nicht.

Das Rückgrat des schweizerischen Verkehrssystems ist nun einmal das Nationalstrassennetz. Für uns in der Ostschweiz ist z. B. die A1 die wichtigste Transportachse. Dank ihr sind wir mit der Restschweiz verbunden. Es ist für uns absolut zentral, dass der Verkehrsfluss auf diesem Lebensnerv auch um die Agglomerationen St. Gallen, Wil, Winterthur und letztlich auch um den Grossraum Zürich herum erhalten bleibt.

Mir ist bewusst, dass die Zeiten vorbei sind, in denen die A1 zwischen Winterthur und St. Gallen innerhalb von zehn Jahren nicht nur geplant, sondern auch fertig gestellt wurde. Es ist daher umso dringender, dass wir nach der Modernisierung des Schienennetzes, die ja in Gang gesetzt ist, nun un-

ser Augenmerk auf das Nationalstrassennetz richten. Dabei ist neben der Kapazitätsfrage die Frage der Sicherheit nicht zu bagatellisieren. Kürzlich wurde der als Todesstrecke bekannt gewordene Abschnitt der A13 im offenen St. Galler Rheintal aus Sicherheitsgründen durchgehend von zwei auf vier Spuren ausgebaut. Eine solche bessere Einsicht wünsche ich mir auch für die Tunnelstrecke am neuralgischen Punkt des Gotthards. Es ist beinahe müssig anzumerken, dass das Verkehrsaufkommen auf den beiden Strecken, Gotthard wie A13, etwa vergleichbar ist.

Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag der Kommissionmehrheit wollen einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. Dazu kann ich persönlich sehr gut stehen.

Rennwald Jean-Claude (S, JU): En préambule, j'aimerais faire une remarque préliminaire. Je n'ai jamais opposé un mode de transport à un autre, et ceci d'autant plus que chaque année, j'effectue environ 20 000 kilomètres en voiture et 35 000 en train. Mais je pense aussi que dans certains cas, il faut fixer des priorités entre les différents moyens de transport. Or, c'est bien à une question de priorités que nous sommes confrontés aujourd'hui, puisque tant l'initiative Avanti que le contre-projet de la majorité font de la route une priorité absolue.

Cette priorité routière absolue n'est pas la mienne. C'est pourquoi je vous demande de rejeter aussi bien l'initiative populaire que le contre-projet de la majorité.

Je suis favorable à ce double rejet parce que ces deux projets font fi des principes écologiques de durabilité; parce qu'ils bafouent la protection des Alpes; parce qu'ils menacent la rentabilité des nouvelles transversales ferroviaires alpines; parce que le développement des transports publics dans les agglomérations résoudrait davantage de problèmes, et parce que la politique du tout à la route menacerait la réalisation d'autres tâches de l'Etat central.

Je suis aussi favorable au rejet de ces deux projets parce que le doublement du tunnel du Gothard signifierait, pour l'Union européenne et ses Etats membres, que la Suisse abandonne sa politique de ferroutage au profit du transport routier des marchandises. Nous perdriions ainsi toute crédibilité face à l'Union européenne, à une époque où notre crédibilité est déjà bien entamée dans d'autres dossiers. Une telle stratégie serait d'autant plus dommageable que s'il y a au moins un domaine où la Suisse est à l'avant-garde sur le plan européen, c'est bien celui des transports.

Enfin, dans ce domaine, nous devons défendre le principe de la primauté de l'achèvement du réseau actuel des routes nationales. Or, cette primauté aujourd'hui n'est pas respectée, en particulier dans l'Arc jurassien, puisque nous attendons toujours l'achèvement de la N5 entre Yverdon et Neuchâtel, le contournement de Bienne et la fin des travaux de la Transjurane qu'on nous promet, si tout va bien, pour 2015.

Dans ces conditions, la réalisation de nouvelles infrastructures routières gigantesques au Gothard, sur le Plateau et dans le Bassin lémanique, confinerait à une nouvelle provocation pour les régions périphériques de ce pays. Pour une fois, j'espère que vous en prendrez bonne note.

Rechstelner Rudolf (S, BS): Ich will hier nicht über das sprechen, was schon vielfach gesagt wurde. Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag, der keiner ist, schaffen verkehrspolitisch Probleme, statt sie zu lösen, und alle, die das wissen wollen, wissen es. Die Zunahme des Privatverkehrs schädigt die Umwelt, ruiniert das Klima, ruft Überschwemmungen hervor, unterminiert unsere Güterverkehrspolitik; und die Zahl der Staus wird nicht kleiner, sondern grösser werden. Das alles ist bekannt.

Ein Aspekt, der in der öffentlichen Diskussion aber fast nie zur Sprache kommt, ist die Frage, ob es für die nun vorgeschlagenen Infrastrukturbauten überhaupt ausreichende energetische Ressourcen gibt. Meines Erachtens liegt hier eine der zentralen Schwachstellen der «Sponti-Politik» der

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Bis in 15 Jahren die neuen Tunnels und die Erweiterung dieser Strassen gebaut sein werden, wird es eine deutlich geringere Verfügbarkeit von Benzin und Diesel geben als heute. Erdöl wächst nicht auf Bäumen. Der Übergang in eine Phase der abnehmenden Ölproduktion wird heute zwar erst in einem kleinen Expertenkreis diskutiert, aber die Indizien sind unübersehbar.

Die Förderung von konventionellem Erdöl in den OECD-Ländern nimmt ab. Um nur ein Beispiel zu nennen: Grossbritannien hat das Fördermaximum vor zwei Jahren erreicht; seither ist die Produktion um 18 Prozent gesunken, und sie wird jetzt jedes Jahr um etwa 6 Prozent weiter zurückgehen. Weitere wichtige Förderländer wie Norwegen, Mexiko, China oder Indonesien können noch vor dem Jahr 2010 massive Rückgänge ihrer Produktion konstatieren, und auch in Russland wird die Förderung von Erdöl spätestens ab 2010 zurückgehen. Die Zahl jener Länder, die ihre Ölproduktion noch steigern können, wird jedes Jahr ein bisschen kleiner, und es ist ein völliger Irrtum zu meinen, der Mittlere Osten könne diese Förderrückgänge mittelfristig dauerhaft ausgleichen. Das meint ja auch der Mann mit der grossen Armee und dem kleinen Hirn in den USA: Wenn er den Irak erobert, habe er, so meint er, das Problem für seine Branche gelöst. Ich bin ganz anderer Meinung: Er führt sein Land in eine Sackgasse, mit gewaltigen Kosten und Fehlinvestitionen.

Was heisst das für unser Projekt? Selbst wenn wir unterstellen, dass es sparsamere Fahrzeuge geben wird, werden Sie durch die Nachfrageverschiebung bei teureren Preisen feststellen, dass es diese Investitionen nicht mehr braucht. Mit anderen Worten: Die Tunnel und Autobahnen, die Sie hier beantragen, sind nicht mehr nötig, wenn sie fertig gebaut sind.

Die Politik der Strassenlobby hier erinnert mich an den Grössenwahn der Zürcher Flughafenexponenten. Was Sie hier planen, ist ein gesamtschweizerisches «Dock Midfield», also eine gigantische Investitionsruine, die, wenn sie fertig ist, bestenfalls Arbeitsbeschaffung für das Baugewerbe ist. Sie können dann gleich mit Abreissen beginnen, weil es diese Infrastruktur nicht mehr braucht. Schade ums Geld, schade um die fehlende Vernunft!

Hingegen ist es absehbar, dass es im öffentlichen Verkehr Kapazitätsengpässe geben wird. Dort wäre das Geld richtig investiert. Wir bräuchten eine Avanti-Initiative für die SBB, für den öffentlichen Verkehr, betrieben mit erneuerbaren Energien, für Bahn und Bus, für einen sicheren Veloverkehr in den Städten und den Agglomerationen und auch für mehr Sicherheit der Fussgänger.

Die Avanti-Initiative ist nichts als eine grosse Kapitalvernichtung, eine Geldverschwendung zugunsten der Bauwirtschaft. Da ist die Expo – diese geliebte Expo, liebe SVP-Vertreter – ein kleines, herzliches Waisenkind verglichen mit der Ruinierung, die Sie mit diesen Milliardenausgaben für unser Land planen. Ich weiss, Sie werden es heute nicht glauben, aber wir werden vielleicht in zehn Jahren darüber sprechen. Sie haben ohne vernünftige, sachliche Grundlagen einen Streit vom Zaun gebrochen, um eine Umverteilung zugunsten des Strassenverkehrs vorzusehen, die komplett unvernünftig ist und unser Land schädigt. Für die richtigen Investitionen fehlt dann das Geld, und das ist jammerschade für dieses Land.

Stahl Jürg (V, ZH): Herr Rechsteiner, ich möchte nicht auf Ihre despektierliche Bezeichnung des US-Präsidenten eingehen.

Glauben Sie, dass die Investitionen der Neat in der Höhe eines zweistelligen Milliardenbetrages jemals wirtschaftlich sein können?

Rechsteiner Rudolf (S, BS): Nein, sie sind nicht nur wirtschaftlich, sondern ich glaube auch, dass wir beim Schienenverkehr – wenn es eine neue Erdölkrise gibt, und die ist in den nächsten 10 bis 15 Jahren absehbar – grosse Engpässe haben werden. Die SBB werden dann selbsttragend

sein, das ist ganz klar. Aber wir bräuchten hier solidere Planungsgrundlagen und eine Verschiebung der Investitionen, damit wir diese Nachfrage, die zum Teil schon heute nicht befriedigt werden kann – die Schienenbauten werden alle aufgeschoben, beispielsweise in der Region Basel –, befriedigen und damit wir diese wichtigen Investitionen jetzt schon finanzieren könnten.

Steiner Rudolf (R, SO): Entgegen dem, was heute Morgen hier verschiedentlich vorgetragen wurde, haben wir eben zwei Verkehrssysteme. Wir haben die Strasse, und wir haben die Bahn – nicht nur die Bahn. Die Bahn und der übrige öffentliche Verkehr vermöchten weder den privaten Personen- und Güterverkehr zu übernehmen noch die verkehrsmässige Feinverteilung sicherzustellen. Mobilität inklusive Individualverkehr ist und bleibt eine Tatsache, lieber Kollege Rechsteiner-Basel, unabhängig davon, ob die Fahrzeuge mit Benzin, Diesel oder in weiterer Zukunft mit anderen Treibstoffen betrieben werden. Mobilität ist ein Lebensnerv unserer Wirtschaft und unserer Gesellschaft. Wir alle wollen rechtzeitig unseren Arbeitsplatz erreichen, wir wollen rechtzeitig mit lebensnotwendigen Gütern versorgt sein. Es gilt, dieser Mobilität die besten Rahmenbedingungen zu geben, selbstverständlich unter Einbezug auch wirtschaftlicher und ökologischer Aspekte.

Vom Bedarf her ist es richtig, dass der Gegenvorschlag Akzente zum Ausbau überlasteter Transitachsen wie Genf-Lausanne, Bern-Zürich, Erstfeld-Airolo sowie für Städte und Agglomerationen setzt. Ich betone die Agglomerationen, denn der Antrag der CVP-Fraktion zu Artikel 197 Ziffer 2 spricht zum Beispiel nur von städtischen Gebieten und ist schon aus diesem Grund ungenügend.

Von der Finanzierung her ist es richtig, dass der Gegenvorschlag auf einen zweckgebundenen Fonds setzt. Es ist nämlich nicht einzusehen, warum beim Strassenverkehr nicht sinngemäss das gelten soll, was beim Bahnverkehr selbstverständlich geworden ist. Die Bahn wird sowohl über die ordentliche Bundesrechnung als auch über den zweckgebundenen FinöV-Fonds mit Milliarden alimentiert, wobei der Fonds erst noch mit Mitteln aus dem Strassenverkehr, nämlich aus der LSVA und der Mineralölsteuer, gespeist wird. Bei allen Vorbehalten gegenüber zweckgebundenen Fonds scheint es mir hier zwingend, dass die Mittel, die vom Strassenverkehr geäuft werden und heute auf dem Papier mit über 3,7 Milliarden Franken zu Buche stehen, auch zweckgebunden für die Lösung der Probleme dieses Strassenverkehrs verwendet werden, wie eben auch die Mittel des FinöV-Fonds für die Schiene verwendet werden.

Allerdings bin ich persönlich der Meinung, dass sich der Fonds nicht verschulden sollte, sondern dass sich die Ausgaben nach den Einnahmen zu richten haben.

Noch etwas zum ursprünglichen Anliegen der Avanti-Initiative, nämlich einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard: Aus Gründen des Verkehrsflusses und damit aus Gründen der Ökologie und Lebensqualität des Urnerlandes und der Leventina, aber auch aus Gründen der Sicherheit und der sicheren, zeitgerechten Landesversorgung ist dies ein Muss. Dies ist umso mehr der Fall, als realistische Alternativen wie zum Beispiel der effiziente Bahnverlad fehlen. Die Autobahnen zwischen Hamburg und Mailand und weiter südwärts sind vierspurig, dazwischen ist aber der zweispurige Tunnel Göschenen-Airolo. Das ist keine Lösung und widerspricht elementaren physikalischen Gesetzen der Fließgeschwindigkeit. Der Kollaps und die damit verbundenen Umweltbelastungen und Risiken sind vorprogrammiert.

Was den Ausbau weiterer Transitachsen – z. B. Bern-Zürich – betrifft, kann ich Ihnen als Vertreter des Kantons Solothurn und somit Anrainer der A1 ein Lied über die unzumutbaren Belastungen aus der heutigen Situation singen.

Stimmen Sie also dem Gegenvorschlag als einem ersten Schritt in die richtige Richtung zu. Gebaut ist damit noch nichts. Denn zuerst müssen ja die dringlichen Projekte innert sechs Jahren aufgelegt werden. Im Rahmen dieser Auflageverfahren sind dann weiter die wirtschaftlichen und ökologi-

schen Abwägungen zu treffen, und die Opposition wird dann nicht zögern, die Auflageverfahren zu nutzen, um Obstruktion, Verzögerung und Verhinderung zu betreiben. Aber wagen Sie heute diesen ersten Schritt.

Vollmer Peter (S, BE): Wer diese Debatte verfolgt hat, hat gespürt, wie viele Aspekte hinter dieser Vorlage stecken. Es wurde heute vor allem verkehrspolitisch und teilweise umweltpolitisch argumentiert, teilweise mit kritischen Einwänden dazu, was das finanzpolitisch für Konsequenzen hätte. Ich möchte diese verschiedenen Voten und Positionen hier keineswegs kommentieren. Meinen Kommentar dazu habe ich schon früher abgegeben, und das hat mir auch entsprechende Prügel eingetragen.

Ich möchte mich hier auf einen Aspekt konzentrieren, der meines Erachtens allzu sehr untergegangen ist, nämlich auf den Aspekt der Demokratie, der Staatspolitik und der Stimmbürger. Wir zimmern hier ja nicht einfach eine Vorlage zuhänden der Bauwirtschaft, auch nicht zuhänden des öffentlichen Verkehrs oder der Strasse, sondern zuhänden der Stimmbürger. Diese müssen sich nämlich letztlich ein Urteil darüber bilden, was wir hier zusammengezimmert haben; sie sind dann am Zug. Ich meine, wir sollten in dieser Debatte auch einmal an diese Adressaten denken. Wenn ich diesen Aspekt in den Vordergrund stelle, kann ich es mir natürlich nicht verkneifen, einige kritische Anmerkungen zu dem zu machen, was uns jetzt am Schluss dieser Debatte droht.

Die Avanti-Initiative hat – das ist absolut legitim – das Anliegen einer zweiten Röhre am Gotthard in den Mittelpunkt gestellt, verbunden mit einem generellen Ausbau der Nationalstrassen. Der Bundesrat hat dem ein Gegenkonzept entgegengestellt und gesagt, die zweite Röhre sei eigentlich verkehrspolitisch unsinnig; wir hätten aber andere Probleme und möchten als Gegenvorschlag den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen und – dort, wo es notwendig sei – im Nationalstrassennetz.

Die Kommission hat mit knapper Mehrheit die beiden Anliegen verkoppelt und dazu auch noch den Infrastrukturfonds vorgeschlagen. Das heisst, dem Stimmbürger liegt dann ein Paket vor, das die zweite Gotthardröhre, den Ausbau der Nationalstrassen, den Agglomerationsverkehr und dann auch noch einen Infrastrukturfonds enthält. Alles wird zu einem einzigen Paket zusammengeschürtelt. Es ist anzunehmen, dass die Avanti-Initiative getrost zurückgezogen werden kann, wenn dies das Ergebnis im Rat ist, sodass der Stimmbürger eigentlich gar nicht mehr sagen kann, ob er die zweite Röhre, den Agglomerationsverkehr, den Ausbau der Nationalstrassen oder mit dem Infrastrukturfonds allenfalls ein neues Finanzierungssystem will.

Diese Geschichte wurde heute mehrmals mit dem FinöV-Fonds und mit dem öffentlichen Verkehr verglichen. Abgesehen davon, dass es sehr unterschiedliche Konzepte sind, möchte ich Sie daran erinnern: Der Stimmbürger konnte über die Neat abstimmen, vorher konnte er separat über «Bahn 2000» abstimmen, dann konnte er über die LSA und schliesslich über den FinöV-Fonds, über diese Konstruktion der Fonds-Lösung, abstimmen. Das war eigentlich gegenüber dem Stimmbürger sehr fair, weil er über die einzelnen Elemente – über die Finanzierung, über das Gesamtkonzept – schrittweise bestimmen konnte.

Hier laufen wir Gefahr, dass wir dem Stimmbürger gar keine Möglichkeit mehr geben, sich auch differenziert zu äussern. Es gibt nämlich solche – das habe ich in den verschiedenen Voten in der Debatte gehört –, denen die zweite Röhre für die Zukunft unseres Verkehrs das Wichtigste ist. Andere sagen, der Agglo-Verkehr sei sehr wichtig. Dann kommen die, welche sagen, das Geld, das sich in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr angehäuft hat, müsse jetzt sofort zurück in den Bereich der Strasse fliessen; ihr Anliegen ist der Infrastrukturfonds – abgesehen von den Anliegen der Strassenbauer, die auch erwähnt wurden, welche offenbar im Tief sind und deshalb entsprechend zum Leben erweckt werden müssen.

Das ist nun das Kritische an dieser Vorlage: Wir laufen Gefahr, am Schluss dem Stimmbürger gar nicht mehr die Wahlmöglichkeit zu geben, ob er die zweite Röhre will, ob er den Agglo-Verkehr will oder ob er den Infrastrukturfonds will. Die Lösung des Bundesrates hätte das noch beinhaltet. Da hätte man zwischen zwei Konzepten wählen können, zwischen einem Konzept mit zweiter Röhre und einem Konzept ohne zweite Röhre. Jetzt machen wir alles in einem Paket, verbunden mit dem Infrastrukturfonds. Aus Sicht des Stimmbürgers, der in dieser Sache zum Glück das letzte Wort haben wird, ist das meines Erachtens fatal.

Decurtins Walter (C, GR): Nach so zahlreichen Voten hat man es schwer, neue Argumente zu bringen, aber man kann vielleicht hier und da Prioritäten setzen und unterstützen. Das Hauptziel der Avanti-Initiative ist ohne Zweifel der Bau einer zweiten Gotthardröhre für den Autoverkehr. Bei einer Annahme der Initiative würden mit Sicherheit falsche Signale ausgesendet und falsche Prioritäten gesetzt. Die Initiative missachtet meiner Ansicht nach auch den Willen des Volkes. Das Volk hat Ja zur Alpenschutz-Initiative gesagt, und das Volk hat verschiedentlich Ja zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene gesagt.

Beim Bau der Gotthardröhre war es klar, und es waren keine Zweifel vorhanden, dass dieser Durchstich für den Individualverkehr und nicht für den Schwerverkehr bestimmt ist. Es ist einleuchtend, dass bei der Errichtung einer zweiten Röhre die Schleusung des Warenverkehrs durch die Schweiz erleichtert würde. Dies würde den Verkehr ebenso anziehen wie der Honig die Fliegen. Der unsinnige Schwerverkehr durch die Alpen würde sich mehr und mehr auf die Schweiz und auf diese Nord-Süd-Achse konzentrieren, mit den bekannten nachteiligen Auswirkungen auf die Bevölkerung und vor allem auch auf die Umwelt.

Wir sind daran, ein grosses Werk zu erstellen: die Neat, die Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Das ist ein wohl durchdachtes Werk, das zum Ziele hat, genügend Kapazitäten zu schaffen, um den Warenverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und die Verkehrsprobleme so zu lösen. Mit dem Bau einer zweiten Gotthardröhre gefährden wir dieses Jahrhundertwerk. Auf der einen Seite investieren wir Milliarden um Milliarden in dieses Werk, auf der anderen Seite würden wir mit dem Bau einer zweiten Röhre ebendieses Werk torpedieren; das ist meine Meinung. Wir schaffen eine Konkurrenzsituation, und dabei ist es klar, wer der Gewinner, bzw. wer der Verlierer ist. Ich bin nicht gegen einen vernünftigen Ausbau der Infrastruktur des individuellen Strassenverkehrs – natürlich auch des öffentlichen Verkehrs –, ich bin aber entschieden gegen eine forcierte und einseitige Förderung des alpenquerenden Schwerverkehrs auf der Strasse. Ich lehne auch die Schaffung eines Fonds ab; das ist ein durchsichtiges Manöver, um sich der Kontrolle des Parlamentes und des Volkes zu entziehen.

Darum ersuche ich Sie, die Initiative und den Gegenvorschlag der Mehrheit der Kommission abzulehnen.

Bezzola Duri (R, GR): Ich bitte Sie, dem Gegenvorschlag gemäss Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Erlauben Sie mir noch zwei Vorbemerkungen:

1. Die Kommissionsarbeit ist kritisiert und disqualifiziert worden. Bei diesen Kritikern handelt es sich um schlechte Verlierer. Die Resultate in der Kommission sind demokratisch zustande gekommen. Wir haben auch dieses Geschäft seriös besprochen. Es sind Anhörungen, Hearings organisiert worden. Das Resultat liegt auf dem Tisch.

2. Es wird von Dolchstössen und Frontalangriffen gegen die Schiene gesprochen. Es sind immer die gleichen Diskussionen. Wenn wir über ein Strassenprojekt sprechen, dann wird behauptet, es seien Massnahmen gegen die Schiene. Das stimmt überhaupt nicht, sondern es handelt sich um Ergänzungen unseres Verkehrsnetzes. Unser Verkehrssystem funktioniert nur, wenn Schiene und Strasse, öffentlicher und privater Verkehr sich optimal ergänzen. Man darf also nicht bei jeder Gelegenheit die Schiene gegen die Strasse oder umgekehrt ausspielen.

Der Gegenvorschlag ist ein Paket, ein Konzept, das ausgewogen, konkret und auch transparent ist. Er ist eine Antwort auf die Avanti-Initiative, die im Jahr 2000 zustande gekommen ist. Er nimmt auch Rücksicht auf die Entwicklung im Verkehrsbereich, im Agglomerationsverkehr, auf den Nationalstrassen usw. Der Gegenvorschlag ist ferner eine logische Folge der FinöV-Projekte mit den Eisenbahn-Grossprojekten. Die FinöV-Projekte sind ja Investitionen in den Schienenverkehr. Ich persönlich und auch meine Fraktion haben sich stark für diese Projekte eingesetzt: Neat, «Bahn 2000», LSVA, FinöV, Landverkehrsabkommen usw. Jetzt haben wir einen Gegenvorschlag mit Schwerpunkt Strassenprojekte auf dem Tisch, der aber auch den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse berücksichtigt. Unser Nationalstrassenetz ist zum Teil vierzig Jahre alt. Der Verkehr allgemein und der Schwerverkehr im Speziellen hat massiv zugenommen. Die A1 und die A2 sind überlastet. Ein grosser Teil des Verkehrs auf der A1 ist Agglomerationsverkehr.

Es ist falsch, immer wieder zu behaupten, dass im Konzept «Gegenvorschlag» nur Strassenprojekte eingebaut worden sind. Auch in diesem Fall sind vernetzte Lösungen nötig. Gefragt ist eine Lösung im Agglomerationsverkehr, bei dem Schiene und Strasse vernetzt sind. Immerhin leben 70 Prozent der Bevölkerung in Agglomerationen. Der öffentliche Verkehr in Agglomerationen – also Busse und Trams – transportiert dreimal so viele Passagiere wie der gesamte schweizerische Schienenverkehr.

Das ist sicher auch ein Grund mehr, dass die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs ein Teil des Gegenvorschlages sein muss, wie das übrigens auch der Bundesrat in seinem Gegenentwurf vorschlägt. Es ist nicht so, wie immer wieder behauptet wird, dass der Agglomerationsbereich nur wegen der zweiten Röhre am Gotthard in diesen Gegenvorschlag eingebaut wurde. Eine grobe Schätzung der gemäss Gegenvorschlag definierten Projekte zeigt, dass mit Gesamtkosten von ungefähr 20 Milliarden Franken und mit einer Realisierungszeit von zwanzig Jahren gerechnet werden muss. Der Gotthard (etwa 800 Millionen Franken) macht somit zirka 4 bis 5 Prozent der Gesamtkosten aus. Wenn wir die immer wieder erwähnte Zahl von 300 Millionen Franken pro Jahr für den Agglomerationsverkehr annehmen, macht der Betrag für diesen immerhin ungefähr 30 Prozent der Investitionen aus.

Frau Fehr Jacqueline, es ist verständlich, wenn Sie behaupten, dass die Städte die zweite Röhre am Gotthard nicht brauchen, das verstehe ich! Aber die Südschweiz, die Italienisch sprechende Schweiz hat ein Anrecht auf eine funktionierende Verbindung zur übrigen Schweiz.

Frau Hollenstein, die umweltfreundlichste Lösung ist kein Verkehr! Die zweitbeste Lösung ist ein zirkulierender Verkehr, und die schlechteste Lösung ist stockender Verkehr – sind Staus. Auch deshalb müssen wir dafür sorgen, dass der Verkehr verflüssigt wird. Wir wollen aber auch keinen Umwegverkehr, z. B. über die San-Bernardino-Linie und über andere Nebenachsen im Alpenraum, sondern wir wollen eine Lösung am Gotthard, die auch mehr Verkehrssicherheit bringt; wir wollen keinen zusätzlichen Druck auf die Nebenachsen. Das mit dem FinöV-Programm vergleichbare Projekt des Gegenvorschlages ist die Antwort auf die Eisenbahn-Grossprojekte, die in Planung und im Bau sind. Es ist deshalb auch richtig, dass die Finanzierung ebenfalls mit einer Fondslösung sichergestellt ist. Man kann in Bezug auf die Verschuldung und die Verzinsung geteilter Meinung sein. Weil nur die Hälfte der Rückstellungen und nur ein Teil der zweckgebundenen Mineralölsteuern in diesen Fonds fließen, stehen die notwendigen Mittel für die übrigen Projekte im Strassenbau, die nicht Gegenstand des Gegenvorschlages sind, zur Verfügung.

Ich bitte Sie, dem Gegenvorschlag zuzustimmen und den verunglückten Antrag der CVP-Fraktion abzulehnen. Ich musste den Antrag mehrere Male durchgehen und weiss immer noch nicht, ob die Antragsteller die zweite Röhre am Gotthard wollen oder nicht, ob man den Alpenschutzartikel abändern will oder nicht, und ob man einen Infrastrukturfonds will oder nicht!

Schmid Odilo (C, VS): In diesem Rat wird immer und immer wieder der Grundsatz des effizienten Mitteleinsatzes beschworen, vor allem dann, wenn es ums Sparen bei Personalausgaben, bei der Raumplanung und beim Umweltschutz, bei der Verbilligung der Krankenkassenprämien usw. geht. Beim Strassenbau aber gilt das natürlich nicht. Das ist unlauter!

Folgende Gründe sprechen gegen die Avanti-Initiative und den noch schlimmeren Gegenvorschlag der Mehrheit der KVF:

1. Dem Grundsatz des effizienten Mitteleinsatzes wird wie gesagt in keiner Art und Weise nachgelebt, denn eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard gefährdet vom Start weg die Rentabilität der Neat-Investitionen am Gotthard und am Lötschberg, zumal dann, wenn die gleichen Kreise noch möglichst rasch eine Verbilligung des Dieseltreibstoffes durchzwängen wollen.

2. Eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard widerspricht dem Grundsatz der Verkehrsverlagerungspolitik, wie ihn Volk und Stände in verschiedenen Abstimmungen seit 1994 immer wieder mitgetragen haben.

3. Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag der Mehrheit der KVF schaffen Kapazitäten gerade dort, wo sie absolut nicht notwendig sind. Das heutige Autobahnnetz weist laut Bundesrat Kapazitätsengpässe auf insgesamt 400 Kilometern auf, deren allmähliche Beseitigung an gewissen Stellen – vor allem in der Nähe der Agglomerationen – weit dringlicher ist als eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard. Die Urner Regierung ist übrigens gegen einen Ausbau des Nationalstrassenabschnitts Erstfeld-Göschenen. Ohne diesen Ausbau nützt eine zweite Tunnelröhre am Gotthard also nichts. Die Staus bleiben, wo sie sind, oder werden ins Mittelland und in die Agglomerationen verlagert.

4. Es ist wohl unbestritten, dass der CO₂-Ausstoss mit dem Bau einer zweiten Gotthardröhre weiter erhöht würde. Dem Grundsatz der Nachhaltigkeit würde somit nicht nachgelebt.

5. Der vorgeschlagene permanente Infrastrukturfonds verstärkt die finanzpolitisch unsinnige Kässelpolitik, schwächt das Parlament, entzieht anderen Bundesaufgaben grosse Mittel und umgeht zulasten aller anderen Bundesaufgaben die hier so oft hochgelobte Schuldenbremse.

Im Ständerat hat Herr Schiesser im Zusammenhang mit dem Tabakpräventionsfonds Folgendes gesagt: «Wir wollen keine Sonderkasse über eine Fondslösung, die dem politischen Entscheidungsprozess praktisch entzogen ist. Solche Sonderkässeli führen zu Sonderverwaltungen.» Wie recht er hat!

Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag der Mehrheit der KVF stehen völlig quer in der Landschaft, sind politische Totgeburten und verdienen nicht einmal ein Requiem. Der Antrag der CVP-Fraktion ist dagegen durchaus unterstützungswürdig, auch wenn ihn Kollege Bezzola nicht versteht.

Fischer Ulrich (R, AG): Weder die Initiative noch der Gegenvorschlag wären nötig, wenn der Bundesrat und die Bundesversammlung ihre Aufgabe im Rahmen der in der Strassenkasse zur Verfügung stehenden Mittel wahrgenommen und entsprechend den Strassenausbau vorangetrieben hätten.

Mit der Initiative haben nun die Verkehrsverbände Druck gemacht, damit diese Blockadepolitik endlich ein Ende findet und die zweckgebundenen Mittel tatsächlich auch verwendet werden. Der Bundesrat hat das Signal verstanden und hat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet. Allerdings fehlen wesentliche Elemente in diesem Gegenvorschlag, wie eben die zweite Strassenröhre am Gotthard. Entsprechend hat er auch keinen Antrag gestellt, den Alpenschutzartikel abzuändern.

Die Mehrheit der KVF hat nun ihrerseits einen Gegenvorschlag erarbeitet, ergänzt und angereichert mit einem Fonds für Strasseninvestitionen. Ich erachte dies als eine ausgezeichnete Vorlage, und wir können der KVF zu ihrer Arbeit gratulieren und ihr dafür danken. Damit hat die Kommission teilweise meiner Motion Rechnung getragen, die bereits seit

einigen Jahren vorliegt, aber immer wieder verzögert und auf die lange Bank geschoben wurde. Allerdings mache ich einen kleinen Vorbehalt: Für meinen Geschmack geht der Gegenvorschlag noch zu wenig weit, er weist gewisse Lücken auf. So soll der Fonds auf Investitionen begrenzt werden, und nur die Hälfte der für die Strassenzwecke reservierten Mittel sollen in den Fonds überführt werden. Überdies wird der Regionalverkehr einbezogen, was eine weitere Verwässerung der Zweckbindung der Strassenmittel bedeutet. Diese Mängel sind aber für mich kein Grund, den Gegenvorschlag zu bekämpfen, ganz im Gegenteil: Er ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Nun stellt sich noch eine formelle Frage. Richtig ist, wenn wir Ja zum Gegenvorschlag in der Formulierung der Kommissionmehrheit sagen. Wenn nun aber dieser Gegenvorschlag allzu sehr verwässert würde und nicht mehr brauchbar wäre, so müsste man eben noch Ja zur Initiative sagen können. Aus formellen Gründen stellt sich hier ein Problem, weil zuerst über die Initiative abgestimmt werden muss und erst nachher, falls die Initiative zur Ablehnung empfohlen wird, über den Gegenvorschlag. Ich habe deshalb vorsorglich den Antrag gestellt, die Initiative zur Annahme zu empfehlen, behalte mir aber vor, diesen Antrag zurückzuziehen, sofern der Gegenvorschlag in einer angemessenen Form verabschiedet wird.

Ich bitte Sie, diese Nuance zu beachten.

Vaudroz René (R, VD): En matière de transports, la position du Conseil fédéral est invariable. Le gouvernement veut résoudre la problématique des goulets d'étranglement sans creuser un deuxième tube routier au Gothard et claironne qu'il faut se concentrer exclusivement sur les problèmes liés aux agglomérations.

La majorité de la commission voit les choses de manière plus large. Sans contester les efforts nécessaires aux alentours des villes, elle propose de creuser un second tube routier au Gothard et, surtout, de créer un fonds destiné au financement spécial des infrastructures routières. De nombreux arguments vont en effet dans ce sens. La route est un élément indispensable au bon fonctionnement de notre économie et le tunnel du Gothard, dont l'importance est incontestée pour le trafic de transit, sert principalement aux échanges internes à notre pays. Pour le Tessin, l'axe nord-sud est même tout simplement vital.

Certes, la construction de la nouvelle transversale ferroviaire pourrait avoir des effets positifs sur les transferts de la route au rail. Il faut toutefois se rendre à l'évidence: malgré la construction de transversales alpines, les goulets d'étranglement sur les routes nationales persisteront. Le tube existant n'est plus en mesure d'absorber le trafic. Il est démontré qu'avec une hausse du trafic de l'ordre de 10 pour cent, il faut s'attendre à une augmentation des phénomènes d'embouteillage de moitié environ. Sur une période de quinze à vingt ans, un accroissement de trafic de 10 pour cent doit être considéré comme un minimum et il faut probablement tabler sur une augmentation de 30 pour cent, voire davantage. Ajoutons que les embouteillages engendrent plus de pollution et que la sécurité est devenue un élément central depuis le tragique accident de l'année dernière. Bien sûr, du point de vue de la sécurité, des mesures permettant de maintenir une certaine distance entre les camions ont été prises, mais elles ont un aspect discriminatoire que l'Union européenne ne se fait pas faute de critiquer. A terme, la situation n'est donc pas tenable. Une solution globale s'impose, qui doit tendre vers une meilleure fluidité du trafic.

Quant à la question du financement, elle mérite elle aussi d'être saisie à bras-le-corps et il faut réaffirmer que l'on en a les moyens. Le compte routier croît chaque année et atteint désormais 3,7 milliards de francs. Malgré cela, la Confédération tergiverse à propos de grands projets indispensables, retarde l'achèvement du réseau autoroutier et ralentit l'entretien des routes nationales. Le Conseil fédéral propose d'affecter dès 2006 les revenus provenant de la taxe sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière.

Il est temps de créer enfin un fonds sur le modèle de celui destiné à financer des grands projets d'infrastructure des transports publics, qui permette de réaliser les projets routiers indispensables. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats va d'ailleurs dans le même sens, en proposant de donner suite à une initiative parlementaire sur le même thème (01.464).

En conclusion, je vous remercie de soutenir le contre-projet de la majorité de la commission.

Studer Heiner (E, AG): Ich habe auf das Votum von Herrn Giezendanner bewusst mit dem Stichwort wertkonservativ reagiert. Ich möchte Ihnen nämlich einen Wertkonservativen vorstellen, den, glaube ich, viele hier drin aus der Geschichte schätzen: Albert Bitzias alias Jeremias Gotthelf. Er hat vor gut 150 Jahren einmal geschrieben, wenn der Strassenbau im Emmental so weitergehe, werde das ganze Emmental bald einmal eine einzige Strasse sein, und die Bauern könnten dann ihre Kartoffeln, wie er gesagt hat, «auf dem Grind pflanzen». Das war die Horrorvision des Jeremias Gotthelf.

Ich habe eine andere, wertkonservative Sicht, aus welcher ich eben nicht nur das Emmental von Herrn Simon Schenk, sondern auch anderes bewahren will. Deshalb kann man diese Themen nicht einfach im traditionellen Links-Rechts-Schema abhandeln wollen, das ist zu einfach. Es gibt verschiedene Motive, die zu einem Resultat führen können. Deshalb ist es mir wichtig, dass Sie auch das hören: Aus dem Kanton Aargau ertönen zwar einerseits die lautereren, deutlicheren Stimmen, die so viel Strassenbau fordern, wie sie immer wollen, aber es gibt andererseits auch die Stimmen – sie stellen halt eben die Minderheit in unserem Kanton dar –, die davon überzeugt sind, dass man dagegen ankämpfen muss.

Ich schätze am Auto etwas ganz besonders, und das ist die Bremser. Ich bin deshalb gerne in diesem Bereich Bremser, einfach Bremser, weil Sie in Ihrer progressiv-bürgerlichen Art einfach alles in einem Ausmass und in einer Geschwindigkeit verändern wollen, dass es eben punkto Nachhaltigkeit negativ herauskommt. Das ist mir ein Anliegen.

Nun noch zum Zentralen, weswegen ich mich hier eigentlich gemeldet habe: Ich meine, dass wir dieser ungeheuerlichen Fondslösung in diesem Gegenvorschlag finanzpolitisch nie zustimmen dürfen. Da stelle ich bei vielen, die sich in allen anderen Bereichen glücklich schätzen, dass wir eine Schuldenbremse haben, eine Inkonzsequenz fest. In diesem Bereich aber versuchen sie alles, was möglich ist, um die Schuldenbremse zu schwächen. Das ist nicht konsequent und nicht glaubwürdig. Sie dürfen politisch – da habe ich überhaupt kein Problem – eine völlig andere Position haben. Dann kämpfen wir politisch. Aber man sollte eigentlich konsequent sein: Wenn Schuldenbremse, dann in allen Bereichen! Nur so können wir gesamtpolitische Wertungen vornehmen.

Daher möchte ich Sie bitten, doch zusammen im Sinne einer gemächlicheren Gangart zu versuchen, noch zu retten, was zu retten ist.

Steinegger Franz (R, UR): Auf der vierspurigen Autobahn von Dänemark nach Palermo betreiben wir in Göschenen und Airolo je eine Dosierstelle, indem wir dort die Kapazitäten fast halbieren. In Göschenen und Airolo wollen wir den europäischen Nord-Süd-Verkehr auf der Strasse so reduzieren – oder den Verkehr so erziehen –, dass auf Verkehr verzichtet oder dass auf die Schiene umgestiegen wird. Es stellt sich die Frage, ob wir dies auf Dauer durchhalten können, und es stellt sich die Frage, wer profitiert und wer die Zeche bezahlt.

Zunächst: Die Annahme des Alpenschutzartikels im Februar 1994 hat sich auf den Entscheid über die Finanzierung von Alptransit und auch auf die Verhandlungen über das Landverkehrsabkommen mit der EU vorteilhaft ausgewirkt. Ohne diesen Artikel hätten gewisse Kreise versucht, in der Alpenstrassefrage nach dem Grundsatz «Nach uns die Sintflut» voll

auf die Strasse zu setzen. Aber alle Statistiken demonstrieren, dass eine nachhaltige Abschreckung des Strassentransits nicht gelungen ist und dass vor allem vom Personenverkehr her Kapazitätsprobleme entstehen. Notfalls wird einfach gewartet. Gewartet wird schwergewichtig im Kanton Uri und in der Leventina, und nicht etwa im Wallis oder in Graubünden. Wir müssen in Uri unser Territorium also nicht nur für Verkehrsbauten zur Verfügung stellen, sondern auch für Stauräume. Man produziert fast täglich Negativmeldungen in den Medien, und die Fahrt ins Urner Oberland oder nach dem Urserental hat Lotteriecharakter bekommen – mit allen Negativauswirkungen auf Arbeitsplätze, Standorttreue, Tourismus. Wer jeden Ausbau der Strassentransitkapazität in den Alpen verbietet, der nimmt die Verwendung oder den Missbrauch des Kantons Uri als Stauraum in Kauf oder will dies gar. Uri ist also eingespannt in die verschiedenen Interessen der europäischen Verkehrspolitik. Den Preis zahlen wir aber weitgehend alleine, und dieser Preis wird immer höher, dieser Preis wird zu hoch. Aus diesem Grund stimme ich dem Gegenvorschlag der Kommissionmehrheit zu.

Natürlich bleibt die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein Anliegen. Dieses soll in der Verfassung festgeschrieben bleiben, aber das Instrument dazu, um dies zu erreichen, darf nicht einfach darin bestehen, dass in Göschenen und Airolo ein Nadelöhr betrieben und der Kanton Uri zur Dosierstelle erklärt wird. Die Verlagerung soll durch ein gutes Angebot auf der Schiene und durch angemessene Anstrengungen unserer Nachbarn im Norden und vor allem im Süden, wo grosse Probleme sind, für den Schienengüterverkehr geschehen. Hier ist ein selbstbewusstes Auftreten unseres Bundesrates durchaus angebracht.

Dass man durch ein vernünftiges Timing – ein vierspuriger Betrieb wird erst nach einer Sanierung der alten Tunnelröhre Tatsache – dafür sorgt, dass der Betrieb des Basistunnels sich vorher einpendeln kann, ist für mich unbestritten.

Die Verantwortung für den eigenen Kanton schliesst die Anerkennung der Gegebenheiten ein; diese verbieten den ewigen Betrieb einer Dosierstelle in Göschenen.

Welgeit Peter (R, SG): Die Diskussion um die Avanti-Initiative kann an unterschiedlichsten Perspektiven und an unterschiedlichsten Punkten aufgezäumt werden. Allen Diskussionen ist aber gemeinsam, dass sie immer wieder zum Spannungsfeld zwischen Schiene und Strasse zurückfinden. Diese Wechselwirkung wird leider immer wieder von ideologischen Stolpersteinen tangiert, sodass in dieser Diskussion kaum je echte, ergebnisorientierte Betrachtungen möglich werden.

Mit ihrem Gegenvorschlag hat die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen endlich einmal in positiver Art und Weise die Fragestellung um die Engpässe im übergeordneten schweizerischen Strassennetz mit den regionalen Problemen des Agglomerationsverkehrs verknüpft und mit dem unselbstständigen Fonds den stipulierten Lösungen auch einen Finanzierungsvorschlag beigegeben.

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat sich mit diesem Paket einer ganzheitlichen Betrachtung der übergeordneten Verkehrsprobleme und -planungen gewidmet, in Ergänzung zum Massnahmenpaket für den öffentlichen Verkehr, zum FinöV-Fonds. Diese Gleichwertigkeit ist zu unterstreichen. Es schleckt keine Geiss weg, dass die Opposition gegen diese gleichwertige Betrachtung von FinöV-Fonds und dem nun beantragten Fonds für den Ausbau des Strassenbereichs und Agglomerationsverkehrs ideologisch motiviert ist.

Die Vorwürfe, die in dieser Diskussion gegenüber der Kommissionmehrheit laut wurden, beispielsweise es sei ein Frontalangriff gegen die Schiene geplant, es sei ein massloser Ausbau der Strassen geplant, oder es seien gar undemokratische Winkelzüge eingebracht worden, sind fehl am Platz. Richtig ist vielmehr, dass die Schiene in der Vergangenheit ganz klar privilegiert wurde, was teilweise richtig war und auch in Zukunft sein muss, aber eben nicht absolut. Es gibt nachweislich nicht nur bei der Schiene, sondern auch

bei der Strasse und insbesondere beim Agglomerationsverkehr Investitionsbedarf, dem wir als Parlament Rechnung tragen müssen.

Mit dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative werden diese Schwerpunkte, diese Investitionslücken in zeitlicher und räumlicher Hinsicht definiert. Es wird also nicht ein massloser Ausbau der Strasse gefordert, wie er der Kommissionmehrheit vorgeworfen wird, sondern der Gegenvorschlag beschränkt sich ganz klar auf erkennbare Engpässe im schweizerischen Strassennetz sowie bei dem unter Druck geratenen Agglomerationsverkehr.

Dass der Gegenvorschlag als Paket mit dem geforderten unselbstständigen Fonds auch eine klare Finanzierungsperspektive schafft, ist also weder undemokratisch noch kurzfristig, sondern entspricht gutem helvetischem Denken in Bezug auf Finanzpolitik. Man gibt Geld nur aus, wenn man es auch hat. Das ist ein Grundsatz, der in diesem Saal leider oft nicht mehr respektiert wird. Mit Blick auf einen Kompromiss, mit Blick auf eine Lösung bin ich persönlich bereit, beispielsweise auf die in der Vorlage stipulierte Möglichkeit der Verschuldung dieses Fonds zurückzukommen.

Der entscheidende Faktor für einen Erfolg des Gegenvorschlags in einer allfälligen Volksabstimmung wird aber der Grundsatz von Treu und Glauben sein. Das ist ein Grundsatz, auf dessen Einhaltung das Volk immer sehr sensibel reagiert, wie Abstimmungen der letzten Jahre eindrücklich bewiesen haben. Die Tatsache, dass die zweckbestimmten Mineralölsteuern, die jeder von uns an der Zapfsäule bezahlt, oft nicht für die ihnen zugewiesenen Zwecke zur Verfügung stehen, wird im Volk nicht verstanden und teilweise gar als Betrug definiert.

Ich rufe Sie auf, in diesem Sinne den Gegenvorschlag zu unterstützen, denn wir tun gut daran, hier wenigstens zu einem Teil wieder für Ordnung zu sorgen. Denn in den kommenden Jahren werden wir wohl nicht nur beim Strassenverkehr auf den Goodwill des Stimmvolkes in Sachen Steuern angewiesen sein.

Graf Maya (G, BL): Sowohl die Avanti-Initiative als auch der Gegenvorschlag sind die falsche Antwort auf die Probleme der Verkehrspolitik und hätten fatale Folgen für die Zukunft unseres Landes. Die Avanti-Initiative fordert nicht nur die Aufhebung des Alpenschutzartikels, sondern ebenso den massiven Ausbau der wichtigsten Autobahnstrecken, und das subito, das heisst innerhalb von zehn Jahren. Die Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit und die schweizerische Verkehrspolitik im Allgemeinen wären bei Annahme dieser Initiative katastrophal.

Der Gegenvorschlag des Bundesrates, durch die Kommission angereichert mit der zweiten Gotthardröhre, ist ebenso fatal und verantwortungslos. Die Absichtserklärungen des Bundesrates in seiner Botschaft werden so zur Farce. Dort steht nämlich: «Der Bundesrat strebt an, die Mobilität nachhaltig, d. h. ökologisch, wirtschaftlich und sozial zu bewältigen, was nur mit einer koordinierten Verkehrspolitik gelingt.» Was ist an diesen beiden Vorschlägen hier noch ökologisch, was sozial und am Schluss wirtschaftlich?

Zur Ökologie: Beide Vorlagen verletzen die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit massiv. Sie helfen insbesondere mit, die CO₂-Emissionen der Schweiz weiter zu erhöhen, obwohl diese gemäss den Kyoto-Verpflichtungen reduziert werden müssen. Seit 1990 nahm der CO₂-Ausstoss um 9 Prozent beim Personenverkehr und um 12 Prozent beim Schwerverkehr zu. Angesichts dieser Zahlen ist es fatal, neue Strassen für noch mehr Verkehr zu bauen und dabei noch zu behaupten, dieses Ziel des CO₂-Gesetzes könne freiwillig erreicht werden. Denn es muss immer wieder gesagt werden: Jede Strasse bedeutet mehr Verkehr, mehr Umweltbelastungen, mehr Gesundheitsprobleme.

Zum Sozialen: Das Geld, das hier eingesetzt wird – dessen müssen wir uns bewusst sein –, wird auch für Soziales und für die Bildung fehlen. Für die Finanzierung der Strassenbauvorhaben soll ein Fonds geschaffen werden, dem als

Starthilfe notabene 1,7 Milliarden Franken überwiesen werden sollen. Danach werden jährlich mehrere hundert Millionen Franken in diesen Fonds fliessen. Der Strassenbau wird damit gegenüber allen anderen Bundesaufgaben privilegiert, weil er der Schuldenbremse nicht unterworfen ist. Das darf nicht sein, das soll nicht sein. Das ist keine zukunftsgerichtete, nachhaltige Politik. Wo sind da die Bildungspolitikerinnen und Bildungspolitiker auch der bürgerlichen Parteien, die einen Bildungs- und Forschungsplatz Schweiz vehement fordern?

Zur Gesundheit – ein Thema, das bei dieser Debatte allzu gerne ausgeklammert wird, weil es sehr unangenehm ist – erwähne ich als Beispiel die Untersuchung zur Feinstaubbelastung in der Schweiz: Hier kommt der Umweltbericht 2002 zum Schluss, dass mehr als 60 Prozent der Schweizer Bevölkerung überdurchschnittlich hohen Konzentrationen von Feinstaub ausgesetzt sind. Dieser stammt aus der Verbrennung von Diesel und erhöht z. B. das Risiko von Atemwegs- sowie von Herz- und Kreislauferkrankungen und kann auch zu vorzeitigen Todesfällen führen. Genau dort, wo diese Belastungen heute schon am höchsten sind, möchten Sie neue Strassen bauen. Das kann ja nicht sein, und man kann nicht so weitermachen. Wir fragen uns: «Avanti» in den Umwelt- und Gesundheitskollaps? Nein danke! Nein danke für uns und nein danke für unsere Nachkommen!

Wir Grünen sagen zu dieser verfehlten, verantwortungslosen Verkehrspolitik, die mehr fatale Probleme schafft, als ein einziges wirklich nachhaltig zu lösen, entschieden Nein.

Imhof Rudolf (C, BL): Grundsätzlich bin ich für den Gegenvorschlag, und ich kann vor allem die Argumentationen von Herrn Steinegger sehr unterstützen. Ich bin aber ganz entschieden gegen die Fondslösung. Viele Gründe sprechen gegen eine solche Lösung; ich möchte hier nur einige davon auführen.

1. Vor zwei Jahren hat das Volk über die Schuldenbremse abgestimmt. Mit der Schaffung eines Fonds wird der Volkswille bewusst und – ich sage das klar – mit Absicht umgangen.

2. Dem Bundesrat wird ständig Führungsschwäche vorgeworfen. Es wird gesagt, er sei führungsschwach, er sei nicht in der Lage, Dossiers zu managen. Es sind solche Beschlüsse und Forderungen, die die Führung erschweren oder sie sogar verunmöglichen. Die Kommissionsmehrheit entzieht mit dem Fondsantrag dem Bundesrat ganz bewusst ein Finanzierungs- und Führungsinstrument. Auf diesem Wege wird die Forderung der Autolobby nach selbstständiger Bewirtschaftung der zweckgebundenen Mineralölsteuer garantiert und relativ einfach eingeführt.

3. Ein ganz wichtiges Argument: Die Fondslösung ist aus finanzpolitischen Gründen unbedingt abzulehnen. Die Bildung finanzpolitischer Prioritäten wird mit diesem Fonds eingeschränkt, die Transparenz im Ausgabenbereich geht völlig verloren. Damit entspricht das Rechnungsergebnis nicht mehr der effektiven Situation. Ein finanzpolitisches Chaos wäre das Resultat. Gleichzeitig würde ein Präjudiz für weitere Fonds geschaffen, und ich garantiere Ihnen, dass es genügend Anträge für weitere Fondslösungen gäbe.

Es gibt noch viele Gründe, die gegen eine Fondslösung sprechen: der Ausgabendruck, die Schaffung von Prioritäten durch gewisse Lobbys, die Gefahr der Mittelverschwendung – auch das sei hier gesagt – und nicht zuletzt eben der Druck, weitere Fonds zu schaffen.

Diese Fondslösung ist finanzpolitisch nicht verantwortbar und hat mit einer glaubwürdigen Finanzpolitik nichts mehr zu tun.

Ich bitte Sie deshalb, die Übergangsbestimmung zu Artikel 86 der Bundesverfassung zu streichen. Gleichzeitig bitte ich Sie im Sinne eines Eventualantrages, die Verschuldung und Verzinsung, wie sie die Anträge Walker Felix und Bühler fordern, aus der Übergangsbestimmung zu Artikel 86 BV zu streichen.

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

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00*

02.040

Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen. Volksinitiative

Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes. Initiative populaire

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BEI 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Binder Max (V, ZH): Wir haben gestern viel von rückwärts gerichteter Verkehrspolitik gehört, von umweltbelastender Verkehrspolitik, von Nachhaltigkeit und auch davon, dass die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag finanziell nicht tragbar seien. Es wurde immer wieder betont – nicht nur gestern, sondern auch in der Vergangenheit –, dass wir eine gemeinsame Verkehrspolitik machen sollten; ich meine: zu Recht. Wir sollten eine Gesamtschau der Dinge, eine Gesamtbetrachtung aller Verkehre vornehmen. Es wurde auch immer wieder ins Feld geführt, man solle den Schienenverkehr nicht gegen die Strasse, nicht den einen gegen den anderen Verkehrsträger ausspielen.

Meine Damen und Herren auf der linken und grünen Ratseite: Genau das haben Sie aber gestern getan und werden Sie heute wahrscheinlich weiterführen – völlig entgegen Ihren früheren Aussagen. Wenn Sie bei Ihren Aussagen bleiben wollen, dann verstehe ich Ihre Frontalopposition gegen dieses Volksbegehren eigentlich nicht – gegen ein Volksbegehren, das durch den Gegenvorschlag der Kommissionen mehrheitlich zu einem verkehrspolitischen Highlight, zu einer Errungenschaft, ja sogar zu einer Sternstunde der Verkehrspolitik aufgestiegen ist. Neben den von Ihnen geschmähten National- und Hauptstrassen sollen doch nun auch Verbesserungen in Städten und Agglomerationen berücksichtigt werden. Das ist eigentlich ganz in Ihrem Sinn: problemorientiert in der ganzen Fläche.

Die Avanti-Initiative ist nicht rückwärts gerichtet, der Gegenvorschlag schon gar nicht. Das Rad wird nicht nach rückwärts gedreht, sondern nach vorn – zugegeben, vielleicht so schnell, dass Sie kaum zu folgen vermögen. Offenbar haben Sie besonders Mühe mit der Idee eines Fonds, wie er in Artikel 86 Absatz 1 neu gefordert wird. Dies ist ein Anliegen, das in der Bevölkerung schon eine lange Tradition hat, das aber auch schon in verschiedenen politischen Vorstössen immer wieder vorgebracht wurde.

Dieser Fonds ist nach meiner Meinung geradezu zwingend, denn es wäre unverantwortlich, Infrastrukturinvestitionen zu fordern, ohne zu sagen, wie wir sie bezahlen wollen. Wir handeln damit in völliger Analogie zur FinöV – immerhin rüh-

men wir diese Konstruktion zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte als grossen Wurf; selbst in unseren Nachbarländern werden wir dafür bewundert. Ich habe dem nichts entgegenzuhalten, deshalb trete ich auch vehement für diese Fondslösung ein. Auch wenn alt Bundesrat Stich einmal sagte, finanzielle Zweckbindungen seien ein finanzpolitisches Instrument des Teufels, ändert das nichts daran. Der Unterschied zur FinöV ist eigentlich nur der, dass wir damals Geld suchen bzw. beschaffen mussten für die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte, während es hier darum geht, die von den Automobilisten erbrachten Gelder, die zweckgebunden für die Strassen bestimmt sind, nun tatsächlich für diesen Zweck zu verwenden.

Mit diesem Fonds schaffen Sie keine neue Zweckbindung. Das Geld, das die Automobilisten für die Strasse einbezahlt haben, für die sie auch immer wieder bereit waren, mehr abzuliefern, soll nun aber tatsächlich dafür gesichert werden. Diese Zweckbindungen bestehen. Es gab Versuche, sie aufzuheben, aber das hat man nie geschafft. Es ist stossend, wenn das Geld für die Strasse eigentlich vorhanden wäre, aber in der Realität nicht ohne weiteres zur Verfügung steht. Dass das dem Finanzminister nicht so sehr ins Konzept passt, ist an und für sich verständlich. Aber wir als Parlament sollten nun diesen Schritt machen; wir sollten diese Zweckbindung, die ja schon besteht, mit diesem Fonds verstärken.

Ich glaube, das ist zukunftsgerichtete Verkehrspolitik. Es gab zwei grosse Nobelpreisträger, die sich über die Zukunft äusserten. Einstein sagte: «Ich denke niemals an die Zukunft. Sie kommt früh genug.» Albert Schweitzer sagte: «Mich interessiert vor allem die Zukunft, denn das ist die Zeit, in der ich leben werde.» Auch Sie werden im Wesentlichen in der Zukunft leben. Stimmen Sie deshalb diesem zukunftsgerichteten Gegenvorschlag zu.

Riklin Kathy (C, ZH): Während beim Bund und in allen Kantonen der Gürtel enger geschnallt werden muss, soll dies im Bereich des privaten Verkehrs nicht gelten. Verwechseln die Nationalräte, die das Heufuder zu einer masslosen Fuhr aufgeladen haben, ihre parlamentarische Verantwortung mit dem Weihnachtswunschzettel?

Die Avanti-Initiative und erst recht der Gegenvorschlag widersprechen all unseren Grundsätzen, die wir jahrelang verfolgt haben; der Schutz der Menschen und der Umwelt vor übermässigem Verkehr zählt nicht mehr. Wenn Sie sehen wollen, wie sich eine verfehlte Verkehrspolitik auswirkt, so können Sie dies auf der Autostrada del Sole zwischen Mailand, Bologna und Florenz oder aber auch beispielsweise im Ruhrgebiet studieren. Stauzeiten von mehreren Stunden gehören dort zum Alltag. Die Lastwagen beherrschen die Strassen – vom traurigen menschlichen Leid bei den fürchterlichen Unfällen gar nicht zu sprechen. Wenn Sie wollen, dass der Kanton Uri und die Leventina im Verkehr ersticken, sind Sie auf dem richtigen Weg. Wenn Sie wollen, dass unsere Milliardeninvestitionen für die Neat in den Sand gesetzt sein sollen, sind Sie auf dem richtigen Weg.

Wie man falsch investiert, können Sie am Zürcher Flughafen Unique heute schon studieren. Immerhin hat die Regierung des Kantons Zürich beim Gotthard Vernunft gezeigt: Sie lehnt den Bau der zweiten Gotthardröhre ab. Nicht so jedoch die SVP-Vertreter aus dem Kanton Zürich. Sie haben zwar bei der Zulassung der «40-Töner» aufgeheult, nun spielen sie aber der EU wieder einen Ball zu. Der Druck aus Brüssel für mehr Strassenkapazitäten wird steigen.

Diesen Sommer konnte man schön beobachten, dass die Schlangen vor dem Gotthard beinahe gleich lang waren wie die Schlangen vor dem Zoll in Chiasso. Wir sind zum reinen Transitland unserer nördlichen Nachbarn geworden. Die Freizeit- und Feriengesellschaft des Nordens kann mit einer zweiten Röhre ungehinderter durch die Schweiz brausen. Das Tessin, welches schon heute mit grossen Strukturproblemen kämpft, wird im Transitverkehr ersticken.

Wenn Sie also noch mehr Durchgangsverkehr Basel-Chiasso und noch mehr Lastwagen auf den Strassen haben

wollen, dann stimmen Sie Ja. Ich meine aber: Avanti popolo, no grazie!

Pedrina Fabio (S, TI): Avanti o piuttosto indietro? Nella discussione sul raddoppio della galleria autostradale del Gottardo, sull'iniziativa popolare «Avanti – per autostrade sicure ed efficienti» e sul controprogetto, che chiedono un massiccio potenziamento della rete autostradale svizzera ci troviamo di fronte ad una contrapposizione e ad un quesito di fondo.

Da un lato sta il presunto diritto ad una mobilità individuale illimitata, dall'altro sta il diritto ad una mobilità sostenibile, che sia cioè compatibile con la salute della popolazione e rispettosa dello spazio vitale che ci circonda. Un ulteriore quesito cardine è l'importanza o meno che ognuno di noi vuole riconoscere alla protezione dello spazio alpino, quale fondamento del nostro sviluppo economico e territoriale e quindi per la nostra qualità di vita del futuro.

Il posizionamento di ognuno di noi su questi due quesiti di fondo determina l'orientamento e le soluzioni di politica dei trasporti. A mio avviso, sul transito al Gottardo, come al Monte Bianco e al Brennero, si decide per il futuro dello spazio alpino, la qualità dello spazio vitale per la gente di montagna, che nel contempo è spazio ricreativo e fonte d'acqua anche per tutti coloro che abitano lontano, nelle città. E proprio qui fondo il mio impegno, alla testa dell'associazione iniziativa delle Alpi, e così esplicito il mio legame di interessi, per una mobilità e un sistema dei trasporti compatibile con le esigenze dell'uomo e dell'ambiente. In questa veste tocco uno dei punti centrali della disputa di oggi.

Sono contrario al raddoppio della galleria del Gottardo, agli altri notevoli potenziamenti della A1, che l'iniziativa popolare «Avanti» e il controprogetto propugnano, poiché queste opere hanno un comune denominatore: non risolverebbero affatto i problemi con cui siamo confrontati e, anzi, ne creerebbero anche di nuovi. Perché? Tre sono i punti principali.

1. Le colonne. Verrebbero semplicemente spostate altrove, cioè ad esempio dai portali del Gottardo verso le agglomerazioni, in particolare nel Mendrisiotto, quindi nelle regioni di Lucerna e Basilea.

2. La sicurezza. I fautori del raddoppio propagandano il presunto effetto benefico sulla sicurezza nel tunnel, tacciano però il fatto che fuori, cioè sul restante della rete autostradale, grazie al traffico supplementare indotto e alla cresciuta densità del traffico, viaggiare sarà più pericoloso e gli incidenti più frequenti.

3. Le emissioni nocive. Chi vuole più autostrade afferma che le colonne producono più emissioni rispetto ad un traffico fluido. Questo è vero, ma solo se il volume di traffico rimane lo stesso, per contro, il traffico indotto dalle nuove opere stradali comporterà un multiplo di emissioni nocive e di rumori in loco e lungo le reti d'accesso. Il bilancio complessivo, come nel caso della sicurezza, sarebbe quindi ampiamente negativo.

Come si può constatare, ci saranno più problemi che soluzioni. E ricordo che una decisione oggi per il raddoppio della galleria stradale del Gottardo ci porterebbe a festeggiare l'apertura quasi allo stesso momento del via libera al nuovo tunnel ferroviario di base del Gottardo, il vero nuovo cordone ombelicale tra il Ticino e il resto della Svizzera. Il raddoppio precluderebbe la redditività del progetto Alptransit e minerebbe la politica di trasferimento dalla strada alla rotaia, voluta e decisa a più riprese dal popolo.

Ricapitolando: grazie al raddoppio saremmo confrontati con più traffico e ciò non solo in Ticino e Uri, ma anche su tutta l'autostrada del Gottardo e lungo gli assi d'accesso; a sud come a nord, a est come a ovest, saremmo toccati da più immissioni dannose per la salute, dalla necessità, secondo la filosofia propugnata da «Avanti», di prevedere altri costosi ampliamenti stradali per eliminare le future strozzature.

In diesem Konnex möchte ich die merkwürdige Behauptung von Kollege Theiler hervorheben, die Sache mit dem Alpenschutz werde mit dem Gegenvorschlag geregelt, d. h. mit einer ganz seltsamen Ausnahmeverordnung zum Alpen-

schutzartikel, die notabene 90 Prozent der Regel betrifft. Das ist nicht ehrlich. Es wäre einfach gewesen, Absatz 3 des Alpenschutzartikels zu streichen. Aber diesen in sich konsequenten Schritt wagten nicht einmal die vehementesten Gegner der Alpen-Initiative wie Kollege Giezendanner – aus Angst vor dem Volksentscheid. Ich habe Vertrauen in das Volk, das nicht unbedingt die gleichen Interessen und Verkehrsvisionen wie die Strassenbauer und die Fuhrhalter und deren prominente Vertreter in der Kommission hat, die die vorliegende Umkrempelung des bundesrätlichen Gegenvorschlages bestimmt haben und die Bodigung des Alpenschutzes anvisieren. Arrivederci alla votazione!

de Dardel Jean-Nils (S, GE): Je vais dire quelques mots concernant le contre-projet de la majorité de la commission. Il a fallu trois séances très laborieuses de la commission pour mettre au point le contre-projet à l'initiative Avanti. On a vu alors l'administration, mise sous pression par la majorité, corriger progressivement le texte initial, et cela à son corps défendant. Ce pauvre M. Siegenthaler, pris en quelque sorte en otage, a été obligé de réécrire un texte qui révoltait manifestement sa conscience. Mais le «camion fou» était lancé sur sa route, et les tentatives raisonnables de M. Villiger, président de la Confédération, pour stopper cet engin ont complètement échoué. Le résultat de ce contre-projet est plutôt pitoyable.

D'abord, si l'on se place du point de vue de l'orthodoxie des finances publiques, ce fonds juridiquement autonome représente un énorme trou dans le principe de l'unité du budget et dans celui du frein à l'endettement. Il est plus que regrettable, et assez comique en quelque sorte, que ceux qui ont convaincu il y a peu le peuple et les cantons d'accepter le frein à l'endettement soient les premiers à le jeter par-dessus bord.

Ensuite, la construction institutionnelle de ce fonds autonome est extrêmement préoccupante du point de vue démocratique et institutionnel, car ce texte prévoit en réalité une procédure d'exception. D'abord, dans un premier temps, le Conseil fédéral élabore un programme pour élargir les autoroutes et fluidifier le trafic dans les villes et agglomérations. Rien n'est dit sur l'ampleur de l'enveloppe, ni surtout sur la répartition des investissements entre les autoroutes et le trafic d'arrondissement. On peut évidemment craindre que ce dernier ne soit en définitive oublié, d'autant qu'aucune allusion n'est faite aux transports publics urbains et régionaux.

Ensuite, il n'est prévu nulle part que le Parlement puisse critiquer, rejeter, amender le programme dressé par le gouvernement. Notamment les parts respectives entre les routes et les autoroutes et le trafic d'agglomération sont apparemment, selon le texte, de la seule compétence du gouvernement. En tout cas, on ne voit pas, dans cette procédure d'exception, de quelle manière le Parlement pourrait intervenir.

Enfin, et c'est le point le plus préoccupant, le contre-projet prévoit que le fonds autonome est réglementé par une ordonnance de l'Assemblée fédérale, c'est-à-dire par une décision du Parlement qui n'a aucune possibilité de référendum populaire. Autrement dit, le 40 tonnes de la commission a écrasé dans ce contre-projet les droits populaires.

En définitive, avec ce contre-projet, nous avons une reprise de la teneur de l'initiative Avanti, à laquelle la majorité de la commission a ajouté une pompe financière à injection qui potentialise la puissance du moteur et la dispersion des kilomètres cubes de CO₂ dans l'atmosphère.

Pour toutes ces raisons, je vous invite à recommander au peuple et aux cantons de rejeter et l'initiative populaire, et le contre-projet de la majorité.

Quelques mots encore sur la proposition du groupe démocrate-chrétien. Je relève que celle-ci atténue un peu, légèrement, les critiques institutionnelles que j'ai formulées. Elle retarde la décision sur un deuxième tube au Gothard et la soumet à une votation populaire séparée. Mais sur l'ampleur et la nature des mesures en faveur du trafic d'agglomération, elle ne prévoit rien de tel, notamment en matière de

droits populaires. Pour ces raisons, cette proposition constitue en réalité une amélioration cosmétique qui reste tout à fait insuffisante.

Garbani Valérie (S, NE): L'initiative populaire Avanti a pour but d'imposer l'élargissement des autoroutes entre Genève et Lausanne, Berne et Zurich, ainsi que le doublement du tunnel du Gothard comme une priorité absolue en matière de transport. Cette initiative doit être combattue avec énergie, car son acceptation signifierait un recul majeur et un désastre pour l'environnement et la qualité de vie dans notre pays.

Certes, les encombrements, embouteillages, congestions, bouchons, embarras et engorgements, toutes choses qui ont un rapport imagé avec le vin et le ventre, provoquent une insatisfaction justifiée dans la population. Mais plutôt que de dilater le ventre du patient, il est vivement recommandé de recourir à un régime varié, équilibré, diététique en quelque sorte.

Comme l'explique très bien le message du Conseil fédéral, les encombrements sur les autoroutes ne sont pas la conséquence d'une augmentation du trafic des automobiles sur une longue distance, par exemple de Genève à Lausanne. Ils résultent au contraire de la congestion du trafic dans les agglomérations, sur des distances courtes à moyennes. C'est donc à juste titre que le Conseil fédéral a voulu opposer à l'initiative un contre-projet fondé sur le trafic d'agglomération et sur son amélioration.

Il faut bien constater que le contre-projet du Conseil fédéral était d'une extrême modestie, même s'il allait dans le bon sens. Ainsi, le gouvernement ne prévoyait pas la nécessaire priorité à donner au développement des transports publics dans les agglomérations. Il ne disait rien sur la nécessité, pour assurer la qualité de la vie urbaine, de restituer la rue aux piétons et aux deux-roues non motorisés. Enfin, il ne fixait aucune mesure financière quelconque permettant de mettre en œuvre une véritable restructuration du trafic d'agglomération.

En définitive, la majorité de la commission s'est empressée de dénaturer complètement le contre-projet du Conseil fédéral en y intégrant la totalité de l'initiative Avanti et en prévoyant la création d'un fonds juridiquement autonome qui donne une priorité aux investissements routiers et au développement du trafic automobile par rapport à tous les autres investissements de la Confédération.

Pour l'ensemble de ces raisons, je vous invite à rejeter aussi bien l'initiative Avanti que le contre-projet bulldozer élaboré par la majorité de la commission.

Marti Werner (S, GL): Ich spreche nur zum Fonds, speziell aus finanzpolitischer Sicht. Im Rahmen der Budgetdebatte habe ich hier mehr finanzpolitische Ehrlichkeit gefordert. Ich fordere das Gleiche für dieses Geschäft und in diesem Punkt. Der Vizepräsident hat richtig ausgeführt, dass die Zweckbindung der Treibstoffzollabgaben finanzpolitisch ein Unding ist; er hat sie sogar als ein Ding des Teufels qualifiziert. Konsequenz wäre es aber, Herr Vizepräsident, diese Zweckbindung aufzuheben!

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen macht nun aber gerade das Gegenteil: Sie macht aus dem Sündenfall eine Todsünde! Diese Todsünde wird auch nicht besser, wenn sie durch Anträge der Herren Walker Felix und Bühler etwas bemäntelt und umnebelt bzw. verbessert wird. Es sind Selbstverständlichkeiten, dass ein solcher Fonds nicht noch verzinst werden soll und sich nicht verschulden darf. Ehrlich und konsequent wäre es – wie das Herr Walker auch gesagt hat –, gegen diesen Fonds zu stimmen, und nicht nur das, sondern auch gegen ihn zu kämpfen. Alles andere ist lediglich Beruhigung des schlechten Gewissens.

Wenn man das nicht macht, Herr Müller, setzt man sich auch dem Vorwurf der Unglaubwürdigkeit aus, den Sie im Rahmen der Budgetdebatte gegenüber der SVP-Fraktion zu Recht gemacht haben. Denn selbst wenn Sie den Anträgen Bühler und Walker zustimmen, hat dieser Fonds nach wie vor gravierende Nachteile:

1. In unseren Bemühungen um mehr Transparenz und Vollständigkeit in der Rechnungslegung werden wir einen Riesenschritt zurückgeworfen.

2. Die Strassenausgaben werden privilegiert, und dabei muss man sich bewusst sein, dass dies im Konnex mit der Schuldenbremse verheerende Auswirkungen hat, denn wir müssen bei den nächsten Budgets und auch im Finanzplan erhebliche Einsparungen vornehmen. Wenn man nun einen Teil der Ausgaben herausnimmt, wird der Teil, auf dem Kürzungen gemacht werden können, kleiner. Das heisst nichts anderes, als dass jene, die noch im Spiel sind, höhere Einbussen auf sich nehmen müssen. Das sollten sich die Bauern und ihre Vertreter hinter die Ohren schreiben; es trifft dann nämlich auch ihre Direktzahlungen, die stärker gekürzt werden müssen, als das der Fall wäre, wenn auch die Strassenausgaben unter dem finanziellen Druck stehen würden, den wir heute haben.

3. Sie von der bürgerlichen Seite sollten sich doch zumindest Folgendes vor Augen führen: Sie haben die Schuldenbremse immer hochgelobt und fast zum neuen Götzen gemacht. Deshalb sollten Sie sie nicht schon im ersten Jahr ihrer Anwendung ausser Kraft setzen. Seien Sie konsequent und lehnen Sie diese Fondslösung ab!

Föhn Peter (V, SZ): Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen scheinen bei einigen Kolleginnen und Kollegen Reizwörter zu sein. Von einigen – wie jetzt auch von meinem Vorredner – wird der Teufel zu Unrecht an die Wand gemalt; die Initiative und der Gegenvorschlag werden allzu schlecht gemacht. Dies verdient weder die Initiative, noch verdienen es die Initianten, noch verdient es der weiter gehende Gegenvorschlag. Hier und heute ist ein Miteinander und nicht ein Gegeneinander gefragt, denn der öffentliche Verkehr und der motorisierte Strassenverkehr dürfen und müssen gefördert und vor allem sinnvoll ausgebaut werden. Ein schöner Teil ist mit der FinöV-Vorlage bereits abgedeckt und mit dem bestehenden FinöV-Fonds gut angespiessen, was gut und gerne als sehr gut bezeichnet werden darf.

Was im öffentlichen Verkehr billig ist und bewilligt wurde, darf und muss auch für den Strassenverkehr recht und heilig sein und gelten dürfen, zumal die Gelder vorhanden sind. Denn für einmal fordert gar niemand zusätzliche Staatsgelder: Gefordert wird einzig und allein ein flüssiger Verkehrsverlauf mit einer allfälligen Erweiterung der Kapazität auf unserem nationalen Strassennetz, inklusive der Städte und Agglomerationen. Nicht nur die Benutzer des öffentlichen Verkehrs sind auf eine pünktliche Ankunft angewiesen – nein, auch der Strassenbenutzer ist auf die pünktliche Ankunft und Lieferung angewiesen, insbesondere auf dem regionalen und nationalen Verteilnetz.

Wir haben nichts dagegen, wenn der internationale Verkehr auf die Schiene geht oder gehen muss. Hier dürfte ein sanfter Druck vonseiten des Bundes nicht schaden. Aber ich habe etwas dagegen, wenn der regionale Verkehr, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse, stockt. Ein kleines Unternehmen kann sich weder Überzeit noch Verspätungen leisten, denn für den kleinen oder mittleren Unternehmer zählt nicht nur jede Stunde, sondern auch jede Minute. So ist auch der Gotthardstrassentunnel in erster Linie eine innerschweizerische Verbindung. Insbesondere die Tessiner Wirtschaft, aber auch unsere gesamte Schweizer Wirtschaft ist auf die Leistungsfähigkeit der Gotthardachse angewiesen.

Diese künftig erforderliche Leistungsfähigkeit ist nur mit einer zweiten Röhre am Gotthard gewährleistet. Nebst den Sicherheitsgründen, die für die zweite Röhre sprechen, ist dieser Bau auch aus ökologischer Sicht unbedingt erforderlich, denn Staus verursachen wesentlich grössere Emissionen als der fließende Verkehr. Unserer Urner und Tessiner Bevölkerung in ihren engen Bergtälern dürfen nicht noch mehr und auf längere Zeit hinaus Abgase zugemutet werden.

Gehen wir mit der beantragten Fondslösung die geforderte Problembewältigung an! Denn mit einem langfristigen, sepa-

raten Infrastrukturfonds, der dem Finöv ähnlich wäre, können wir eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur bereitstellen, und zwar in Städten, Agglomerationen und auf dem Land, was letztendlich auch den Überlandverkehr fließen lässt. So können alle profitieren und sich alle zu den Gewinnern zählen!

Ziehen wir am gleichen Strick. Was vernünftigerweise auf die Schiene gehört, lassen wir auf der Schiene rollen, aber was sinnvollerweise auf die Strasse gehört und insbesondere – ich betone das noch einmal – den regionalen und nationalen Verkehr betrifft, lassen wir bitte auf der Strasse! Das geht nur mit einem entsprechenden Ausbau unseres Strassenetzes. Mit dem beantragten Strassenbaufonds würden auch die steten Diskussionen über die Verwendung der zweckgebundenen Treibstoffgelder endlich beendeten. Ich bitte Sie, diesen Lösungen zuzustimmen.

Bruderer Pascale (S, AG): In verschiedenen Feldern der Politik stossen wir immer wieder auf das volkswirtschaftliche Problem der externen Kosten. Wenn wir einen nachhaltigen Beitrag an die Zukunft leisten wollen, dann muss es uns ein Anliegen sein, diese externen Kosten zu verringern oder mindestens zu internalisieren, das heisst sie von jenen begleichen zu lassen, die für diese Kosten sorgt haben, und nicht von der Allgemeinheit oder von nächsten Generationen oder nur von bestimmten Regionen. Andernfalls bestehen keinerlei Anreize, die negativen Auswirkungen solcher Externalitäten zu beseitigen.

Gerade in der Verkehrspolitik gibt es in diesem Sinne noch viel zu tun. Wir alle wissen um die hierbei anfallenden Emissionen und um die Auswirkungen auf die Gesundheit von Mensch und Umwelt. Besonders hoch sind diese externen Kosten in der sehr sensiblen Region unserer Alpen. Aufgrund der meteorologischen Verhältnisse ist die Immissionsbelastung durch ein Fahrzeug beispielsweise an der Gotthard-Transitachse dreimal höher als im schweizerischen Mittelland. Überhaupt sind die externen Kosten im Alpenraum mit 4000 Franken pro Einwohner und Jahr viermal höher als in den übrigen Teilen unseres Landes.

Schöne Worte reichen nie aus. In der Umweltpolitik besonders gross ist aber die Diskrepanz zwischen schönen Worten einerseits und unschönen Taten und Realitäten andererseits. Gemäss Bericht des Buwal nämlich würden wir sowohl mit der Avanti-Initiative als auch mit dem Gegenvorschlag des Bundesrates gegen mindestens vier Ziele verstossen, die wir uns zum Schutz unserer Umwelt gesetzt haben:

1. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die rechtlich verbindlichen Immissionsgrenzen der Luftschadstoffe auch in Zukunft überschritten werden, ist jede Zunahme dieser Emissionen grundsätzlich als sehr problematisch zu betrachten. Im Fall der Initiative oder des Gegenvorschlags nähmen wir eine Erhöhung der Emissionen – eine Erhöhung der Emissionen von Stickoxiden und von lungengängigem Schwebestaub – erneut in Kauf.

2. Es würde ebenfalls in beiden Fällen gegen das im CO₂-Gesetz formulierte Reduktionsziel verstossen. CO₂ ist, wie wir wissen, die wichtigste klimawirksame Verbindung. Eine Klimaerwärmung in der Schweiz kann – das wissen wir alle – zu einer Reihe von potenziellen Risiken führen: zu einer Zunahme von Überschwemmungen, zum Anstieg der Schneegrenze und somit in diesem Zusammenhang auch zum Abschmelzen der Gletscher.

3. Wir haben uns ebenfalls das Ziel der Reduktion der Lärmbelastung gesetzt. Es ist offensichtlich – wir müssen nicht darüber reden –, dass wir mit der Avanti-Initiative diesem Ziel entgegenwirken.

4. Die gemäss Initiative zu erwartenden Ausbauten werden zu zusätzlichen Bodenversiegelungen führen. Dies widerspricht der Zielsetzung, die Beanspruchung unserer wertvollen Ressource Boden zu vermindern.

Es sind also nebst den differenzierten Argumenten in den Voten meiner Vorredner auch ganz grundsätzliche Überlegungen, aufgrund welcher ich die geplanten Ausbauten nicht

unterstützen kann. Es ist schön und richtig, denke ich, dass wir unsere Bedürfnisse befriedigen können und dürfen. Allerdings sollten wir dies auf eine Art und Weise tun, in der wir anderen Menschen, in der wir der Umwelt und den künftigen Generationen nicht schaden. Wir können und dürfen unsere eigenen Bedürfnisse nicht über alles stellen, und wir können diese insbesondere nicht über einen schonungsvollen Umgang mit unserer Umwelt stellen.

Heim Alex (C, SO), für die Kommission: Es haben sich nun gegen fünfzig Rednerinnen und Redner geäussert, und Sie werden wohl kaum erwarten, dass wir zu allen Voten etwas sagen. Wir können nur ein paar wichtige Problemkreise herauspicken. Ich möchte mich zu den Minderheitsanträgen, zu den Voten einiger Fraktionssprecher und ganz weniger Einzelsprecher äussern.

Frau Hollenstein beklagt sich über Artikel 2 des Beschlusses und verlangt dessen Streichung. Frau Hollenstein, Sie sind natürlich einfach gegen alles: Sie sind gegen den Gegenvorschlag der Kommission, Sie sind gegen die Avanti-Initiative, Sie sind gegen den Gegenvorschlag des Bundesrates. Sie müssten einfach einmal aufzeigen, wie Sie die Probleme am Gotthard und überall sonst lösen wollen. Sie sagen, wir führen mit Vollgas in den Kollaps. Ich glaube aber, Sie fahren mit Stau in den Kollaps. Sie provozieren Stau, und das ist für mich einfach keine Lösung. So kann man Probleme nicht angehen.

Frau Fehr Jacqueline äusserte sich zu Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung; das ist der Schlüsselartikel der ganzen Vorlage. In unserer Verfassung steht, dass die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden darf. Von dieser Beschränkung soll der Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Erstfeld und Airolo ausgenommen werden. Das Volk soll also befragt werden, ob es den Bau einer zweiten Gotthardröhre ermöglichen wolle oder nicht. Dieser Entscheid steht am Anfang, also bevor der erste Planungsfranken ausgegeben wird. Die Mehrheit der Kommission findet dieses Vorgehen richtig, weil es ehrlich ist und weil das Volk einmal zu dieser Frage Stellung nehmen soll.

Es ist verständlich, dass der Bundesrat diesen Artikel nicht in seinen Gegenvorschlag aufgenommen hat; der Bundesrat war ja immer gegen eine zweite Gotthardröhre. Sagt das Volk Nein zur Ausnahmebestimmung zum Alpenschutz, dann ist die Sache erledigt. Ich meine, dass man nach rund zehn Jahren das Volk zu einer so wichtigen Frage erneut befragen darf.

Kollege Hämmerle und andere haben sich strikte gegen die Fondslösung ausgesprochen. Ich sage auch, dass es nicht gerade das Beste, das Gelbe vom Ei ist, die Schuldenbremse auf diese Art zu umgehen. Aber ich muss Sie daran erinnern, wer dieses Geld eingebracht hat und weiter einbringen wird. Dieses Geld sollte zweckgebunden verwendet werden.

Es glaubt wohl niemand, dass man heute mit der Schuldenbremse die Eisenbahn-Grossprojekte noch bauen könnte, wenn man keinen Fonds hätte. Was für die Bahnprojekte richtig ist, kann von mir aus gesehen für die Strasse nicht falsch sein. Es wird auch festgehalten, dass der Verkehrsfluss in den Städten und Agglomerationen verbessert werden soll. Das ist ein sehr wichtiger Punkt.

Der Fonds wird gespiesen durch Übertragung der Hälfte der Spezialfinanzierung Strassenverkehr als Ersteinlage und einen Teil der Reinerträge gemäss Artikel 86 Absätze 3 und 4. Herr Hämmerle, als Gegner der Fondslösung bemängeln Sie, dass dieser Teil nicht genau festgelegt ist. Zuerst muss selbstverständlich das genaue Programm konkretisiert werden, bevor über die Höhe der Einlage entschieden werden soll und kann.

Die Mehrheit ist auch der Meinung, dass Vorschüsse, wie das früher auch schon der Fall gewesen ist, gemäss Artikel 86 Absatz 3 zu marktmässigen Ansätzen verzinst werden sollen. Es soll auch eine Obergrenze für die Höhe der Verschuldung festgelegt werden. Ich werde später noch auf diesen Punkt zurückkommen.

Die Minderheit Hollenstein will den Artikel 2 streichen. Sie sagte, mehr Verkehr sei schädlicher als Stau. Da hört man einfach auch anderes: Lastwagen, die nach dem Prinzip «stop and go» fahren, brauchen einfach viel mehr Treibstoff als solche, die flüssig fahren; dazu können Ihnen Leute, die mehr davon verstehen, ganz konkrete Zahlen liefern. Dann macht es auch aus Gründen der Zeit, auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, wenig Sinn, im Stau zu stehen.

Mit ihren Anträgen möchten Herr Walker und Herr Bühler – das ist immer wieder gesagt worden – die Verzinsung und die Verschuldung herausstreichen. Aber wenn Sie diese beiden Anträge lesen, dann sehen Sie, dass sie – falls Sie sie unterstützen – genau das erreichen, was Herr Walker und Herr Bühler nicht wollen. Es wurde ja bereits mehrfach gesagt: Wenn Sie nämlich dem Antrag Bühler zustimmen, ist in Artikel 86 die Verzinsung drin und die Verschuldung nicht; wenn Sie dem Antrag Walker zustimmen, ist die Verschuldung drin und die Verzinsung nicht. Also wäre so eigentlich beides wieder drin.

Ich meinte, sie hätten die Fragen einfach folgendermassen formulieren sollen: Wollen Sie eine Verschuldung, ja oder nein? Wollen Sie eine Verzinsung, ja oder nein? Aber wir können das bei der Abstimmung sicher noch bereinigen, damit das ganz klar ist und jeder weiss, worüber er abstimmt.

Die Frage nach der Verschuldung und der Verzinsung ist für die Mehrheit der Kommission nicht entscheidend; das ist ganz klar. Man hat durchaus Verständnis, dass Verschuldung und Verzinsung wegen der Schuldenbremse bei den Finanzpolitikern auf wenig Verständnis stossen. Für die Mehrheit der Kommission ist der Fonds die Hauptsache. Die Bestimmungen zur Verzinsung und zur Verschuldung will man selbstverständlich auch im Artikel haben, aber wie gesagt, das ist nicht die Hauptsache.

Ich frage mich einfach, wie es mit den angefangenen Projekten steht, wenn man eine vorübergehende Verschuldung ausschliesst. Ich meine, wir sollten eigentlich dem Ständerat die Möglichkeit geben, ebenfalls über diesen Punkt zu diskutieren. Was bei der FinöV richtig ist, kann doch beim Strassenfonds nicht einfach falsch sein.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, an Absatz 3 festzuhalten und die Anträge Walker und Bühler abzulehnen.

Der Antrag der CVP-Fraktion ist in der Kommission nicht diskutiert worden. Frau Simoneschi hat gesagt, man wolle die Planung ermöglichen, ohne den Alpenschutz zu schädigen. Der Alpenschutz ist uns lieb, und genau das ist das Problem. Die Frage ist nämlich, ob geplant werden könne, ohne die Frage des Alpenschutzes zu lösen. Wir haben in der Kommission darüber diskutiert, und man war ganz klar der Meinung, dass man nicht einmal planen könne, wenn die Frage des Alpenschutzes nicht gelöst sei. Schon bei der Parlamentarischen Initiative Giezendanner 99.421, «Gotthard-Strassentunnel/A2. Bau einer zweiten Röhre», wurde diese Frage immer wieder diskutiert. Die Kommissionsmehrheit hat schlussendlich entschieden: Nein, auch bei einer Planung müssen wir das Volk bezüglich Alpenschutz befragen. Es ist ehrlicher, wenn wir das am Anfang tun und nicht zuerst ein paar Jahre planen, viele Millionen Franken ausgeben und am Schluss, wenn die Planung fertig ist, dann das Volk befragen. Die Gegner der zweiten Gotthardröhre – so interpretiere ich die Kommissionsminderheit – lehnen alles ab, was je einmal eine zweite Röhre ermöglichen würde, also auch den Antrag der CVP-Fraktion. Die Befürworter lehnen diesen Antrag ab, weil er ihnen, so meine ich, zu wenig weit geht. Wenn ich die Kommissionsmeinung richtig interpretiere, so müsste der Antrag der CVP-Fraktion eigentlich klar abgelehnt werden.

Herr Aeschbacher hat gesagt, Staus würden sich einfach verlagern; man habe immer Staus, aber sie würden sich verlagern. Ich meine, dass wir schon andere Beispiele erlebt haben, wo das einfach nicht stimmt; ich denke z. B. an den Walensee, dort hat man das auch immer gesagt, aber es hat sich etwas anderes herausgestellt. Der Gegenvorschlag gehe, so Kollege Aeschbacher, weit, weit über die Initiative hinaus. In einem Punkt, im entscheidenden Punkt bezüglich

Alpenschutz, stimmt das ganz klar nicht. Dort muss ich sagen, dass der Antrag der Kommissionsmehrheit viel weniger weit geht als die Initiative: Die Kommissionsmehrheit spricht ausdrücklich nur vom Gotthard inklusive der Zufahrt. Gemäss Initiative sollen aber alle «Strassen als Teile internationaler Verbindungen und nationaler Netze» aus dem Alpenschutz ausgenommen werden. Also mindestens da geht der Gegenvorschlag weniger weit.

Herr Zanetti hat sich dahin gehend beklagt, dass man einen Strassenbaufonds hineinmogeln wolle. Es wird da überhaupt nichts gemogelt, muss ich sagen! Gemogelt wird höchstens beim Strassenfonds von heute, wo man nicht so recht weiss, wo das Geld ist. Es sind zwar gegen vier Milliarden Franken vorhanden, aber es ist trotzdem nicht vorhanden – und man kann nicht sagen, bei dieser Vorlage hier werde gemogelt: Dem Volk wird alles vorgelegt, das Volk kann darüber abstimmen; höchstens auf einem anderen Gebiet wird nicht ganz richtig gehandelt.

Herr Fehr Hans-Jürg hat gesagt, am Gotthard käme es gelegentlich zu Staus. Ich muss Sie einfach fragen, Herr Fehr, ob Sie auch Radio hören. Selbst mit dem Tropfensystem gibt es die Phase Rot, und wir alle wissen, wie es über das Wochenende und an Ferien- und Festtagen usw. um die Stausituation steht. Aber das ist nicht einmal das wichtigste Argument für eine zweite Röhre, sondern das wichtigste Argument für mich – ich wiederhole es – ist und bleibt die Sicherheit. Das hat die Kommission auch immer so gesagt und entschieden, und es ist eigentlich seltsam, dass dieses Argument der Sicherheit nichts zählt.

Herr Vollmer hat sich beklagt, dass über viel zu viel abgestimmt werde. Ich muss Ihnen einfach sagen: Auch bei der FinöV wurde nicht über einzelne Projekte abgestimmt, sondern es wurde ganz klar über eine Idee abgestimmt, über ein Gesamtkonzept. Ich meine, die Kommission hat auch ein Gesamtkonzept vorgelegt. Wir haben uns nicht nur über das Projekt Gedanken gemacht, sondern auch über die Finanzierung. Das ist heute, glaube ich, nötiger denn je. Wir können nicht einfach projektieren; irgendwie muss es auch finanziert werden, und am Schluss scheidet alles an der Finanzierungsfrage. Es handelt sich um eine Idee; die vorgesehene Finanzierung macht Sinn. Wir müssen jetzt über dieses Gesamtprojekt abstimmen.

Es ist doch sehr interessant, wenn sich Direktbetroffene – ich spreche jetzt von Kollege Steinegger – für den Gegenvorschlag einsetzen. Niemand kennt die schwierige Situation, in der der Kanton Uri und wir alle stecken, besser als Herr Steinegger. Er hat sich gestern – das wissen wir – klar für den Gegenvorschlag ausgesprochen.

Man hat auch bemängelt, es sei in der Kommission sehr unseriöse Arbeit geleistet worden. Ich will diesen Vorwurf ablehnen und in Abrede stellen. Wir haben die Vorlage an mehreren Sitzungen beraten. Es ging manchmal etwas dramatisch zu – das gebe ich zu –, aber wir haben seriös gearbeitet. Wir haben ein Konzept erarbeitet. Die Kommissionsmehrheit steht hinter diesem Konzept.

Ich bitte Sie, dem Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Hollenstein Pia (G, SG): Herr Heim, Sie haben die Walenseestrasse als Erfolg bezeichnet; sie habe jetzt die Probleme gelöst. Sind Sie sich bewusst, dass gerade wegen dieser Erweiterung sehr viel mehr Verkehr in den Tourismusorten entstanden ist, dass dort lange Staus und hohes Verkehrsaufkommen entstanden sind? Sind Sie sich dessen bewusst? Finden Sie das tatsächlich eine Lösung, dass die Staus einfach verlagert werden?

Eine zweite Frage: Sie haben gesagt, man hätte heute eine unsichere, intransparente Situation bezüglich Finanzierung respektive bezüglich der Frage, wo die Gelder für die Strassen liegen. Aber haben Sie als Kommissionssprecher wenigstens eine Vermutung, wo die Gelder jetzt sind? Sie haben gesagt, man wisse das heute nicht, in der heutigen Situation sei das intransparent. Wenn Sie es nicht wissen: Wo, vermuten Sie, sind diese Gelder jetzt?

Helm Alex (C, SO), für die Kommission: Ich kann Ihnen die letzte Frage nicht klar beantworten. Ich weiss einfach, dass man um diese 4 Milliarden Franken, die in der Spezialfinanzierung sind, immer noch kämpfen muss. Das versteht das Volk draussen einfach nicht. Die Leute sagen immer: Macht doch endlich etwas mit diesem Geld. Man kann aber eigentlich gar nichts tun.

Zur Frage betreffend den Stau: Ich will nicht in Abrede stellen, dass eine Verflüssigung des Verkehrs mehr Verkehr produziert; das wird wohl so sein, das haben Sie immer gesagt. Sie sagen immer, der Stau verlagere sich in eine andere Region. Ich habe nur gesagt, dass dies beim Walensee nicht eingetroffen ist. Darum kann man Ihre Aussage nicht einfach eins zu eins auf den Gotthard übertragen.

Simoneschi Chiara (C, TI): Monsieur Heim, vous savez très bien – et vous l'avez dit aussi en commission – que la planification du deuxième tube, selon la proposition du groupe démocrate-chrétien, est très raisonnable: elle se fera après évaluation des effets du transfert du trafic des marchandises de la route au rail. Le Parlement, le gouvernement et le peuple ont dit exactement ce qu'il faut faire pour le moment. La première chose, c'est de transférer les marchandises de la route au rail, après – c'est la troisième priorité du Conseil fédéral – on pourra construire, pour la sécurité de la population de la Suisse italienne, un deuxième tube. Donc, en commission, vous avez fait cette proposition qui est très raisonnable, et aujourd'hui vous dites exactement le contraire.

Helm Alex (C, SO), für die Kommission: Ich kann einfach nicht ganz verstehen, warum Sie sich als Tessinerin so gegen die zweite Röhre wenden. Die entscheidende Frage beim Antrag der christlichdemokratischen Fraktion ist einfach: Dürfen wir eine Planung machen, wenn wir die Volksmeinung bezüglich Alpenschutz nicht haben? Das wurde in der Kommission ganz klar verneint – von Befürwortern und Gegnern. Die haben immer gesagt: Nein, selbst einer Planung muss eine Volksbefragung bezüglich des Alpenschutzes vorausgehen. Ich hoffe, die SP-Fraktion und die Grünen werden sich noch daran erinnern, wenn wir über den Antrag der christlichdemokratischen Fraktion abstimmen.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Herr Heim, ich hätte nicht nachgefragt, weil ich davon ausging, dass Sie in dieser Sache nicht so ganz sicher sind. Nachdem Sie jetzt aber hier heute Morgen zum zweiten Mal behauptet haben, dass sich mit der Autobahn am Walensee die Staus nicht verlagert hätten, so muss ich Sie wirklich fragen: Wissen Sie nicht, dass sich die Staus vom Walensee auf die Strecke Chur-Flims verlagert haben? Wissen Sie nicht, dass sich die Staus vom Walensee auf die Strecke im Prättigau verlagert haben? Wissen Sie nicht, dass sich die Staus vom Walensee auf die Strecke Chur-Lenzerheide verlagert haben? Und wissen Sie nicht, dass sich die Staus vom Walensee in Richtung Zürich auf die Verzweigung Reichenburg verlagert haben?

Helm Alex (C, SO), für die Kommission: Das ist schon etwas weit hergeholt. Sie interpretieren, wohin sich diese Staus vom Walensee verlagern – bis ins Prättigau. Sie sagen, wegen der Walenseestrasse hätten sich die Staus im Prättigau verstärkt. Ich kann Ihnen da keine konkrete Antwort geben. Ich kann einfach sagen, dass ich das sehr weit hergeholt finde.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Vous vous souviendrez bien sûr, après ces quelque cinquante orateurs, que la première fut Mme Hollenstein qui, comme M. Heim l'a formulé, nous a dit non. Non à l'initiative, non au contre-projet du Conseil fédéral et non au contre-projet de la commission: «Nous ne voulons pas des routes, mais des solutions.» C'est donc bien ce que vous propose la commission, à tout le moins sa majorité, à savoir des solutions; des aménagements routiers comme solution aux problèmes des routes.

C'est aussi ce que veulent les citoyens: des solutions. Rien de plus démocratique que de proposer des solutions. Et quant à nos bêtises économiques, comme dit Mme Hollenstein à propos du fonds routier autonome, j'y reviendrai au sujet de la proposition de la minorité Hämmerle.

Mme Fehr Jacqueline quant à elle s'est surtout opposée au deuxième tunnel du Gotthard. Il s'agit là d'une opposition fondamentale et je ne vois pas quel argument de la majorité de la commission pourrait convaincre la minorité Fehr Jacqueline. Mais il faut tout de même rappeler que notre Conseil a décidé, ici même et démocratiquement, de donner suite à l'initiative Giezendanner 99.421 qui demande aussi un deuxième tunnel du Gotthard. Pour l'instant, cette initiative est en attente de décision mais, bien sûr, il ne faut pas l'oublier. Quant à dire que le peuple n'a plus de vrai choix démocratique, comme Mme Fehr Jacqueline et plusieurs autres orateurs l'ont prétendu, parce que l'initiative présenterait un choix entre tout ou rien, là il nous faut encore une fois rappeler que si l'initiative Avanti et le contre-projet proposent en effet des solutions qui vont à l'encontre de certains votes populaires précédents, c'est bien par un nouveau vote populaire et donc de manière parfaitement démocratique qu'elle propose de le faire. Et si le vote populaire venait infirmer les votes précédents, il faudrait comprendre ce vote pour ce qu'il est, à savoir un constat d'échec pour la politique précédente, car à trop vouloir ignorer la route, on a oublié la vraie complémentarité sur laquelle reposent autant l'initiative Avanti que le contre-projet de la commission. La vraie complémentarité, ce n'est pas de vouloir sauver la rentabilité des NLFA en étouffant la route, c'est de développer les deux, le rail et la route, à la plus grande satisfaction de l'ensemble des citoyens.

M. Hämmerle quant à lui a surtout critiqué le fonds autonome. Très mauvais, ce fonds! Accouché de travers et dans la douleur. Evidemment, M. Hämmerle n'a pas contribué à tenir le forceps, alors comment aurait-il pu en être autrement? Et pourtant, le fonds proposé ressemble beaucoup au financement des transports publics (FinTP), il ne peut donc pas être si mauvais. Si nous comparons le FinTP au fonds autonome, on voit que la seule différence importante, c'est qu'alors que le FinTP recourt massivement à l'emprunt, le fonds autonome sera financé dès sa création par le transfert de la moitié des ressources du financement spécial «circulation routière».

Alors, le fonds autonome est bien entendu combattu par M. Villiger, président de la Confédération, pour des raisons éminemment budgétaires, que nous comprenons mais qui sont tout de même plus cosmétiques que fondamentales. Car, s'il est vrai que ce fonds soustrait le montant correspondant au frein à l'endettement pour lequel nous nous sommes également engagés, il est vrai aussi que les montants sont en principe d'ores et déjà affectés. Et logiquement, nous allons de nouveau devant le peuple pour lui poser la question de savoir s'il accepte cette exception au frein à l'endettement. Et puis, il est intéressant de souligner que ce fonds serait tout à fait eurocompatible, dans la mesure où les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique ont tous des fonds routiers similaires.

Finalement, n'oublions pas l'initiative parlementaire Hofmann Hans 01.464 à laquelle, à l'unanimité, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats recommande de donner suite et qui représente, d'une certaine façon, comme l'initiative parlementaire Giezendanner 99.421 pour un deuxième tube au Gotthard, une sorte de pendant au fonds autonome.

Mais, surtout, la création du fonds a pour objectif la volonté très louable, le cas échéant, de réaliser la volonté populaire. En effet, pour pouvoir passer de la parole du peuple, du oui à l'initiative Avanti ou au contre-projet, à la concrétisation, aux actes, il faut de l'argent, sinon le peuple aura eu beau dire oui, nous serons Gros-Jean comme devant, et cela nous ne pouvons pas l'imaginer. Cela fait tellement longtemps que les citoyens attendent la réalisation des promesses de 1993 qu'on ne va pas les faire voter, les voir dire oui à l'initiative Avanti, et puis leur répondre: «Ah, nous sommes

désolés, vous voulez améliorer le réseau routier, vous voulez un deuxième tunnel au Gothard, vous voulez des autoroutes sûres et performantes, nous l'avons bien compris, mais, désolés, nous n'avons pas d'argent, nous en reparlerons plus tard.» Cela n'est tout simplement pas envisageable, et c'est bien pourquoi il nous faut ce fonds autonome. Le «pauvre» M. Siegenthaler, comme l'appelait M. de Dar-del, nous a heureusement rédigé un projet adéquat. La majorité de la commission vous recommande donc, sur la base de ces arguments et de nombreux autres, de rejeter les propositions de minorité Hollenstein, Fehr Jacqueline et Hämmerle et d'adopter le contre-projet de la majorité de la commission.

En ce qui concerne les propositions Walker et Bühler à l'article 197 chiffre 3, si on les acceptait toutes les deux, cela reviendrait à biffer tout cet alinéa puisque chacune d'elles propose de supprimer l'une de ses deux parties. La proposition Walker propose de supprimer la deuxième, à savoir qu'il n'y ait pas d'intérêts à payer, et M. Bühler la première, à savoir qu'il n'y ait pas d'endettement. Les deux propositions vous sont soumises séparément, afin que vous puissiez vous prononcer séparément sur la question des intérêts et sur la question de l'endettement.

En ce qui concerne les intérêts, l'argument principal contre le versement d'intérêts vient du fait que le Parlement ne l'a pas prévu dans le cadre de la discussion de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire.

Il est vrai que le Conseil fédéral avait clairement déclaré que les réserves du financement spécial «circulation routière» ne devraient en aucun cas dépasser quelques centaines de millions de francs. Evidemment, si la réserve technique était aussi faible que prévu, la question des intérêts ne se poserait même pas. Aujourd'hui, ce n'est pas de quelques centaines de millions de francs qu'il s'agit, mais bien de presque 4 milliards de francs. L'argent affecté au fonds perd régulièrement de sa valeur actuelle. Cela justifie au moins une compensation de l'inflation par le versement d'intérêts.

Ainsi, encore une fois, la proposition de la majorité de la commission va dans le sens du respect des décisions et des promesses faites au peuple. Rappelons encore que dans les années soixante, les avances que la Confédération avaient consenties sur le financement des routes nationales lui avaient été remboursées avec intérêts.

Les rapporteurs de la commission vous proposent donc de rejeter la proposition Walker.

Quant à la proposition Bühler, elle ne nous paraît pas nécessaire dans la mesure où la formulation de cette disposition soumet l'endettement au contrôle du Conseil fédéral.

Venons-en enfin à la proposition du groupe démocrate-chrétien qui veut sauver le contre-projet du Conseil fédéral. Le Conseil fédéral nous dira lui-même ce qu'il en pense. Mais la commission, qui n'a pas pu examiner la proposition précitée, estime que la proposition de la majorité améliore déjà le contre-projet du Conseil fédéral. La commission estime donc que le contre-projet du Conseil fédéral n'a nul besoin d'être sauvé.

Maintenant, je vais vous demander la plus grande attention concernant la proposition Fischer parce qu'en fait nous allons nous trouver devant une procédure de vote qui suppose en fait que notre oui à l'initiative Avanti, qui est un oui fondamental, devienne un non, comme cela a été le cas en commission, si nous voulons le contre-projet. En effet, les votes vont se dérouler de la façon suivante. Nous allons tout d'abord décider par rapport aux différentes propositions de minorité. Donc, nous allons d'abord décider au sujet du contenu du contre-projet. Nous allons pouvoir ensuite déterminer, après les premiers votes sur les propositions de minorité, si le contre-projet correspond au contre-projet que nous voulons. Mais nous devons nous prononcer d'abord sur l'initiative Avanti. Et il est clair que si nous disons oui à l'initiative Avanti, nous n'avons plus de raison de nous prononcer sur le contre-projet.

Il est clair que les rapporteurs de la commission, en accord avec la procédure de la commission, vont vous proposer de

recommander au peuple et aux cantons de voter non à l'initiative Avanti pour pouvoir adopter le contre-projet de la majorité de la commission.

Mais cette procédure ne tient évidemment que si le contre-projet sur lequel nous allons nous prononcer reste le contre-projet de la majorité de la commission, sans aucune modification ni aucune altération.

Nous nous trouvons donc devant une situation où nous devons, M. Heim et moi-même, vous faire des recommandations qui sont susceptibles d'évoluer au cours du déroulement des votes. Nous vous prions de prêter l'attention la plus soutenue à la façon dont les votes vont se dérouler, de façon à ce que nous ne nous trouvions pas dans une situation où nous voterions un oui au lieu d'un non. Je vous remercie d'être attentifs à ce point particulier.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wie Sie wissen, sieht die Volksinitiative die zweite Röhre am Gothard vor und will gleichzeitig künftige Engpässe auf dem Nationalstrassennetz beheben. Der Gegenvorschlag des Bundesrates zählt andere Engpässe im Nationalstrassennetz auf, zu denen es künftig kommen könnte, und will diese beheben. Er will insbesondere den Agglomerationsverkehr regeln. Die Kommission hat nun diesen Gegenvorschlag des Bundesrates so ausgestaltet und erweitert, dass erstens die künftigen Engpässe auf dem Autobahnnetz, zweitens der Agglomerationsverkehr und drittens die zweite Röhre am Gothard angegangen werden und dass viertens ein Fonds errichtet wird, um das Ganze zu bezahlen.

Die Haltung des Bundesrates dazu ist, zunächst einmal was die zweite Röhre angeht: Der Bundesrat hat bis jetzt die zweite Röhre nie in sein Programm aufgenommen, weil der Alpenschutzartikel eine solche zweite Röhre ausdrücklich nicht vorsieht. Sie wissen, dass der Bundesrat 1994 gegen die Alpenschutz-Initiative war; gegen seinen Willen wurde dieser Verfassungsartikel in einer Volksabstimmung beschlossen. Dieser Verfassungsartikel verpflichtet den Bundesrat zu einer Verlagerungspolitik. Der Bundesrat hat es aus grundsätzlichen demokratischen Gründen nicht als richtig empfunden, sich auf den Standpunkt zu stellen: «Wir haben hier zwar eine Abstimmung verloren, aber wir ersuchen Sie, möglichst rasch alles wieder umzuköhren!» Das war ein Auftrag an uns, und wir wollen versuchen, ihn zu erfüllen.

Die Verlagerungspolitik als solche widerspricht einer zweiten Röhre. Sie wurde im Übrigen durch das Schweizer Volk in zahlreichen weiteren Abstimmungen – ich erinnere an die LSVA, an die Neat-Vorlage, an die FinöV-Vorlage – immer wieder bestätigt.

Dazu kommt ein weiteres Argument gegen den Beschluss für eine zweite Röhre, das uns wichtig ist: Es geht um die europäische Transitpolitik. Sie wissen, dass wir mit der Europäischen Union über unser eingeführtes Modell eines Südverkehrs in Verhandlungen stehen, das eine gewisse Sonderbehandlung eines Teils des Binnenverkehrs vorsieht. Sie wissen, dass wir ein Projekt verfolgen, wonach man sich beim jetzigen Tropfensystem aus dem Ausland anmelden kann, um zu einem bestimmten Zeitpunkt den Gotthardtunnel mit einem Lastwagen durchqueren zu können; das sind nicht einfache Verhandlungen. Sie wissen, dass von einer Transitbörse für Lastwagenkontingente die Rede ist. In diese Verhandlungen gehört eine allfällige zweite Gotthardröhre auch als eine Trumpfkarte, die wir jetzt nicht einfach so bedingungslos ausspielen sollten.

Selbst wenn eine zweite Röhre als notwendig eingestuft würde, so sind wir der Meinung, dass sie gegenüber den anderen Problemen, die wir im Nationalstrassennetz haben, nicht prioritär ist. Prioritär sind vielmehr die jetzt bereits vorhandenen Verstopfungen und Staus, die in nächster Zeit zunehmen werden. Die Staumeldungen am Radio jeden Morgen sagen Ihnen, wo es regelmässig kilometerlange Staus gibt. Prioritären Handlungsbedarf sehen wir beim Pendlerverkehr, beim Agglomerationsverkehr und nicht bei einer zweiten Gotthardröhre. Deswegen haben wir den Gegenvorschlag so ausgestaltet.

Mit der Priorität des Agglomerationsverkehrs möchten wir zudem die mittlerweile bereits ideologisch gewordene Trennung zwischen öffentlichem Verkehr und privatem Verkehr aufheben, also die Möglichkeit vorsehen, dass aus Treibstoffzollgeldern auch Lösungen finanziert werden, die der Schiene, dem öffentlichen Verkehr zugute kommen und indirekt damit natürlich auch die Strassen entlasten.

Ihre Kommission beantragt nun in ihrem Gegenvorschlag auch einen Fonds. Der Bundesrat ist bis jetzt stets gegen einen solchen Fonds gewesen: Damit wird ein Teil der Bundesausgaben von der Schuldenbremse ausgenommen; es wird schwieriger, eine ganzheitliche Finanzpolitik zu betreiben. Es wird bei dieser Summe, die der Diskussion entzogen ist, sehr viel schwieriger, klare politische Prioritäten zu setzen – wo wir sparen wollen, wo wir investieren wollen –, weil ein riesiger Bereich einfach mal ausgenommen ist. Zu einer wirklichen Finanzpolitik, die nicht nur einfach ein Streichorchester des Sparens ist, gehört es aber eben, Prioritäten zu setzen.

Nun sehen wir, dass sich hier eine Mehrheit – mindestens in der Kommission – gebildet hat. Sie ist motiviert durch das gute Beispiel der FinöV, also der Finanzierung von Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, vielleicht auch etwas durch die momentane wirtschaftliche Lage, wo eine konjunkturelle Ankurbelung durchaus von Nutzen wäre, und wohl auch durch die Tatsache, dass der Saldo der Spezialfinanzierung Strassenverkehr heute bei etwa 3,5 Milliarden Franken liegt.

Der Bundesrat wird entschieden gegen eine Verschuldung des Fonds und gegen eine Verzinsung sein, denn auf diese Weise werden 50 bis 70 Millionen Franken gebunden, die in anderen Bereichen gespart werden müssen. Das möchten wir unter keinen Umständen. Wir begrüßen deshalb die beiden Anträge, die diese Fondsverschuldung und die Verzinsung wieder streichen wollen.

Eine letzte Bemerkung betrifft die Einheit der Materie – vielleicht nicht unbedingt in juristischer, aber doch in politischer Hinsicht: Wenn nun in dieser Vorlage die zweite Röhre, die Lösung des Agglomerationsverkehrs und der Fonds kumulativ enthalten sind und sich der Stimmbürger am Schluss mit einem einzigen Ja oder Nein äussern muss, scheint uns das nicht sehr demokratisch zu sein. Ich verstehe, dass die Forderung nach einer zweiten Röhre im Raum steht. Aber wieso bringt man nicht den Mut auf zu sagen: Wir separieren das und stimmen nur über diese zweite Röhre ab? Zweite Röhre, ja oder nein. Das wäre eine faire Ausgangslage für die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen. Es gibt auch Leute, die Bedenken gegen die Lösung im Agglomerationsverkehr haben; sie sind dagegen, dass mit Treibstoffzollgeldern Schienenprojekte finanziert werden. Ich selbst bin anderer Meinung, aber man muss es respektieren: Hier gibt es Gegner, so wie es Gegner des Fonds gibt. Der Bundesrat selber ist einer dieser Gegner; ihn muss man erst recht respektieren. Wenn sich am Schluss all diese Gegner kumulieren, riskieren Sie, dass der Gegenvorschlag – weil er überladen ist – vom Volk abgelehnt wird. Wir hätten dann einen Scherbenhaufen, was ich bedauern würde. Ich hoffe, dass zumindest im Zweitrat eine Entflechtung für den Stimmbürger und die Stimmbürgerin vorgenommen werden kann.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen»
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes»**

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Le président (Christen Yves, président): A l'article 2, il est question du contre-projet. Je vous rappelle à ce sujet l'article 27 de la loi sur les rapports entre les conseils: «Lorsque le Conseil fédéral, la commission chargée de l'examen préalable ou un ou plusieurs députés proposent qu'un contre-projet soit opposé à une initiative populaire, le libellé du contre-projet est mis au point d'abord. Le président rappelle que cette mise au point est faite à titre éventuel.» (al. 3bis) «Ensuite, l'Assemblée fédérale décide de recommander l'acceptation ou le rejet des objets soumis à la votation. Si elle propose l'acceptation de l'initiative, le contre-projet devient caduc.» (al. 3ter) Nous allons donc d'abord mettre au point le contre-projet.

Art. 2 Abs. 2 Einleitung, Art. 81 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 2 al. 2 Introduction, art. 81 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2 Abs. 2 Art. 84 Abs. 3

Antrag der Kommission

Mehrheit

.... Von dieser Beschränkung ausgenommen sind der Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Erstfeld und Airolo sowie Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.

Minderheit

(Fehr Jacqueline, Aeschbacher, de Dardel, Hämmerle, Holenstein, Jossen, Marty Kälin, Neiryck, Pedrina, Simoneschi, Vollmer)

Streichen

Art. 2 al. 2 art. 84 al. 3

Proposition de la commission

Majorité

.... La construction de voies de circulation supplémentaires entre Erstfeld et Airolo et les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition.

Minorité

(Fehr Jacqueline, Aeschbacher, de Dardel, Hämmerle, Holenstein, Jossen, Marty Kälin, Neiryck, Pedrina, Simoneschi, Vollmer)

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Bellage – Annexe 02.040/3178)

Für den Antrag der Mehrheit 95 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 85 Stimmen

Art. 2 Abs. 2 Art. 197 Ziff. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1

Der Bundesrat legt ein Jahr nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 ein Programm vor:

- zur Stärkung der durchgehenden Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes. Er beachtet dabei die Verkehrsverhältnisse im Bereich von Agglomerationen und auf den die Landesteile verbindenden Abschnitten, insbesondere zwischen Genf und Lausanne, Bern und Zürich sowie Erstfeld und Airolo;
- zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Städten und Agglomerationen.

siehe Seite 8
voir page 84

Abs. 2

Das Programm ist so auszugestalten, dass dringliche Projekte spätestens sechs Jahre nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 öffentlich aufgelegt werden.

Minderheit

(Fehr Jacqueline, Aeschbacher, de Dardel, Hämmerle, Holenstein, Jossen, Marty Kälin, Neiryneck, Pedrina, Simonschi, Vollmer)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der christlichdemokratischen Fraktion**Abs. 1**

Der Bundesrat legt ein Jahr nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 ein Programm für die Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten vor. Das Programm ist so auszugestalten, dass dringliche Projekte spätestens acht Jahre nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 öffentlich aufgelegt werden (= Bundesrat)

Abs. 2

Das Programm sieht die Planung einer zweiten Tunnelröhre auf dem Nationalstrassenabschnitt zwischen Göschenen und Airolo vor. Die Bundesversammlung fasst den Bundesbeschluss für den Bau der zweiten Tunnelröhre, nachdem:

- die Planungsarbeiten abgeschlossen worden sind;
 - Massnahmen zur Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene implementiert worden sind; und
 - die Entlastungswirkung, welche durch die Eröffnung der Lötschberg-Achse der Neat eintritt, bewertet worden ist.
- Der Baubeschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Art. 2 al. 2 art. 197 ch. 2**Proposition de la commission****Majorité****Al. 1**

Un an après l'acceptation de l'article 81 alinéa 2, le Conseil fédéral présente un programme destiné à:

- a. renforcer la capacité du réseau des routes nationales. Pour ce faire, il tient compte des conditions de circulation dans les agglomérations et sur les tronçons reliant les différentes parties du pays, notamment entre Genève et Lausanne, Berne et Zurich, et Erstfeld et Airolo;
- b. améliorer la fluidité du trafic dans les villes et les agglomérations.

Al. 2

Le programme doit être conçu de telle sorte que les projets urgents soient mis à l'enquête publique au plus tard six ans après l'acceptation de l'article 81 alinéa 2.

Minorité

(Fehr Jacqueline, Aeschbacher, de Dardel, Hämmerle, Holenstein, Jossen, Marty Kälin, Neiryneck, Pedrina, Simonschi, Vollmer)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition du groupe démocrate-chrétien**Al. 1**

Un an après l'acceptation de l'article 81 alinéa 2, le Conseil fédéral présente un programme destiné à accroître la capacité du réseau des routes nationales et à améliorer la fluidité du trafic dans les zones urbaines. Le programme sera conçu de manière que les projets urgents puissent être mis à l'enquête publique au plus tard huit ans après l'acceptation de l'article 81 alinéa 2. (= Conseil fédéral)

Al. 2

Ce programme prévoit la planification d'une seconde galerie sur le tronçon de route nationale situé entre Göschenen et Airolo. L'Assemblée fédérale vote l'arrêté fédéral portant mise en chantier de la seconde galerie une fois:

- que les travaux de planification ont été achevés;
- que les mesures de basculement route-rail du trafic marchandises ont été mises en oeuvre;
- que les effets d'allègement du trafic générés par l'ouverture de l'axe NLFA du Lötschberg ont été évalués.

L'arrêté portant construction de la galerie sera sujet au référendum facultatif.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 02.040/3183)

Für den Antrag der Mehrheit 87 Stimmen

Für den Antrag der CVP-Fraktion 37 Stimmen

siehe Seite
voir page 8

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 02.040/3179)

Für den Antrag der Mehrheit 92 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 80 Stimmen

siehe Seite
voir page 86

Art. 2 Abs. 2 Art. 197 Ziff. 3**Antrag der Kommission****Mehrheit****Abs. 1**

Bis zum Abschluss des Programms nach Artikel 197 Ziffer 2 (Übergangsbestimmung zu Art. 81 Abs. 2) werden die Fertigstellung und Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes sowie die Verbesserung des Verkehrsablaufs in Städten und Agglomerationen durch einen rechtlich unselbstständigen Fonds mit eigener Rechnung finanziert. Die Bundesversammlung erlässt das Fondsreglement in Form einer Verordnung.

Abs. 2

Der Fonds wird wie folgt gespiesen:

- a. durch Übertragung der Hälfte des Standes der Spezialfinanzierung Strassenverkehr als Ersteinlage;
- b. aus einem Teil der Reinerträge nach Artikel 86 Absätze 3 und 4.

Abs. 3

Eine vorübergehende Verschuldung des Fonds ist möglich. Der Bundesrat legt eine Obergrenze fest. Dem Fonds entnommene Vorschüsse, welche der Bund für andere Zwecke verwendet, werden zu marktmässigen Ansätzen verzinst.

Abs. 4

Bei der Auflösung des Fonds wird der Saldo der Fondsrechnung auf den Stand der Spezialfinanzierung Strassenverkehr übertragen.

Minderheit

(Hämmerle, Aeschbacher, de Dardel, Fehr Jacqueline, Holenstein, Jossen, Marty Kälin, Neiryneck, Pedrina, Simonschi, Vollmer)

Streichen

Antrag Walker Felix**Abs. 3**

Eine vorübergehende Verschuldung des Fonds ist möglich. Der Bundesrat legt eine Obergrenze fest. (Rest des Absatzes streichen)

Antrag Bühler**Abs. 3**

Dem Fonds entnommene Vorschüsse, welche der Bund für andere Zwecke verwendet, werden zu marktmässigen Ansätzen verzinst. (1. und 2. Satz streichen)

Art. 2 al. 2 art. 197 ch. 3**Proposition de la commission****Majorité****Al. 1**

Jusqu'au terme du programme prévu à l'article 197 chiffre 2 (disposition transitoire ad art. 81 al. 2), l'achèvement du réseau des routes nationales et l'extension de la capacité de ce réseau ainsi que l'amélioration de l'écoulement du trafic dans les villes et les agglomérations sont financés par un fonds juridiquement autonome disposant de sa propre comptabilité. Le règlement du fonds est édicté par l'Assemblée fédérale sous la forme d'une ordonnance.

Al. 2

Le fonds est alimenté comme il suit:

- a. par le transfert de la moitié des ressources du financement spécial «circulation routière» à titre de première dotation;

b. par une partie du produit net selon l'article 86 alinéas 3 et 4.

Al. 3

Un endettement temporaire du fonds est possible. Le Conseil fédéral fixe une limite supérieure. Les avances prélevées sur le fonds que la Confédération affecte à d'autres fins sont rémunérées à des taux usuels du marché.

Al. 4

Lors de la dissolution du fonds, le solde du compte du fonds est versé au financement spécial «circulation routière».

Minorité

(Hämmerle, Aeschbacher, de Dardel, Fehr Jacqueline, Hollenstein, Jossen, Marty Kälin, Neiryck, Pedrina, Simonschi, Vollmer)
Biffer

Proposition Walker Felix

Al. 3

Un endettement temporaire du fonds est possible. Le Conseil fédéral fixe une limite supérieure.
(Biffer le reste de l'alinéa)

Proposition Bühler

Al. 3

Les avances prélevées sur le fonds que la Confédération affecte à d'autres fins sont rémunérées à des taux usuels du marché. (Biffer 1re et 2e phrases)

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag Bühler 124 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit 51 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag Walker Felix 115 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit 65 Stimmen

Le président (Christen Yves, président): Les deux parties de l'alinéa 3 selon la proposition de la majorité sont ainsi biffées.

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 02.040/3180)

Für den modifizierten Antrag der Mehrheit 90 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 86 Stimmen

Art. 3

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Hollenstein, Aeschbacher, de Dardel, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Jossen, Marty Kälin, Pedrina, Vollmer)
.... die Initiative abzulehnen.

Antrag Fischer

.... die Initiative anzunehmen.

Art. 3

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Hollenstein, Aeschbacher, de Dardel, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Jossen, Marty Kälin, Pedrina, Vollmer)
.... de rejeter l'initiative.

Proposition Fischer

.... d'accepter l'initiative.

Fischer Ulrich (R, AG): Ich habe den Antrag gestellt, die Volksinitiative zur Annahme zu empfehlen. Ich ziehe diesen Antrag zurück, weil der Gegenvorschlag nun eindeutig besser ist. Er enthält auch den Agglomerationsverkehr und die Fondslösung. (*Unruhe*)
Deshalb bitte ich Sie, dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Les rapporteurs de la commission vous invitent à recommander, dans le sens de ce qui vient d'être dit, de rejeter l'initiative Avanti et d'accepter le contre-projet.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 02.040/3177)

Für den Antrag der Mehrheit 94 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 83 Stimmen

Art. 2 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Hollenstein, Aeschbacher, de Dardel, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Jossen, Marty Kälin, Pedrina, Vollmer)
Den ganzen Artikel 2 streichen

Art. 2 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Hollenstein, Aeschbacher, de Dardel, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Jossen, Marty Kälin, Pedrina, Vollmer)
Biffer tout l'article 2

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 02.040/3184)

Für Annahme des Entwurfes 94 Stimmen

Dagegen 85 Stimmen

siehe Seite 88
voir page 88

siehe Seite 89
voir page 89

siehe Seite 87
voir page 87

02.040

**Avanti – für sichere
und leistungsfähige Autobahnen.
Volksinitiative****Avanti – pour des autoroutes
sûres et performantes.
Initiative populaire***Frist – Délai*

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBl 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Bericht KVF-SR 20.02.03Rapport CTT-CE 20.02.03

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 (Frist – Délai)

Bericht KVF-NR 12.03.03

Rapport CTT-CN 12.03.03

Nationalrat/Conseil national 13.03.03 (Frist – Délai)

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Die Kommission beantragt einstimmig, die Frist zur Behandlung der Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» um ein Jahr, bis zum 27. Mai 2004, zu verlängern.

Angenommen – Adopté

ment de l'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» jusqu'au 27 mai 2004.

Angenommen – Adopté

02.040

**Avanti – für sichere
und leistungsfähige Autobahnen.
Volksinitiative**

**Avanti – pour des autoroutes
sûres et performantes.
Initiative populaire**

Frist – Délai

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBl 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Bericht KVF-SR 20.02.03

Rapport CTT-CE 20.02.03

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 (Frist – Délai)

Bericht KVF-NR 12.03.03

Rapport CTT-CN 12.03.03

Nationalrat/Conseil national 13.03.03 (Frist – Délai)

Le président (Christen Yves, président): La commission propose, à l'unanimité, de proroger le délai nécessaire au traite-

02.040

Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen. Volksinitiative

Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes. Initiative populaire

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBl 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Bericht KVF-SR 20.02.03Rapport CTT-CE 20.02.03

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 (Frist – Délai)

Bericht KVF-NR 12.03.03

Rapport CTT-CN 12.03.03

Nationalrat/Conseil national 13.03.03 (Frist – Délai)

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.03 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 12.06.03 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ständerat/Conseil des Etats 16.06.03 (Fortsetzung – Suite)

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Heute machen wir vorwärts – Avanti! Ich hoffe, dass sich der Name der Volksinitiative auch in der Debatte niederschlagen wird.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Die Kommission ist davon ausgegangen, dass die Volksinitiative eine echte Problemstellung aufgeworfen hat. Volk und Stände haben über diese Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» – so ihr Name – abgestimmt. Ihre Kommission geht, wie schon der Bundesrat und der Nationalrat, bei der Beratung der Initiative von einer drohenden Überlastung des Nationalstrassennetzes aus. Sie folgte hinsichtlich Stauproblematik, Prioritäten, Engpässen, Bedeutung der Agglomerationen, Umwelt und Aufrechterhaltung der Verlagerungspolitik weithin der Botschaft und der bisherigen Beratung. Diese Probleme sind lösungsorientiert, sachlich anzugehen, ohne generelle Verweigerungshaltung. Zu ergänzen sind die neuesten Verkehrsdaten des Bundesamtes für Strassen für den Spitzentag im Mai 2003, je abgerundet: auf der A1, Rolle, Kanton Waadt, 66 000 Fahrzeuge; Mattstetten, Kanton Bern, 81 000 Fahrzeuge; Baregg, Kanton Aargau, 106 000 Fahrzeuge. Demgegenüber waren es im Gotthardtunnel im Kanton Uri 23 000, also etwa ein Drittel bis ein Fünftel des Verkehrs auf der A1, und durchschnittlich sind es 17 700 Fahrzeuge, davon nach gültigen Definitionen 2705 Lastwagen, also gut ein Sechstel.

Die Hauptdiskussion hat sich in der Kommission um die Konzeptfrage gedreht, nicht um die einzelnen Formulierungen. Wir haben uns bemüht, Ihnen eine gesamthaft zusammenhängende Lösung zu präsentieren. Dementsprechend wird wahrscheinlich auch in unserer heutigen Debatte hauptsächlich um diese Eintretens- oder Grundsatzfrage gerungen werden und weniger um die einzelnen Formulierungen. Weiter geht es um die Grundzüge des Gegenvorschlages, wie er in Artikel 2 des Bundesbeschlusses dann aufgenommen werden könnte. Schon der Bundesrat hat einen Gegen-

vorschlag unterbreitet; der Nationalrat hat ihn stark überarbeitet. Ihre Kommission hat am Beschluss des Nationalrates angeknüpft, aber versucht, ihn zu vertiefen. Es geht um einen für die Bundesverfassung ungewöhnlichen Ansatz, nämlich um ein zusammenhängendes Handlungskonzept, aufbauend auf dem Beispiel des FinöV-Beschlusses. Es liegen umfangreiche Arbeiten vor, die hier zusammenzufassen sind. Das inhaltliche Konzept ist im Laufe des Verfahrens von der Volksinitiative über den Antrag des Bundesrates, den Beschluss des Nationalrates bis zur Beratung in der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nach und nach entwickelt worden. Die Basis bildete schon in der Volksinitiative ein auf Dauer angelegter verkehrspolitischer Rahmen, kombiniert mit einer auf beschränkte Zeit erlassenen Umsetzungsordnung in den Übergangsbestimmungen. Das sind die zwei Hauptteile: dieser Rahmen, auf Dauer angelegt, und dann gleichsam innerhalb dieses Rahmens eine Realisierungsordnung auf beschränkte Zeit.

Zu erörtern sind damit im Wesentlichen drei Punkte:

1. Es geht um den verkehrspolitischen Rahmen. Er befindet sich primär in Artikel 81 bis 84 der Bundesverfassung und gilt als Anforderung an das zu erarbeitende Programm. Sie sehen das in Artikel 197 Ziffer 2 Absatz 1. Das ist dieser Rahmen.

2. Die Umsetzungsordnung, wie sie wesentlich in Artikel 197 Ziffern 2 und 3 der Bundesverfassung verankert werden soll. Man kann sie als den Kern des Geschäftes bezeichnen.

3. Die finanzielle Dimension. Die Umsetzung soll finanziell sauber geordnet werden; dementsprechend hat die Kommission hier naturgemäss am meisten Zeit und Aufwand investieren müssen.

Zunächst behandeln wir den Rahmen und die Umsetzung der Initiative im Allgemeinen.

1. Zum Rahmen: Gemeint, geplant und vorgeschlagen ist ein Stück nachhaltige Verkehrs- und Siedlungspolitik. Den verkehrspolitischen Rahmen soll ein zentrales Stück einer nachhaltigen Verkehrs- und Siedlungspolitik bilden. Diese «überdacht» gleichsam die nachfolgenden Bestimmungen, insbesondere über die Nationalstrassen, die Eisenbahnen sowie andere Verkehrsträger gemäss Artikel 83 und 87 der Bundesverfassung. Diese nachhaltige Verkehrs- und Siedlungspolitik schlägt gleichzeitig den Bogen zur Raumordnungs-, Umwelt-, Siedlungs-, Regional-, Agglomerationspolitik usw.

Schon die Volksinitiative hat nicht nur den rein technischen Strassenbau im Auge gehabt. Sie spricht namentlich den «Eisenbahnverkehr» an – das ist ein Begriff, den wir aus der Bundesverfassung kennen –; sie schliesst praktisch den gesamten öffentlichen Verkehr ein. Schon die Volksinitiative schloss auch eine allgemeine Lockerung des Alpenschutzartikels ein und meint damit konkret natürlich in erster Linie den Gotthardtunnel.

Das nachfolgende Verfahren hat das Ganze präzisiert: Der Bundesrat hat in der Übergangsbestimmung präzisiert und der Nationalrat mit dem Beschluss, einen Grundsatzentscheid zu einer «gotthardspezifischen» Lockerung zu beantragen; Ihre Kommission bezieht zusätzlich das Nacht- und Sonntagsfahrverbot und vor allem den Vorbehalt des Verkehrsverlagerungsziels im Alpenschutzartikel ein. Die Verkehrspolitik umfasst demnach nicht nur den Bau neuer Strassen; schon die Volksinitiative ging weiter. Sie meint die Verkehrspolitik im Allgemeinen, mehr noch: eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungspolitik. Sie bezieht Raum, Umwelt und Wirtschaft ein, eine längerfristige überlebensfähige Mobilität im Sinne von Artikel 73 der Bundesverfassung. Sie zielt auf die Agglomerationen als Verkehrsschwerpunkte, auf die Agglomerationen als Teil einer national ausgewogenen Siedlungsentwicklung ab.

Der Hintergrund dieses Verständnisses der Verkehrspolitik kann in der Entwicklung der letzten 50 Jahre gesehen werden: von den Fünfziger- und Sechzigerjahren mit dem Zentrum um Auto und Strasse, den Siebzigerjahren mit der Sorge um die Grenzen des Wachstums – Stichworte Gesamtverkehrskonzeption, Finanzknappheit, Waldsterben, Förderung des öffentlichen Verkehrs – bis zu den Neunzi-

gerjahren mit der «koordinierten» und dann «nachhaltigen» Verkehrspolitik. Sie sucht eine sachlich vernünftige Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern, sie versteht Verkehr, Wirtschaft und Umwelt ganzheitlich und die Verkehrspolitik in ihrem Bezug zur Siedlungspolitik. Sie bejaht Mobilität, stellt sie aber in einen Zusammenhang und begrenzt sie. Sie berücksichtigt Knappheiten von Raum, Umwelt, Finanzen und Infrastruktur, also Stau, Sicherheit, Sanierungsbedarf. Dieser breite Ansatz – und damit hat sich die Kommission intensiv auseinandergesetzt – führt zur Föderalismusfrage. Bei der Umsetzung des vorgeschlagenen Programms sind sowohl beim Nationalstrassenteil als auch im Agglomerationsbereich verkehrliche, raumplanerische, umweltschutzmässige und wirtschaftspolitische Beiträge von Bund und Kantonen, ja teils von den Gemeinden gefragt. Damit spielen Kompetenztteilungen, Koordination und Zusammenarbeit hinein.

2. Nun zur vertieften Umsetzungsordnung, zum Bemühen, Volk und Ständen kein leeres Versprechen vorzulegen: Die Kommission hat sich bemüht, eine möglichst realistische Regelung vorzulegen. Schon die Volksinitiative will einen Auftrag zur Bauvorbereitung erteilen, als Planungsauftrag bis zur Detailprojektierung, d. h. zur so genannten Inangriffnahme, was auch immer das bedeuten mag, und zwar innert zehn Jahren. Gegenständiglich führt die Volksinitiative den Begriff der «Kapazitätsempässe» ein und bezieht diese auf drei ausdrücklich erwähnte Hauptstrecken des Nationalstrassennetzes. Sie scheint nach und nach einen Ausbau der A1 zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Bern und Zürich auf sechs oder acht Spuren anzuvisieren. Eine grosse Zahl von Fragen der Organisation und der Finanzierung bleibt in der Initiative aber offen.

Bundesrat und Nationalrat suchten zu präzisieren und zu differenzieren. Sie sprachen von einem zweistufigen Planungsauftrag: einem politischen Programm, das innert Jahresfrist vorzulegen ist, und der Projektierung bis zur öffentlichen Auflage, d. h. bei Nationalstrassen eventuell der generellen Projektierung und der Ausführungsprojektierung. Dafür werden beim Bundesrat Fristen von acht und beim Nationalrat von sechs Jahren gesetzt. Den Gegenstand begrenzt der Bundesrat auf «städtische Gebiete» – das ist sein Begriff –, der Nationalrat und Ihre Kommission weiteten im Wesentlichen auf Agglomerationen aus.

Ihre Kommission beantragt, die Regelung zu vertiefen, um ja kein leeres Versprechen abzugeben. Die Umsetzungsordnung umfasst im Antrag der Kommission ein Handlungskonzept mit drei hauptsächlichen Bausteinen:

Ein erster Baustein ist der Auftrag an den Bund und nun neu primär an die Bundesversammlung als zentrales politisches Steuerungsorgan, natürlich in sinnvoller Koordination mit dem Bundesrat.

Ein zweiter Baustein ist der Inhalt dieses Auftrages, der neu die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes vorsieht, explizit die «Agglomerationen», d. h. die Siedlungsschwerpunkte des Landes einbezieht und – auch neu – auf die Finanzierung abgestimmt ist.

3. Der dritte Baustein ist die Ausgestaltung des Auftrages als steuerbarer und längerfristig angelegter Prozess, der sich in einem einmaligen Programm, vom Start über mehrere sachlich und finanziell abgestimmte Vierjahresschritte erstreckt, eingefügt in den Gesamtzusammenhang der Aufgabenerfüllung und der Finanzierung.

Die Kommission ergänzt ihren Antrag mit einer Motion (03.3190) für die anschliessende Gesetzgebung, um Verzögerungen zu vermeiden. Sie bemühte sich ferner darum, dass die Avanti-Vorlage mit dem Projekt Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) und den Aufgaben zwischen dem Bund und den Kantonen zusammenpasst.

Nochmals: Es geht um ein zusammenhängendes Konzept, bestehend aus einem verkehrspolitischen Rahmen und einer Umsetzungsordnung. Die Umsetzungsordnung besteht aus drei Elementen: dem Auftrag an den Bund mit einer zentralen Rolle der Bundesversammlung, dem inhaltlichen Auftrag der Fertigstellung des Autobahnnetzes und den Agglomerationen als wesentliche Ergänzungen, und drittens der

Ausgestaltung dieses Auftrages als längerfristiger, steuerbarer Prozess, ausgehend von einem einmaligen, finanzpolitisch abgestimmten Programm.

Ich schlage ich Ihnen vor, über die Finanzierungsfragen dann im zweiten Teil, zu Beginn von Artikel 197, zu diskutieren.

Bleri Peter (C, ZG): Wenn der Bundesrat in seiner Botschaft zur Avanti-Initiative schreibt, diese greife ein berechtigtes Anliegen auf, der Inhalt sei indessen undifferenziert, dann ist dem aus meiner Sicht beizupflichten. Die vorberaternde Kommission sieht dies auch so. So hat doch niemand in der KVF auch nur schon dem Antrag zugestimmt, die Initiative sei zur Annahme zu empfehlen. Das vom Bundesrat angesprochene berechtigtes Anliegen, dass die Nationalstrassen nach ihrer Fertigstellung an den Engpässen erweitert werden sollen, ist kaum als bahnbrechende Idee zu qualifizieren, haben doch die Räte selbst mit parlamentarischen Vorstössen und zum Teil auch die Kantone mit Standesinitiativen – ich erinnere an Luzern – verschieblich die Eliminierung der Engpässe in unserem Nationalstrassennetz gefordert. Der Bundesrat hat gewisse Teilstücke bereits in Planung gegeben. Auf der Karte auf Seite 4509 und auf der Tabelle auf Seite 4510 der Botschaft ist aufgeführt, auf welchen Strassen die grössten Ausbaubedürfnisse bestehen. Dass dabei die *Pièce de Résistance* dieser Initiative, der Gotthard-Autotunnel, erst in dritter Priorität liegt, ist eine Tatsache, die sich mit Verkehrszählungen auch zahlenmässig belegen lässt. Wenn in der Folge der Bundesrat, der Nationalrat und auch unsere KVF empfehlen, Artikel 81 Absatz 2 der Bundesverfassung im Sinne der Initiative anzupassen, dann ist darin nicht sehr viel anderes enthalten als das, was wir ohnehin schon machen und auch in Zukunft vornehmen werden. Entscheidend wird es für die Zukunft sein, dass wir mit den knapp bemessenen finanziellen Mitteln einen optimalen Effekt für den Verkehr erhalten.

Hier zeigt die Initiative meiner Meinung nach krasse Mängel, indem sie gewisse Teilstrecken nennt und dabei andere, aufgrund des nachgewiesenen Verkehrsvolumens ebenso wichtige Gebiete völlig ausser Acht lässt. So würden etwa der ganze Raum Basel, der Raum Luzern, die ganze Ostschweiz, die sich ja immer wieder beklagt, sie würde vergessen gehen, oder auch zu hundert Prozent der Kanton Tessin, der sich ja immer wieder über die Strecke Lugano-Melide beklagt, von dieser Initiative nicht nur nichts profitieren. Vielmehr würden diese übrigen Gebiete durch die auf Verfassungsebene festgelegten Prioritäten zu posterioreren und wahrscheinlich auch zu vernachlässigenden Nationalstrassengebieten degradiert. Wenn Sie über die Avanti-Initiative dereinst abzustimmen haben, möchte ich Sie bitten, einmal zu schauen, ob auch Ihr Kanton oder Ihre Region in den nächsten Jahrzehnten zu den «Autobahn-Favoriten» oder zu den «Autobahn-Kellerkindern» gehören wird.

Ich bin mir auch nicht so sicher, mit welchem Enthusiasmus die von der Avanti-Initiative favorisierten Kantone wie Genf, Waadt, der Raum Bern/Solothurn oder die bereits arg vom Verkehr bedrängten Kantone Zürich, Aargau oder indirekt der Kanton Uri diesen Autobahnsegen willkommen heissen dürften. Die zusätzlichen gewaltigen Flächen fruchtbaren Bodens, die ein für alle Mal versiegelt und zerstört werden, die nachgewiesenermassen enorme zusätzliche Umweltbelastung, insbesondere die Luft- und Lärmbelastung, lassen vermuten, dass Sechsspurausbauten auch in den genannten Kantonen nicht auf Begeisterungstürme stossen werden.

Die Avanti-Initiative enthält auch den gravierenden Mangel, dass die eigentlichen quantitativen Engpässe nicht erkannt worden sind. Vielmehr sind es die Agglomerationen, es sind diejenigen Räume, in denen heute das grösste Verkehrsvolumen besteht, das aus Gründen der knappen Raumverhältnisse nur mit einem massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs bewältigt werden kann. Das haben der Bundesrat in der Botschaft zur Avanti-Initiative, aber auch die Kantone erkannt. Der Nationalrat hat mit dem Infrastrukturfonds einen

Lösungsansatz zur Finanzierung dieses Problems gesucht, den wir in unserer Kommission noch verfeinert und, so denke ich, ganz massiv verbessert haben. Ich kann diesem Fonds zustimmen, wenn es klar ist, dass für den Nationalstrassenbau und den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Zum Gegenvorschlagskonzept unserer Kommission: Im Gegensatz zu den apodiktischen Stellungnahmen der Gegner jedes Gegenvorschlages bin ich der dezidierten Meinung, dass sowohl Minderheit als auch Mehrheit mit ihren beiden Konzepten einen wesentlich weniger weit gehenden Nationalstrassenausbau wollen und auf der Zeitachse vernünftiger Forderungen stellen. Mehrheit und Minderheit unterscheiden sich im Wesentlichen in der Frage, ob der 1994 von Volk und Ständen gegen den Willen des Bundesrates angenommene Alpenschutzartikel nach neun Jahren geändert werden soll. Diese Differenz ist jedoch politisch derart gewichtig, dass viele Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dereinst ihr Ja oder ihr Nein von dieser Ausgangslage abhängig machen werden. Ich als Ständesvertreterinnen und Ständesvertreter in diesem Rat primär auch die Anliegen der Kantone vertreten sollten, darf ich Sie bereits daran erinnern, dass sich bei der Vernehmlassung zur Parlamentarischen Initiative Giezendanner eine überwiegende Mehrheit der Kantone gegen eine Änderung des Alpenschutzartikels ausgesprochen hat. Es waren nur gerade fünf Kantone, die einer Verfassungsänderung zugestimmt haben. Ich möchte das einfach auch zu bedenken geben, wenn wir hier immer wieder betonen, dass uns die Anliegen der Kantone am Herzen liegen. Eine ganz klare Mehrheit der Kantone, die ja dann primär vom Autobahnausbau betroffen sein werden, sind derzeit gegen eine Änderung dieses Artikels 84.

Ich habe in meinem Konzept eines Gegenvorschlages nicht zuletzt auf dieses eindeutige Verdikt der Kantone und vor allem – das möchte ich betonen – des zur Hauptsache betroffenen Kantons Uri – aufgebaut. Mein Gegenvorschlagskonzept beruht aber auch auf der Achtung des Souveräns. Was er vor nicht einmal zehn Jahren entschieden hat und was er in der Folge mit der Zustimmung zum Ausbau des 30 Milliarden teuren Schienennetzes, verbunden mit neuen Abgaben, mehrmals bestätigt hat, sollte nicht unnötig mit der Brechstangenmethode umgestossen werden, bevor dieses Konzept umgesetzt ist und bevor wir über die Wirkung dieses Konzeptes entsprechende Erfahrungen besitzen.

Jetzt noch ein vorerst letztes Argument: Wenn dem Bundesrat gelegentlich vorgeworfen wird, er sei ein schlechter Verhandlungstaktiker, können wir doch nicht hingehen und bereits heute der EU – allen voran Italien – kundtun, dass wir selbst nicht an unsere Verkehrspolitik glauben und bereits heute darangehen, die ganze Sache um 180 Grad zu kehren. Dieses Verhandlungspfand gilt es in der Durchsetzung der Verlagerungspolitik und bei der Beteiligung der EU an der Mitfinanzierung eines allfälligen Baus einer zweiten Gotthardröhre in der eigenen Hand zu halten. Diese Trumpfkarte gilt es doch auszuspielen! Deshalb habe ich denn auch in Artikel 197 eine entsprechende Formulierung aufgenommen, die einerseits Rücksicht nimmt auf die mit der Neat induzierte Verlagerungspolitik sowie auf die möglichen – und ich meine, auch gerechtfertigten – Gegenleistungen der EU. Ich bitte Sie, in der Detailberatung auf das meiner Meinung nach wohl durchdachte Konzept der Minderheit einzugehen. Es trägt dem vor neun Jahren demokratisch gefällten Volksentscheid Rechnung. Es schlägt keine Türen zu und ermöglicht es unserem Land und unserem Bundesrat, gestützt auf die dereinst mit der Verkehrsverlagerung gemachten Erfahrungen einen Entscheid in Kenntnis der dazumaligen Sachlage zu fällen. Es gibt uns die Möglichkeit, das Pfand im Verkehrspoker mit der EU in der eigenen Hand zu behalten und es nicht voreilig zu verschenken.

Zuallerletzt darf ich Ihnen zu bedenken geben, dass ich in meinem Konzept ganz stark die Überlegungen und Ansichten des am meisten betroffenen Kantons Uri aufgenommen habe – die Ansichten einer Bevölkerung, die wie keine andere von der schweizerischen Verkehrspolitik und von unseren heutigen Entscheiden betroffen sein wird. Wenn Sie hier

einfach blind der Mehrheit zustimmen, läuft sie Gefahr, vom Verkehr dereinst vollends erstickt zu werden. Wenn Sie mein Konzept anschauen, sehen Sie: Es ist das Konzept des Kantons Uri. Ich bitte Sie, das dann bei Ihren Überlegungen mit zu berücksichtigen. Ich spreche auch ein wenig für die Menschen, die dort wohnen.

Ich bitte Sie, auf den Bundesbeschluss einzutreten und beim Gegenvorschlag dem Konzept und der Strategie der Minderheit zuzustimmen.

Lauri Hans (V, BE): Mit meinem Vorredner spreche ich mich für die Ablehnung der Volksinitiative aus.

Die im November 2000 eingereichte Initiative konzentriert sich zu stark auf den Ausbau der drei Nationalstrassenabschnitte zwischen Genf und Lausanne, Bern und Zürich sowie am Gotthard. Indem sie auf diesen drei Abschnitten sogar den Baubeginn innerhalb von längstens zehn Jahren fordert, verhindert sie differenzierte Prioritätsüberlegungen. Sie missachtet damit zum Beispiel, dass neben den bekannten Engpässen auf den drei genannten Strecken weitere gravierende, teilweise noch grössere Kapazitätsprobleme bestehen. Sie befasst sich insbesondere nicht mit dem Agglomerationsverkehr und stellt den Zusammenhang zwischen dem privaten Strassenverkehr und dem öffentlichen Schienenverkehr nur in sehr loser Art her. Sie lässt, allgemein gesagt, die nötige Gesamtschau in einem komplexen Bereich der staatlichen Tätigkeit mit ausgesprochener Langzeitwirkung und sehr grossen Investitionssummen vermissen. Sie hat jedoch das grosse Verdienst, die fällige und teilweise schon geführte Diskussion über den weiteren Ausbau des Nationalstrassennetzes und seine Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr mindestens beschleunigt zu haben.

Die Stärken des Antrages der Mehrheit Ihrer Kommission und damit des Gegenentwurfs liegen meines Erachtens vorab in drei Punkten, die ich im Nachgang zu den Ausführungen des Kommissionsreferenten kurz wie folgt ansprechen möchte. Nach dem Votum des Kommissionsreferenten verzichte ich auf die Hervorhebung weiterer Aspekte bzw. behalte mir zusätzliche Bemerkungen für die Detailberatung vor.

1. Zur Steuerbarkeit der zukünftigen Ausbauten: Der ergänzte Verfassungstext des Gegenentwurfs vermeidet die Nennung einzelner Strecken. Die neben der Fertigstellung des Netzes – was ja ein wichtiges Anliegen ist – finanziell noch verkräftbaren Kapazitätserweiterungen sollen damit nach Massgabe der verkehrspolitischen Dringlichkeit an die Hand genommen werden. Dies steht im Gegensatz zu der festen Frist bezüglich zum Voraus definierter Strecken gemäss der Initiative. Auf Seite 4540 der bundesrätlichen Botschaft findet sich eine Klassierungsliste der Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz für das Jahr 2020. Wird hier die Belastungssituation und eine plausible weitere Entwicklung richtig wiedergegeben – ich gehe einmal davon aus –, so bedeutet dies beispielsweise, dass der Bau der zweiten Röhre am Gotthard ein Vorhaben der dritten Priorität ist und damit zeitlich wohl frühestens in 15 oder 20 Jahren oder eventuell noch später begonnen werden kann. Es geht mit dem Gegenentwurf also nicht um eine in den nächsten Jahren zu vollziehende «Lex Gotthard». Die Problematik Gotthard soll jedoch von Anfang an – so die Mehrheit – in die Überlegungen voll einbezogen werden können. Deshalb beantragt die Mehrheit auch die jetzt vorzunehmende Lockerung des Alpenschutzartikels. Indem der Bundesrat innerhalb eines Jahres nach Annahme einer neuen Verfassungsbestimmung zu Artikel 81 über öffentliche Werke ein Gesamtprogramm zum Ausbau vorlegen muss und die Bundesversammlung alle vier Jahre über die weiterführende Realisierung entscheiden kann, ist die sachliche und finanzielle Steuerbarkeit und damit eine Veränderung der einmal festgelegten Prioritätenordnung durch das Parlament periodisch möglich. Dies ist im Vergleich zur heutigen Priorisierung und Zuständigkeitsordnung im Nationalstrassenbau, der es hin und wieder etwas an Transparenz mangelt, ein wesentlicher Fortschritt.

2. Zur Förderung von Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen: Wir müssen uns bewusst sein, dass die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen mindestens das Ausmass der Probleme auf dem klassischen Nationalstrassennetz aufweisen, wenn sie nicht sogar noch wesentlich grösser sind. Es macht deshalb wenig Sinn, die Nationalstrassen zwischen den grossen Zentren einseitig auszubauen, wenn das Strassennetz dieser Zentren den anbrandenden Verkehr gar nicht aufnehmen kann und es zu einem Rückstau auf das Nationalstrassennetz kommt.

Meines Erachtens ist es in der Kommission gelungen, bezüglich der Verkehrsproblematik in den Agglomerationen einen Text auszuarbeiten, der von einer ganzheitlichen Betrachtung ausgeht. Er ermöglicht eine Förderung der Infrastrukturen von Strasse und – sofern es anders nicht geht – auch Schiene in den Agglomerationen mit zweckgebundenen finanziellen Mitteln aus dem Fonds. Voraussetzung ist allerdings – und dies zu Recht –, dass die getroffenen Massnahmen in den Agglomerationsräumen liegen, dass damit der Verkehr in den Agglomerationen verbessert wird und dass eine Finanzierung, soweit es um die Schiene geht, auf andere Weise nicht stattfinden kann.

Dabei müssen wir uns bewusst sein, dass es in der konkreten Umsetzung dieser Grundsätze in die Praxis noch anspruchsvolle Abgrenzungsfragen zu lösen geben wird.

3. Zur sachlich angemessenen und auch in der Finanzpolitik vertretbaren Fondslösung: Im Gegensatz zur Fassung des Nationalrates wird im Antrag Ihrer Kommission ausdrücklich statuiert, dass sich der Fonds nicht verschulden darf und dass seine Mittel auch nicht verzinst werden dürfen. Diese beiden Festlegungen sind für die finanzpolitische Tragbarkeit der vorgeschlagenen Lösung von grösster Bedeutung. So bedeutet z. B. die Nichtverzinslichkeit, dass die erstmalige Ausgliederung der Fondsmittel aus dem allgemeinen Haushalt für diesen keine zusätzliche Belastung darstellt. Die Fondsmittel sind weiterhin Teil der allgemeinen Bundesresorerie und müssen deshalb bei der Fondsgründung auch nicht mit den entsprechenden Kosten auf dem Markt beschafft werden. Ein allfälliger Hinweis, mit der Fondsgründung würden dem Bund in einem Akt zusätzliche Schulden mit entsprechenden Zinsenlasten aufgebürdet, wäre also nicht zutreffend. Es geht – bildlich gesprochen – um das zu Beginn nicht mit finanziellen Folgen verbundene buchhalterische Umschichten von Mitteln aus dem allgemeinen Haushalt in einen Fonds. Mit der Fondslösung entsteht dem Bund bei einem Vergleich mit der heutigen Regelung nur dann eine Mehrbelastung, wenn die über den Fonds laufenden Ausgaben in der Zukunft grösser sind, als wenn die Programmfinanzierung direkt über die Finanzrechnung laufen würde. Diese Mehrbelastung bemisst sich nach den Finanzierungskosten für die wegen der Fondslösung zusätzlich ausgegebenen finanziellen Mittel.

Man kann, ganz grob gesprochen, davon ausgehen, dass ungefähr die Hälfte der heute noch nicht eingesetzten zweckgebundenen Mittel von rund 3,4 Milliarden Franken in den Fonds eingelegt werden sollen, also etwa 1,7 Milliarden. Nur dieser Betrag kann zusätzlich zu den jährlichen Fondspeisungen über die Finanzierung sukzessive für Investitionen ausgegeben werden. Im Umfang der dafür nötigen Finanzierungskosten wird der Bundeshaushalt über die Position für Passivzinsen mehr belastet werden.

Damit zeigt sich, dass sich die Mehrbelastung wegen des Verzinsungs- und Verschuldungsverbotes in engen Grenzen halten wird. Zudem wird sich diese Mehrbelastung als Folge von zusätzlichen Passivzinsaufwendungen nur sukzessive aufbauen. Auf der anderen Seite werden sich wegen der Verstärkung der Bauaufwendungen und den Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Bauloszusammensetzungen mit Sicherheit Einsparungen ergeben. Der Output pro eingesetzten Investitionsfranken wird mit dieser Fondslösung ohne Zweifel zunehmen.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ein wenig erinnert mich mir die Geschichte an die Redewendung: Als sie merkten, dass sie

auf dem falschen Weg waren, verdoppelten sie die Anstrengungen. Drei Fragen stehen auf dem Prüfstand, und eigentlich müsste man dem Volk die Fragen so vorlegen: Wollen Sie, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, die ganze Verkehrspolitik der Neunzigerjahre aus den Angeln heben, revidieren? Wollen Sie insbesondere diese schmachvolle Niederlage der so genannten *Classe politique* 1994 beim Alpenschutzartikel rückgängig machen? Das riecht ja füglich aus allen Poren danach. Die zweite Frage, die zu beantworten ist: Will die schweizerische Verkehrspolitik folgendes Signal nach ganz Europa aussenden? Hören Sie, liebe Europäer, unser ganzes Gerede von Verkehrsverlagerung, das waren Sonntagspredigten; effektiv bauen wir nun Strassen und laden euch ein, unser Land zu durchfahren, möglichst mit 50-Tonnen-Lastwagen, wenn es nicht anders geht. Wollen wir dieses Signal aussenden, ja oder nein? Die dritte Frage, die hier und heute zu beantworten ist: Können wir dieses gigantische Strassenbauprojekt, für das hier verfassungsmässige Grundlagen gelegt werden sollen, überhaupt finanzieren, oder sind die zur Verfügung stehenden Mittel primär für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes einzusetzen – so beschlossen – und, was mindestens ebenso wichtig ist, für den Substanzerhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes?

Diese Fragen sind heute zu beantworten, und ich komme nicht darum herum, jenen, die jetzt sehr langfristige Verkehrspolitik machen wollen, etwas spöttisch zu sagen – wenn sie sagen, in zwanzig Jahren könnte man eventuell, unter Umständen, eine zweite Gotthard-Strassenröhre bauen, wenn sie dann gleichzeitig erklären, eigentlich sei dieser Gotthard-Tunnelbau ein verkehrspolitisches Vorhaben dritter Priorität –: Wenn langfristige Politik darin besteht, Vorhaben dritter Priorität zwanzig Jahre im Voraus zu bestimmen, dann muss man sich einige Fragen stellen.

1. Die Verkehrspolitik der Neunzigerjahre – dies zu meiner ersten Frage – bestand darin, dass wir uns einig geworden sind, dass wir trotz allen Anstrengungen gar nie so viele Strassen bauen können, um auch allen vorstellbaren Verkehr auf diesen Strassen abzuwickeln. Daher ist der Gedanke der Verlagerungspolitik entstanden. Daraus entstanden ist die Idee, es gelte, den öffentlichen Verkehr so zu fördern – namentlich den Schienenverkehr –, dass das letztlich zu einer Entlastung dieser Strassen führe. Die Verkehrspolitik der Neunzigerjahre ist auch von der banalen Erkenntnis geprägt, dass Engpassbeseitigung dem Kampf gegen die Hydra gleicht: Man kann einen Kopf abschlagen, und es wachsen zwei, drei neue nach; das wissen Sie ganz genau. Jeder Engpass, der beseitigt wird, zeitigt zwei, drei neue Engpässe, die dann ebenfalls wieder beseitigt werden müssen, und das führt dann dazu, dass man das ganze Land verbetoniert, damit man mit diesen Fahrzeugen noch herumfahren kann.

Die Revision der Verkehrspolitik in den Neunzigerjahren hat damit zu tun, und wir müssten endlich die Grösse haben zu sagen: 1994 haben Volk und Stände in ihrer Mehrheit gegen den Willen des Bundesrates, gegen den Willen des Parlamentes und gegen den Willen praktisch aller Parteien und Wirtschaftsorganisationen, gegen die Millionen von *Economiesuisse* beschlossen, einen Alpenschutzartikel in die Verfassung einzuführen. Sie können das als Betriebsunfall betrachten, Sie können es aber auch als demokratische Eruption gegen einen gewissen technischen Machbarkeitswahn betrachten, der gerade die Neunzigerjahre technisch, aber auch ökonomisch geprägt hat. Ich rate Ihnen dringend davon ab, diesen Alpenschutzartikel von 1994 rachsüchtig jetzt schon wieder revidieren zu wollen. Sie holen sich damit höchstens eine blutige Nase vor dem Volk; aber vielleicht wollen Sie das ja.

2. «Verkehrspolitische Signale senden»: Stellen Sie sich vor, dass Europa sich langsam daran gewöhnt hat, dass in der Schweiz eben nicht jeder freie Fahrt für sich reklamieren kann, sondern dass da gewisse Auflagen gemacht werden. Herr Ogi sei gepriesen, der den Helikopter dazu genutzt hat, um den Ausländern die Enge unserer Bergtäler zu zeigen

und die topographisch bedingten verkehrspolitischen Engpässe unseren ausländischen Partnern und Partnerinnen vor Augen zu führen. Diese haben langsam begriffen, dass sich Gütertransport in der Schweiz etwas anders abspielen muss, als das in den grossen Flächenstaaten Europas geschehen kann. Und jetzt kommen wir daher und sagen: Liebe Europäer, das haben wir einmal gemeint, aber heute interessiert uns Herr Ogi nicht mehr. Jetzt bauen wir eine zweite Strassenröhre am Gotthard, öffnen damit das, was als Engpass verstanden wird, und sagen: Durchfahren Sie unser Land, Reusstal hin, Tessin her! Herr Bieri hat es absolut zu Recht erwähnt: Als sich die Frage der Öffnung des Alpenschutzartikels stellte, haben sich praktisch alle Kantone, namentlich auch die Anrainerkantone der Nord-Süd-Achse, beispielsweise auch der Kanton Solothurn, vehement gegen diese Öffnung ausgesprochen – und Solothurner wissen, wovon sie sprechen, wenn sie hier Nein sagen.

3. Dann kommt die ganze Geldfrage. Ich bin als Mitglied der Finanzkommission noch fast nie so beeindruckt gewesen wie damals, als der Vorvorgänger des jetzigen Amtsinhabers, der Chef des damaligen Bundesamtes für Strassenbau, uns jeweils bei den Strassenkreditdebatten gesagt hat: «Meine Damen und Herren, hören Sie, sobald einmal das Nationalstrassennetz fertig gebaut ist, müssen wir es neu bauen, damit wir die Substanz auf dem Level erhalten können.» Wenn ich mir vor Augen geführt habe, wieviel Geld wir im Moment der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes investiert haben werden, kann ich in etwa erahnen, wie viel es kosten wird, dieses Nationalstrassennetz von Grund auf neu zu bauen. Ich sage es hier, und es wird einige erstaunen: Ich bin und bleibe der Meinung, wir dürfen, können und wollen unser bestehendes, vom Volk beschlossenes Nationalstrassennetz nicht verlottern lassen. Wir haben dafür zu sorgen, dass dieses Netz auf einem hohen technischen Level erhalten bleibt. Substanzerhalt ist eine ganz zentrale politische Aufgabe. Substanzerhalt heisst auch, dass wir die Mittel in die richtigen Kanäle leiten, und deshalb ist hier und heute die Frage zu beantworten: Können wir uns neben der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes – das wird noch etwas kosten, der Bundesrat wird uns höchstwahrscheinlich präzise sagen wie viel –, neben dem nötigen Substanzerhalt dieses gigantische Neubausvolumen, für das hier die verfassungsmässigen Grundlagen gelegt werden sollen, überhaupt leisten, oder können wir uns das nicht leisten? Mich erinnert dieses Projekt, das hier aufgelegt wird, an ein babylonisches Projekt, und die Kenner der biblischen Geschichte wissen, wie das ausgegangen ist. Den Modernisten kann ich bloss sagen: Dieses hier aufgegleiste Projekt erinnert auch an Seifenblasen der New Economy aus den Neunzigerjahren, und das kam ja bekanntlich nicht so gut heraus.

Ich bin überzeugt davon, dass wir hier der Avanti-Initiative ein klares Nein bereiten müssen. Ich frage Sie aber: Kann ein Gegenvorschlag zu einer Initiative, die von allen als unzweckmässig betrachtet wird, kann ein Gegenvorschlag denn in Teilen weiter gehen, als dies die Initiative getan hat? Ich sage dazu ganz klar Nein, ich sage Nein zu einer Revision der Verkehrspolitik der Neunzigerjahre, ich sage Nein zum Aussenden von verkehrspolitischen Signalen an Europa, wonach wir zu einem Lastwagenparadies werden. Ich sage Nein dazu, dass wir das Geld in gigantische Neubauprojekte lenken, obwohl das Geld bei der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und beim Substanzerhalt gefragt wäre. Ich bitte Sie, dies alles in Erwägung zu ziehen und auch zu bedenken, dass das Volk in den Neunzigerjahren mehrmals gesprochen hat, und vermutlich muss man auch den verkehrspolitischen Revisionisten gelegentlich heimleuchten.

Hess Hans (R, OW): Nach den drei in jüngster Vergangenheit erfolglosen Versuchen, den Individualverkehr mit über-rissenen Vorschlägen einzuschränken, liegt nun eine Verkehrsinitiative vor, bei der ich die Prognose wage, dass diese Initiative mit dem gleichen Stimmenverhältnis gutgeheissen werden wird, wie die abgelehnten Initiativen von Volk und Ständen verworfen wurden. Es ist nicht nötig, den

Initiativtext nochmals zu zitieren. Es wird auch in einem kommenden Abstimmungskampf nicht nötig sein, die Details der Initiative aufzuzeigen.

Diese Initiative wird grossmehrheitlich in der Bevölkerung ohnehin nur so wahrgenommen, dass sich deren Inhalt auf den Bau der zweiten Gotthardröhre beschränkt, die nach der Meinung der Bevölkerung schon längstens geplant und offenbar seinerzeit aus Kostengründen nicht ausgeführt worden ist.

Ich beschränke mich in der Folge beim Eintreten ebenfalls darauf aufzuzeigen, weshalb ich der Überzeugung bin, dass wir auf die Initiative bzw. den Gegenvorschlag allein schon wegen dem Bau der zweiten Gotthardröhre eintreten müssen.

Ich bin anhand der massgebenden Protokolle aus der Zeit der Planung der Nationalstrasse am Gotthard der Frage nachgegangen, ob es tatsächlich stimmt, dass ursprünglich zwei Röhren geplant waren und wenn ja, weshalb die zweite Röhre nicht realisiert wurde. Bei der Durchsicht der Ratsprotokolle bin ich darauf gestossen, dass sich der Bundesrat unter anderem im Zusammenhang mit einem Postulat von Nationalrat Alfred Weber-Aldorf mit dem Bau des Gotthardtunnels befasst hat. Im Amtlichen Bulletin vom 12. März 1964, auf Seite 359 des Protokollbandes, liest man in der Antwort von Bundesrat Hans Peter Tschudi Erstaunliches: «Die Autobahnen des Unterlandes, wenn sie erstellt sein werden, werden gar nicht in der Lage sein, mehr Verkehr in den Kanton Uri zu bringen ... als die vierspurige Strecke durch den Kanton Uri bewältigen kann. Dazu kommt, dass die vierspurige Strecke durch das Reusstal zum Gotthardpass führt. Selbstverständlich kann der Gotthardpass bei weitem nicht bewältigen, was eine vierspurige Autobahn nach Göschenen bringen wird, und deshalb stellt sich die Frage der Erstellung des Gotthardtunnels ... Und wenn er (der Gotthardtunnel) erstellt wird, wird es sich um einen zweispurigen Tunnel handeln, so dass wir einen zweispurigen Tunnel plus der Strasse über den Pass haben werden.»

Das heisst also nichts anderes, als dass man in den Sechzigerjahren davon ausgegangen ist, dass die Passstrasse und eine Röhre in der Lage sein würden, den anfallenden Verkehr aufzunehmen. In der nachfolgenden Botschaft vom 22. Dezember 1964 hat der Bundesrat auf Seite 1600 wörtlich ausgeführt: «Es ist heute verfrüht, sich schon eingehender damit zu befassen» – gemeint ist der Bau einer zweiten Röhre –, «was gegen Ende dieses Jahrhunderts erforderlich sein wird, besonders wenn man bedenkt, dass erst die Zukunft zeigen wird, wie sich am Gotthard der Verkehr zwischen Pass und Tunnel aufteilt. Bis dann werden auch die nötigen Erfahrungen mit dem Betrieb langer Strassentunnels vorliegen, so dass es leichter sein wird, zwischen den verschiedenen Möglichkeiten die richtige Lösung zu wählen.» In der dazugehörenden Tabelle wird als Jahr der Kapazitätserschöpfung das Jahr 1990 angegeben. Meine Anfrage beim Bundesamt für Strassen hat im Übrigen bestätigt, dass auch im Amt keine Unterlagen vorhanden sind, die einen Planungsschritt in der fraglichen Zeit für eine zweite Röhre nachweisen würden.

Aus diesen Ausführungen könnte nun der falsche Schluss gezogen werden, dass der Bau einer zweiten Röhre nicht nötig sei, weil er offensichtlich nicht geplant wurde. Das Gegenteil ist aber der Fall. Meine Ausführungen zeigen, dass damals mit der Planung zugewartet wurde, um die Verkehrsentwicklung bei der weiteren Planung mit einzubeziehen. Die Entwicklung am Gotthard kennen wir zwischenzeitlich. Laut Statistik des Bundesamtes für Strassen war der absolute Spitzentag der 29. Juli 2000 mit 38 830 Fahrzeugen. Am 4. Mai 2003 sind beispielsweise 23 998 Fahrzeuge durch den Tunnel gefahren. Dass mit solchen Belastungen nie gerechnet wurde, ist offenkundig und kann auch niemandem zum Vorwurf gemacht werden. Dass aber mit dieser Entwicklung zudem ein enormes Sicherheitsrisiko verbunden ist, liegt auf der Hand. Allein schon mit Blick auf eine Verminderung dieses Risikos ist der Bau einer zweiten Röhre ein Muss.

In diesem Zusammenhang erlaube ich mir den Hinweis, dass beim Bau der Neat am Monte Ceneri die zweite Tunnelröhre für rund 600 Millionen Franken gebaut wird, um dem Bahnverkehr die nötige Sicherheit zu garantieren. Was für den Eisenbahnverkehr recht ist, muss für den Strassenverkehr billig sein. Es darf ja nicht sein, dass es im Zugverkehr und im Strassenverkehr einen unterschiedlichen Sicherheitsbegriff gibt. Schon Bundesrat Tschudi sagte im erwähnten Bulletin-Auszug aus dem Jahre 1964: «Auch der Automobilist ist ein Mensch.»

In unserer Kommission und auch jetzt hier wieder in den Voten wurde immer wieder behauptet, dass der Bau der zweiten Röhre das Ende der Verkehrsverlagerungspolitik auf die Schiene bedeute. Im Zusammenhang mit der Vorbereitung auf unsere Debatte bin ich auf eine Untersuchung von Eco-plan mit Schlussbericht vom 23. Mai 2001 gestossen, die im Auftrag des UVEK erstellt wurde. Diese Studie legt im Wesentlichen dar, dass weder der Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels noch die Beseitigung von Autobahn-Staustrecken zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Bern und Zürich nennenswerte Auswirkungen auf die Bahnnutzung haben dürften. Die Untersuchung kommt zum Schluss: Viel entscheidender für die Konkurrenzfähigkeit der Bahn wird sein, ob bestehende Produktivitätssteigerungspotenziale wie Neat-Effekt, Reduktion der Grenzaufenthaltszeiten, Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, höhere Reisegeschwindigkeiten in den nächsten 15 Jahren realisiert werden können. Nach Meinung der Experten kann mit Sicherheit gesagt werden, dass die Leistungsfortschritte der Bahn in den nächsten anderthalb Jahrzehnten für die Verkehrsmittelwahl im alpenquerenden Gütertransport um ein Mehrfaches entscheidender sein werden als der Ausbau der Strecke Erstfeld-Airolo mit einer zweiten Tunnelröhre.

Bleibt noch die Frage, ob es richtig und zweckmässig ist, der Avanti-Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Es ist wie bei jeder Initiative: Gewisse Verbesserungen sind immer möglich. Der Gegenvorschlag muss aber eine praktikable Alternative zur Initiative sein. Wenn der Gegenvorschlag für den Stimmbürger nicht mehr lesbar und vor allem nicht mehr nachvollziehbar ist, besteht die Gefahr, dass der Stimmbürger zur leicht verständlichen Initiative Ja und zum Gegenvorschlag Nein sagen wird.

Ich bin deshalb der Meinung, dass den einzelnen Bestimmungen nichts Unnötiges in den Gegenvorschlag eingebaut werden darf, was den Gegenvorschlag gefährdet. Andernfalls besteht die Gefahr, dass der Stimmbürger zum Gegenvorschlag nicht Ja sagen wird.

Wir müssen hier zur Kenntnis nehmen, dass sich unsere Bevölkerung und auch die Wirtschaft ihre Mobilität weder vorschreiben noch rationieren lassen. Vielmehr muss eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik auch den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft ausreichend Rechnung tragen. Es ist eine Tatsache, ob wir es wahrhaben wollen oder nicht: Die strassenseitigen Infrastrukturen genügen den individuellen Mobilitätsbedürfnissen nicht mehr und verursachen regelmässig Staus und Verkehrszusammenbrüche.

Die Avanti-Initiative beinhaltet die Möglichkeit zu einem konstruktiven Vorschlag für die weitere Gestaltung der Verkehrspolitik. Der Gegenvorschlag dazu, der die ebenfalls zu lösenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen mit einbezieht, ergänzt die Handlungsmöglichkeit um eine wichtige Komponente. Dass gleichzeitig auch die Frage der gesicherten Finanzierung durch einen Fonds angegangen wird, nachdem sich diese Mittelbeschaffung bereits beim öffentlichen Verkehr bewährt hat, ist nur folgerichtig. Wie bereits oben erwähnt, darf dieser Gegenvorschlag nicht mit Bestimmungen überhäuft und belastet werden, welche die Chancen der Akzeptanz durch den Stimmbürger schmälern. Ich ersuche Sie, auf den Bundesbeschluss einzutreten.

Büttiker Rolf (R, SO): Die Avanti-Initiative – dort möchte ich beginnen, denn das ist ja der Ausgangspunkt unserer heutigen Diskussion – hat der Politik, also uns und den politischen Behörden, ihre Verantwortung für die Leistungs-

fähigkeit der Verkehrsnetze in Erinnerung gerufen. Dass sich diese Initiative in den Übergangsbestimmungen auf die wesentlichen Nationalstrassenabschnitte konzentriert, kann ihr ehrlicherweise nicht zum Vorwurf gemacht werden. Wir haben nämlich Ende der Neunzigerjahre bei der Schiene ein umfangreiches, immerhin 30 Milliarden Franken umfassendes Ausbaupaket, die Eisenbahn-Grossprojekte der Neat, beschlossen. Ich meine, das war richtig, aber heute liegen die vordringlichen Kapazitätsprobleme bei der Strasse.

Der Bundesrat wollte mit seinem Gegenvorschlag die Initiative bekämpfen, der Nationalrat hingegen hat die Grundlagen der Avanti-Initiative aufgenommen. Nicht die Bekämpfung einer Initiative stand dabei im Vordergrund, sondern die Lösung der anstehenden und künftigen Probleme beim Landverkehr. Deshalb mussten weitere Elemente hinzugefügt werden; das haben der Nationalrat und die KVF richtigerweise getan.

Die Überbetonung des Transitverkehrs wurde nicht zuletzt auch vom für den Verkehr zuständigen Departement gefördert. Nicht zu übersehen ist dabei die Tatsache, dass in den vergangenen Jahren die Verkehrspolitik oft mehr durch programmatische Absichtserklärungen und weniger durch die verfassungsrechtlichen Grundlagen bestimmt wurde. Die hochstilisierte Verlagerungspolitik in der Transitfrage ist, ob man dies gerne hört oder nicht, zwar ein Teil der Verkehrspolitik, aber eben nur ein Teil. Die grundlegenden Fragen der Ordnung der Verkehrsströme, der Einbindung unserer Infrastruktur in die internationalen Netze – da bin ich mit Kollege Leuenberger absolut einverstanden –, der Finanzierung des Verkehrs und dessen Organisation, der Angebote der Grundversorgung im Raum und der Bekämpfung der belastenden Auswirkungen sind damit nicht behandelt, vielmehr wurden sie sehr wortreich umschifft.

Wir werden heute den gordischen Knoten nicht einfach durchhauen. Ich hoffe aber, dass es uns mit der heutigen Debatte gelingt, in den verkehrspolitischen Kernfragen wieder festen Boden zu gewinnen. Die Avanti-Initiative hat mit ihrem ganzheitlichen Ansatz das Feld dafür optimal vorbereitet. Lange, zu lange haben Bundesrat und Verwaltung so getan, als ob die Initiative banal und einseitig von der zweiten Röhre am Gotthard und integral von sechs Spuren auf der A1 handeln würde. Diesen Vorwurf, Herr Bundesrat, muss ich Ihnen machen. Die entsprechenden Verlautbarungen standen auch in den Medien. Sicher, die Initiative erwähnt die Notwendigkeit der Behebung der offenkundigen Kapazitätsengpässe auf der A1 und der A2 mit guten Gründen, aber vor dem Hintergrund des Grundanliegens der Initiative, der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen von Schiene und Strasse; dies mit dem Ziel, die Verkehrsnetze des privaten und öffentlichen Verkehrs als Netze betriebsfähig zu gestalten und zu erhalten. Bei der Beseitigung der Engpässe geht es daher letztlich nicht um einzelne Abschnitte oder deren Attraktivität, sondern es geht um die Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit auf den Netzen. Ein Netz ist eben nur so stark wie seine schwächste Stelle. Die Bekämpfung des Staus ist nicht wegen der Staus an sich notwendig, sondern weil das Netz unter der Last der Staus an Leistungsfähigkeit einbüsst und seine Kapazität nicht mehr ausschöpfen kann. Dies gilt im Übrigen für die Strasse und die Schiene.

Diese Überlegungen haben die Mehrheit der KVF-SR dazu gebracht, Ihnen eine Lösung zu präsentieren, die diese Grundgedanken aufnimmt. Sie übernimmt den allgemeinen Teil des Initiativtextes, sie übernimmt folgerichtig die Idee, dass der Alpenraum – in erster Linie geht es dabei um den Gotthard – von diesen Überlegungen nicht ausgenommen werden darf. Anstatt einzelne Strecken namentlich zu erwähnen, wollen wir ein Programm zur Engpassbehebung, welches garantieren soll, dass wir nicht falsche Prioritäten setzen. Konsequenterweise muss dieses Programm auch die Agglomerationen umfassen. Auf diese muss der Bund in der Sorge um die Leistungsfähigkeit seiner Netze ein besonderes Augenmerk richten – wohlverstanden, nicht mit neuen Kompetenzen, aber immerhin mit der Möglichkeit, finanziell

zur Lösung der Probleme in den Agglomerationen beizutragen.

Nicht zuletzt soll dieses Programm über die Schaffung eines Infrastrukturfonds gesteuert werden. Es geht uns hier nicht darum, Reptilienfonds und andere «Kässeli» einzuführen. Es geht um die zentrale Frage, wie wir solche grossen Infrastrukturprojekte finanziell steuern und führen. Nicht die Rückkehr in die finanzwirtschaftliche Steinzeit ist angesagt – ganz im Gegenteil: Ein solcher Fonds, so, wie er von unserer Kommission entworfen wurde, gehört zu den modernen Instrumenten der finanziellen Führung solcher Programme durch die Politik.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, in diesen wesentlichen Punkten der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Herrn Kollege Bieri möchte ich einfach sagen: Wenn sein Projekt oder sein System durchkommt, zwingt er viele hier in diesem Raum, dann der Avanti-Initiative zuzustimmen. Diese Gefahr und dieses Problem könnte er uns mit dem Rückzug der Anträge seiner Minderheit ersparen.

Zur Frage der Demokratie: Ich meine, dass man auch Volks- und Ständesentscheide nach neun, zehn Jahren – so lange ist jetzt diese Frist – durchaus wieder zur Diskussion stellen kann. Ich meine, Volks- und Ständesentscheide kann man jederzeit, laufend, immer wieder zur Diskussion stellen; das ist, glaube ich, auch das Wesen der direkten Demokratie.

Zu Kollege Leuenberger möchte ich einfach noch sagen: Wenn sich alle in diesem Lande während neun Jahren nach Volks- und Ständesabstimmungen an eine Anstands- und Karenzfrist halten, dann ist es ja gut. Aber wenn man so in die Landschaft schaut, stelle ich fest: Einmal ist das gut, dann kann man am Sonntagabend nach einer Abstimmung schon wieder die Diskussion aufnehmen – und hier soll es nach neun Jahren nicht möglich sein; man soll ein Demokratietiefeabbauer und ein Demokratietiefefeind sein, wenn man das wieder zur Diskussion stellt.

Ich plädiere dafür, dass wir nach neun Jahren diesen Volks- und Ständesentscheid in der Form, wie das die Kommissionmehrheit tut, zur Diskussion stellen.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): L'initiative Avanti est une mauvaise réponse à une bonne question et le contre-projet du Conseil national, auquel s'est plus ou moins ralliée la commission, ne résout pas le problème, mais contribue à le compliquer encore.

C'est la raison pour laquelle je vous proposerai tout à l'heure, au nom d'une minorité, de rejeter à la fois l'initiative et le contre-projet.

Quelques éléments pour appuyer cette opinion. J'ai dit tout à l'heure que l'initiative proposait une mauvaise réponse à une bonne question. La bonne question est évidemment la question de savoir comment nous pourrions répondre au défi du transfert de la route sur le rail, transfert voulu par le peuple, comme cela a été souligné par plusieurs intervenants. Autre élément de la question: comment régler la saturation partielle du réseau routier et, particulièrement, le problème de la circulation dans les agglomérations?

Si les questions évoquées sont pertinentes, la réponse est mauvaise pour plusieurs raisons.

La première de ces raisons, c'est que l'initiative propose d'engager sans délai, et notamment sans attendre l'achèvement des nouvelles transversales ferroviaires sous les Alpes, des travaux pour améliorer l'infrastructure routière.

La deuxième raison, c'est que l'initiative propose de créer un fonds d'équipement soustrait aux principes comptables pourtant voulus par ceux-là mêmes qui défendent aujourd'hui le fonds – je parle du frein à l'endettement.

Difficulté supplémentaire enfin, on demande au peuple de régler le problème et de répondre, dans un même dispositif, à trois questions controversées: faut-il ou non un deuxième tube routier sous le Gothard? faut-il ou non créer un fonds d'investissement? faut-il ou non financer le trafic d'agglomération? Et, malgré ce qu'a dit tout à l'heure M. Büttiker, il ne fait pas de doute que poser, dans une même question, ces trois problèmes, porte atteinte au choix démocratique, dans

la mesure où on peut parfaitement être en faveur d'une de ces propositions et contre les deux autres.

Le dispositif proposé par le Conseil national et qu'a repris la commission ne répond donc pas à la question posée et crée même de nouvelles interrogations. Une première interrogation concerne ce fameux fonds d'infrastructures, qui a pour seul but de soustraire les investissements routiers au frein à l'endettement. Je trouve assez choquant qu'une partie de nos collègues, qui se sont fait les avocats éloquentes de ce frein à l'endettement, cherchent maintenant à se soustraire à la savante mécanique qu'ils ont eux-mêmes mise au point pour financer des dépenses en matière routière. Parce qu'alors, si la recette, c'est les fonds, eh bien il n'y a pas de raisons de se gêner: on peut créer des fonds pour la recherche scientifique, pour le financement de l'assurance-maladie, pour le financement des dépenses de toutes sortes! Vous avouerez tout de même que la ficelle est un peu grosse.

Autre élément discutable, qui sous-tend la proposition de la commission et qui définit le contre-projet: le peuple a voté des crédits très importants pour les infrastructures ferroviaires, et il convient – ce serait logique – d'achever ces infrastructures, de voir si elles répondent aux besoins, avant de se lancer dans de nouvelles dépenses qui contredisent les principes que nous avons défendus antérieurement.

Le raisonnement des promoteurs d'Avanti me fait penser à celui de ces ingénieurs qui sévissaient dans certaines de nos communes et qui définissaient la largeur utile des routes en envisageant systématiquement l'hypothèse du croisement de deux chasse-neige – qui se produit, comme on sait, tous les 150 ans!

L'initiative et le contre-projet constituent une tentative visible d'augmenter de manière démesurée les infrastructures, sans avoir vérifié si les projets en cours de réalisation répondent ou non aux besoins.

Enfin, et c'est le représentant d'une région périphérique qui vous parle, le réseau autoroutier défini et voulu par le peuple, le Parlement et le gouvernement n'est pas achevé. Cet achèvement est même régulièrement remis en question, notamment sous le prétexte de la situation financière délicate de la Confédération. Et alors même qu'on explique aux représentants des régions périphériques qu'on n'a pas assez d'argent pour achever le réseau autoroutier qui aurait dû l'être depuis longtemps, certains magiciens dans cette Chambre et au Conseil national trouvent des recettes pour financer le doublement de certaines infrastructures lourdes. Vous pouvez donc bien comprendre que, dans certaines régions qui ne sont pas encore reliées au réseau des routes nationales, on se demande de qui l'on se moque.

Toutes ces raisons me paraissent suffisantes pour vous proposer de rejeter à la fois l'initiative populaire Avanti, qui préconise des infrastructures démesurées pour régler un problème qui est en cours de résolution, et le contre-projet de la commission.

En effet, le contre-projet complique la situation, il propose au peuple un choix qui n'est pas clair et il constitue tout simplement un moyen pour éviter le frein aux dépenses, défendu il n'y a pas si longtemps dans cette Chambre et devant le peuple.

Lombardi Filippo (C, TI): Es ist bemerkenswert und eigentlich zu bedauern, dass sich bereits unsere Eintretensdebatte grossmehrheitlich einzig auf die Gotthardfrage konzentriert hat, mit Behauptungen, die ich gern in der Detailberatung erwidern werde. Versuchen wir aber vorerst, den Gesamtüberblick nicht zu verlieren.

Der Ausgangspunkt unserer heutigen Debatte, Kollege Büttiker, liegt eigentlich nicht in der Avanti-Initiative, sondern geht viel weiter zurück. Unsere Eidgenossenschaft entstand 1291, nicht so sehr, weil die Herren Gessler und Tell Pfeile und Äpfel austauschen wollten, sondern höchstwahrscheinlich, weil die Bevölkerung der Urkantone die neu eröffnete Gotthardachse lieber unter eigener Kontrolle hatte, als den Habsburgern die Maut zu entrichten. Während der darauf

folgenden Jahrhunderte erweiterte sich die Eidgenossenschaft nach Norden und nach Süden, um den grösstmöglichen Teil der entscheidenden Strecke Zürich-Mailand unter eigener Obhut zu haben. Später, nach ihrer Erweiterung gegen Westen, entdeckte die Schweiz mit dem Simplon eine zweite Achse nach Mailand. Unsere Verkehrsgeschichte wurde – besonders in den letzten zwei Jahrhunderten – von der Dialektik zwischen diesen zwei Achsen geprägt, so im Strassen- wie im Eisenbahnbereich bezüglich alter Berglinien und Neat. Dieser eigentlich unnötige Streit und die damit verbundenen Verspätungen haben uns viel gekostet. Erst mit dem Neat-Entschluss haben wir endlich den richtigen Weg gefunden, nämlich die beiden Achsen parallel zu entwickeln.

Fazit: Die Schweiz ist und bleibt nicht nur eine Willensnation, sondern auch eine Verkehrsnation mitten in Europa, mit allen Vorteilen, die daraus entstehen, aber auch mit einigen Nachteilen, die wir richtigerweise zu minimieren versuchen. Unsere Geschichte zeigt aber, dass die einzige vernünftige Lösung in einer Netzvision liegt, die die verschiedenen Achsen und alle Regionen berücksichtigt. Das mag manchmal teuer sein, ist aber die einzige Möglichkeit, allen Rechnung zu tragen und Ausweichlösungen zu haben, sobald die eine oder die andere Achse aus irgendwelchen Gründen – Unfälle, Lawinen, Erdbeben, Sanierungsarbeiten – blockiert wird. Diese Lehre aus unserer Geschichte, nämlich den Streit zwischen Achsen zu vermeiden, ergänzt sich mit einer zweiten Lehre aus den letzten fünfzig Jahren, und zwar damit, dass wir auch den Streit zwischen verschiedenen Verkehrsträgern unbedingt vermeiden und keinen Religionskrieg zwischen Schiene und Strasse auslösen sollten.

In der Tat – was haben wir seit dem Zweiten Weltkrieg falsch gemacht? Klar: Während dreissig Jahren haben wir nur Autobahnen gebaut, die Eisenbahn blieb sozusagen auf der Strecke. Damit kamen wir mit erheblicher Verspätung zum heutigen Standpunkt. Die «Bahn 2000», die unsere Agglomerationen effizienter vernetzen sollte, sowie der Alpen transit, der unsere Verlagerungspolitik nach dem Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens mit der EU überhaupt ermöglichen sollte, bleiben heute noch auf dramatische Art unvollständig.

Um diese Verspätung aufzuholen, haben wir seit etwa 15 Jahren mit unserer Verkehrspolitik der Neunzigerjahre alles auf die Bahn gesetzt. Damit haben wir den Bau neuer Strassen systematisch und eigentlich auch ideologisch bekämpft. So werden fälschlicherweise auch Volksabstimmungen interpretiert. Das Ja zur Neat und zur LSVA wird als ein pauschales Nein zum Strassenbau verkauft, wobei es lediglich ein Beweis für die Komplementarität der zwei Verkehrsträger sein sollte. Das Volk hat nämlich die Treibstoffzusatzsteuer für den Nationalstrassenbau akzeptiert und wurde nie mehr gefragt, ob es diese rückgängig machen wolle. Es ist nur korrekt, wenn wir diese zweckgebundenen Mittel entsprechend für den Strassenbau benutzen, so wie es richtig ist, den vorgesehenen LSVA-Anteil für die Finanzierung der Neat vollständig zu benutzen und ihn nicht mit dem Entlastungspaket schon wieder zu reduzieren; dies eigentlich im Widerspruch zu den Versprechen, die wir dem Volk gemacht haben.

Immerhin: So wie der Streit zwischen Gotthard und Lötschberg-Simplon falsch war, wäre es heute fatal, einen neuen «Religionskrieg» zwischen Strasse und Schiene auszulösen. Die Schweiz wird morgen genau so wie gestern in beiden Bereichen unbedingt die besten Infrastrukturen nötig haben, um ihre wirtschaftliche, touristische und logistische Entwicklung zu sichern; sei es im Binnenverkehr als Faktor eines nationalen Zusammenhaltes, sei es im Transitverkehr, um die Rolle als Brücke und nicht als Nadelöhr im Zentrum Europas wahrzunehmen.

Frühzeitig die Probleme zu erkennen und langfristig zu planen – auch über zwanzig Jahre, Kollege Leuenberger –, ist in dieser Hinsicht bestimmt kein Luxus. Genau das hat uns in den letzten fünfzig Jahren gefehlt. Diese fruchtbare und dringend nötige Debatte hat die Avanti-Initiative in unserem Land ausgelöst, indem sie den Bund auffordert, sich im

neuen, unbestrittenen Artikel 81 Absatz 2 für die Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Strassen- sowie im Eisenbahnverkehr einzusetzen. Dazu hat die Initiative aber drei Autobahnstrecken namentlich erwähnt – ganz im föderalistischen Sinn –, um allen Landesteilen eine Lösung ihrer Verkehrsprobleme anzubieten, und zwar dank einer willkommenen Neuüberlegung zu unserem Autobahnnetz. Ein halbes Jahrhundert nach der ersten Planung ist eine solche Neuüberlegung völlig gerechtfertigt, und sie darf bestimmt nicht als Verbetonierungswut der Autolobby bezeichnet werden.

Man kann es noch besser machen, und das hat der Bundesrat getan, indem er auch den Agglomerationsverkehr in diese Neuüberlegung aufgenommen hat. Es ist sicher auch hier richtig, keinen Kampf auszulösen, nämlich einen Kampf zwischen Autobahnen und Agglomerationsstrassen, sondern eine Gesamtvision anzustreben. Falsch war hingegen der Versuch – oder sogar die Versuchung – des Bundesrates, einen neuen Religionskrieg auszulösen, und zwar einen Religionskrieg zwischen dem Mittelland, wo alle Probleme gelöst werden sollten, und den Alpen, wo für die gefährlichste Strecke des Landes in absehbarer Zeit keine Lösung vorgesehen wäre.

Diesen Fehler hat der Nationalrat korrigiert. Er hat die Sache seinerseits noch besser gemacht, indem er eine langfristige und nachhaltige Gesamtfinanzierung für diese Infrastrukturen vorgesehen hat, ohne die erheblichen Mehrkosten, die durch die Unterbrüche einer Stop-and-go-Politik verursacht werden.

Die nationalrätliche Version hat natürlich auch Kritik ausgelöst. Dieser Kritik will die Mehrheit unserer Kommission Rechnung tragen, indem sie uns heute eine überlegtere Fassung vorschlägt: Die Fondslösung wird besser definiert, um mögliche Ängste zu beseitigen. Die Rolle des Parlamentes im ganzen Prozess wird verstärkt, es wird auf eine Liste der prioritären Strecken verzichtet, die Frist für die öffentliche Auflage der Projekte erster Dringlichkeit wird von sechs auf acht Jahre verlängert, und dem Verlagerungsziel sowie dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen wird auch ein Platz eingeräumt.

Das Wichtigste aber ist, dass die Fassung der Mehrheit unserer Kommission effektiv weiter die zentrale Idee einer Gesamtlösung vertritt. Wir brauchen keinen Religionskrieg zwischen Strasse und Schiene, zwischen Autobahnen und Agglomerationsstrassen, zwischen Mittelland und Alpenland. Die einzige vernünftige Antwort und die einzige Möglichkeit, überhaupt den Rückzug der Avanti-Initiative zu erreichen, besteht deshalb darin, die Problematik gesamtschweizerisch anzupacken und der Versuchung zu widerstehen, die Gotthardfrage wieder einmal vom Rest abzugrenzen und wieder einmal um Jahrzehnte zu verschieben, wie dies in unserer Geschichte schon der Fall gewesen ist. Auf diese spezifische Gotthardfrage werde ich in der Detailberatung zurückkommen und die Behauptungen der Kollegen Bieri, Leuenberger und Gentil dezidiert bekämpfen, weil ich sie für grundsätzlich falsch halte.

Der Gegenvorschlag der Mehrheit enthält die Gesamtvision, die wir für unsere Zukunft brauchen. Er ist vollständig, föderalistisch ausgewogen und überlegt. Er ist im Volk mehrheitsfähig. Ich bitte Sie, auf ihn einzutreten und ihn vollständig und ohne ideologische Ausklammerungen zu unterstützen.

Stadler Hansruedi (C, UR): Es erstaunt sicher nicht, dass ich als Nichtkommissionsmitglied hier drei grundsätzliche Überlegungen anstelle:

1. Wie diese sensible Frage hier im Parlament angegangen wird, ist durchaus – Herr Büttiker – eine Frage des Demokratieverständnisses. Die Avanti-Initiative stellt die zweite Röhre am Gotthard in den Mittelpunkt. Das ist durchaus legitim; als Demokrat respektiere ich das Recht des Bürgers, mit einer Volksinitiative auch eine Frage zur Disposition zu stellen, die mir persönlich vielleicht nicht passt. Eine solche Volksinitiative soll auch, wenn sie die formellen Voraussetzungen erfüllt, Volk und Ständen vorgelegt werden. Der Gegenvorschlag des Nationalrates und auch jener der Kom-

missionsmehrheit widersprechen jedoch meinem demokratischen Empfinden in zweifacher Hinsicht:

Artikel 84 der Bundesverfassung, der Alpenschutzartikel, wurde vom Verfassungsgeber, d. h. vom Volk und von den Ständen, gegen den Willen der grossen Mehrheit des Parlamentes und auch gegen den Willen des Bundesrates in unsere Verfassung geschrieben. Ich denke, es wäre für das Parlament gut, wenn es heute diesen Entscheid respektieren und jetzt nicht an dieser Verfassungsbestimmung herumzimmern würde. Dies ist für mich eine Frage des Demokratieverständnisses, unabhängig davon, welche Meinung man in der Sache selber vertritt. Der Bundesrat respektiert mit seinem Gegenvorschlag den damaligen Entscheid des Verfassungsgebers, ebenso das Konzept der Minderheit Bieri, das ich unterstütze.

Der Gegenvorschlag des Nationalrates und der Antrag der Kommissionsmehrheit sind aber noch unter einem anderen Gesichtspunkt bedenklich: Der Stimmbürger wird um sein Recht geprellt, zu verschiedenen Fragen eine differenzierte Meinung abzugeben. Er kann nicht differenziert sagen, ob er den Agglomerationsverkehr, die zweite Röhre am Gotthard, den Ausbau der Nationalstrassen und einen Infrastrukturfonds will. Nein: Es wird ihm ein einziges Paket vorgeschlagen nach dem Motto «Alles oder nichts». Ich höre natürlich die Ausführungen zur Einheit der Materie; aber nicht alles, was rechtlich erlaubt ist, ist politisch immer auch klug. Mit dem Gegenvorschlag des Bundesrates oder auch dem Antrag der Minderheit Bieri wird dem Stimmbürger mindestens eine Wahlmöglichkeit zur Avanti-Initiative eröffnet. Der Gegenvorschlag des Nationalrates und jener der Kommissionsmehrheit laufen nach dem Motto «de Füüfer und s'Weggli», und zusätzlich wird noch der Kuss der Bäckerfrau eingefordert. Es ist kein Gegenvorschlag im Sinne einer Wahlmöglichkeit zur Avanti-Initiative, sondern der Gegenvorschlag heisst eigentlich «Avanti plus». Sollte ein Antrag obsiegen, der in Artikel 84 der Bundesverfassung eingreift, beantrage ich Ihnen mit einem Eventualantrag, dass die Vorlage aufgeteilt wird, sodass der Souverän noch eine Wahlmöglichkeit mit und ohne Gotthard hat.

2. Zum Röhrenblick, oder wie halten wir es mit der Mobilität im Kopf? Die Staus am Gotthard sind zwar spektakulär; jeder, der die Engpässe unseres Strassennetzes sauber analysiert, kommt jedoch zum eindeutigen Ergebnis, dass die Staus am Gotthard in keinem Verhältnis zu den Staus in den Agglomerationen Basel, Luzern, Zürich, Lugano, Chiasso, Lausanne oder Genf stehen. Trotzdem ist die politische Debatte, wie bei einem Röhrenblick, im Blickwinkel eingeschränkt und irrational immer auf die zweite Gotthardröhre fixiert. Der Gegenvorschlag des Bundesrates setzt deshalb richtigerweise bei den Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen an. So kommentierte doch beispielsweise die «NZZ» den Gegenvorschlag des Bundesrates am 23. August 2001 treffend mit den Worten «Avanti, aber in die richtige Richtung».

Dass Mobilität für die Wirtschaft und für die Menschen wichtig ist, müssen wir nicht lange diskutieren, das ist unbestritten. Auch für mich gibt es kein Ausspielen von der Schiene gegen die Strasse. Beide Infrastrukturen haben wichtige Aufgaben zu erfüllen und sich gegenseitig sinnvoll zu ergänzen. Aber die überbordende Mobilität stösst auch an Grenzen, sie kollidiert mit anderen schützenswerten Rechtsgütern. Allein durch den Bau neuer Infrastrukturanlagen, fast im Sinne eines Wettrüstens, bekommen wir das grundsätzliche Problem nicht in den Griff, denn der Beweis, dass zusätzliche Strassenkapazitäten überall und immer mehr Verkehr mit sich bringen und gebracht haben, muss nicht mehr geführt werden, dieser Beweis ist erbracht; es werden nur die Engpässe verlagert. Unbestritten ist, dass mit neuen Technologien beim Schadstoffausstoss erhebliche Verbesserungen erzielt werden könnten. Nur werden diese Verbesserungen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen wieder «aufgefressen». Unbestritten ist, dass es diesen konkreten Unfall im Gotthardtunnel in einem richtungstrennten Tunnel nicht gegeben hätte. Auch hier werden allfällige kurzfristige Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit durch das

Verkehrsaufkommen wieder wettgemacht werden, denn wenn wir von Verkehrssicherheit sprechen, gehört es zur Ehrlichkeit zu sagen, dass es bei x Tunnelröhren, wie auf allen Strassen, ein Restrisiko von gefährlichen Begegnungen gibt. Denn menschliches Fehlverhalten kann nie ausgeschlossen werden. Auch blendet die öffentliche Wahrnehmung die anderen 550 jährlichen Verkehrstoten gerne aus.

3. Eine letzte Bemerkung: Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag des Nationalrates und auch jener der Kommissionsmehrheit sind aus verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Gründen abzulehnen. Ich könnte durchaus auch lamentieren über den beschwerlichen Weg bei der Umsetzung der Verlagerungspolitik oder über die verschiedenen ungelösten Widerslichkeiten beim grenzüberschreitenden Güterverkehr und auf den Zulaufstrecken im Norden und Süden – oder über das schlechte Verkehrsdossier bei den bilateralen Verträgen. Letzteres wurde uns nicht zuletzt durch ein besseres Luftverkehrsdossier beschert; heute kann man sich fragen, ob nicht das Umgekehrte richtiger gewesen wäre.

Wir alle haben aber immer gewusst, dass wir bei der Umsetzung der Verlagerungspolitik einen beschwerlichen Weg vor uns haben. Das Schweizervolk hat aber in eindrücklicher Art und Weise durch einzelne Entscheide die Eckpfeiler einer gesamtheitlichen und langfristig angelegten Verkehrspolitik gesetzt und immer wieder bestätigt. Verkehrspolitisch ist der Antrag der Kommissionsmehrheit falsch, weil man ganz klar Signale aussendet, dass wir bald wieder die Strassenkapazität ausbauen werden und deshalb in absehbarer Zeit zusätzliche Strassenkapazitäten durch die Alpen zur Verfügung stehen. Erst wenn die Verlagerungspolitik greift – diese Beurteilung ist erst nach der vollen Inbetriebnahme der Neat am Lötschberg und am Gotthard möglich –, soll ohne irgendwelchen Druck die Frage einer zweiten Röhre abschliessend beurteilt werden.

Das Signal ist aber auch wirtschaftlich falsch: Wir investieren Milliarden in die Schiene; gleichzeitig treffen wir die Vorbereitungen für Milliardeninvestitionen in die Strassenstransitachse, mit denen begonnen werden soll, noch bevor die Investitionen in die Schiene voll greifen können. So wird die Wirtschaftlichkeit der mit vielen Steuerfranken bereitgestellten Neat gefährdet. Es schleckt nun einmal auch keine Geiss weg, dass eine schnelle Strassenroute durch den Gotthard in direkter Konkurrenz zur Neat stehen wird. Verkennen wir doch auch die Tatsache nicht, dass von dieser schnellen Route – neben dem Individualverkehr an den staugefährdeten Feier- und Ferientagen – vor allem der Transitschwerkehr profitieren würde.

Und noch ein Wort zum Trumpf beim Spiel mit der EU. Da kann ich nur eines sagen: Wenn man Trümpfe totdredet, sind es bald auch keine Trümpfe mehr.

Ich lehne die Volksinitiative ebenso wie den Antrag der Kommissionsmehrheit ab, denn auch der Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit ist unter demokratischen Gesichtspunkten bedenklich, verkehrspolitisch heute falsch und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten abzulehnen.

Brändli Christoffel (V, GR): Mit dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative sollen Prioritäten für die zukünftige Verkehrspolitik gesetzt werden. Eine Gesamtschau und -wertung fehlt allerdings; von Ausgewogenheit ist sehr wenig zu sehen, obwohl die Kommission diesen Begriff verwendet. Vielmehr werden die Aktivitäten des Bundes sich noch mehr auf die Lösung der Verkehrsprobleme der Zentren unseres Landes ausrichten. Die Kapazität der bestehenden Nationalstrassen soll weiter ausgebaut werden, die Agglomerationsprobleme sollen mit zusätzlichen Bundesmitteln gelöst werden.

Gegen die Zielsetzung, aktuelle Verkehrsprobleme zu lösen, ist an und für sich nichts einzuwenden. Will man aber dieses Ziel anstreben, so müssen wir klare Antworten auf die Frage geben, welche Auswirkungen dies auf die Verkehrerschliessung der übrigen Regionen hat und wie die Vorhaben finanziert werden sollen. Eine zusätzliche Konzentration der Mittel auf wenige, privilegierte Regionen kann wohl nicht zur Diskussion stehen.

Zwei Punkte aus den Anträgen der Kommissionsmehrheit fallen auf: Sie verlangen erstens zusätzliche Beiträge zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen, und sie wollen zweitens mit den Vorschlägen eine – wie sie sagen – national ausgewogene Siedlungsentwicklung erreichen.

Die Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen ist für mich selbstverständlich unbestritten. Nun gibt es aber zwei Seiten: einerseits die Frage der Realisierung dieser Vorhaben und andererseits die Frage, wer sie finanzieren soll. Hier beginnt das Problem: Bisher haben wir kaum hinterfragt, ob die heutigen Finanzierungssysteme ausgewogen sind. Wenn eine Erschliessung als nötig erachtet wurde – ich spreche nur von nationalen Erschliessungen –, wurde sie von Bundesseite stark mitfinanziert. Mit dem NFA wird sich der Bund bei den nationalen Werken noch stärker engagieren, weil er sich ja bei den Nationalstrassen voll engagieren will. Die Konsequenzen dieser Politik, die nun mit den Anträgen der Kommissionsmehrheit noch verstärkt werden soll, sind erschreckend. Ein Aargauer bezahlt heute 387 Franken pro Kopf an die Haupt- und Nationalstrassen, ein Zürcher 486 Franken, und gegenüber einem schweizerischen Mittel von 620 Franken bezahlen ein Urner 823 und ein Bündner gar 1253 Franken. Es ist meiner Meinung nach dringend nötig, dass hier für alle Regionen unseres Landes einigermassen gleich lange Spiesse geschaffen werden; die Verzerrungen sind heute enorm.

Zur zweiten Zielsetzung, einer national ausgewogenen Siedlungsentwicklung, Ausgewogenheit hat ja zu tun mit Gleichgewicht, mit gleich langen Spiessen; es kommt einem eine Waage in den Sinn, wenn man das Wort hört. Die Ausführungen der Kommission haben es aber deutlich gemacht: Es geht nicht um eine flächendeckende, ausgewogene Siedlungsentwicklung, sondern darum, einige Zentren zusätzlich zu begünstigen. Damit verstärkt man die heute schon bestehende Tendenz, einzelne Regionen und Agglomerationen zu bevorzugen. Gleichzeitig werden damit periphere Gebiete benachteiligt. Oder kann man den Begriff «ausgewogene Siedlungsentwicklung» wirklich so verstehen, dass diese Zielsetzung flächendeckend für die ganze Schweiz gilt? Die Aussagen der bisher gehörten Redner sprechen hier eine deutlich andere Sprache. Das ist meiner Meinung nach äusserst bedenklich. Bedenklich deshalb, weil wir heute bereits bestehende Verkehrsinfrastrukturen in den nicht privilegierten Gebieten unseres Landes in ihrer Substanz nicht mehr erhalten können und diese zunehmend verganden. So können beispielsweise im Kanton Graubünden gemäss Untersuchungen über 40 Prozent – über 40 Prozent! – der sanierungsbedürftigen Strassen nicht finanziert werden; das schweizerische Mittel bezüglich Sanierungsbedarf liegt unter 20 Prozent. Auch im Schienenverkehr sieht es unabhängig von den qualitativ grossen Unterschieden in der Erschliessung nicht anders aus: Über 30 Prozent des Rollmaterials der Rhätischen Bahn ist beispielsweise über 60 Jahre alt. Sie werden sagen, dies alles habe mit der vorliegenden Vorlage nichts zu tun. Ich teile diese Auffassung nicht. Wenn wir heute hingehen und neue Prioritäten festlegen, wenn auch nur in einem Teilbereich, müssten wir uns auch Gedanken darüber machen, wie wir unsere Verkehrspolitik der Zukunft damit präjudizieren. Wir müssen Antworten darauf geben, wie wir in diesem Land in Bezug auf die Grunderschliessung einigermassen gleich lange Spiesse schaffen können. Was wir hier machen, ist das Gegenteil davon.

Ich bitte den Bundesrat und die Kommission, sich eingehend mit diesen Aspekten auseinander zu setzen. Dies deshalb, weil wir in nächster Zeit mit der Bahnreform, mit der Strassenplanung, mit dem NFA wichtige Weichen stellen werden. Gerne hoffe ich dabei, dass dannzumal sowohl in Bezug auf die Qualität der Verkehrserschliessung wie auch in Bezug auf die Finanzierung in unserem Land endlich Vorschläge auf den Tisch kommen, die allen Regionen einigermassen gleich lange Spiesse in der Verkehrserschliessung bieten. Sie werden verstehen, dass ich aufgrund meines Votums den Vorschlägen, die hier auf dem Tisch liegen, nicht zu-

stimmen kann, bis die entsprechenden Grundlagenarbeiten erarbeitet worden sind.

Marty Dick (R, TI): Au milieu des années septante, lorsque j'ai débuté ma carrière de magistrat, il y avait dans le canton du Tessin un mort tous les cinq jours et demi sur les routes du canton. Cela correspondait à des chiffres d'authentique guerre civile. Ce nombre de décès sur les routes – et ce qui s'est passé au Tessin s'est passé aussi au niveau national – a continuellement diminué. Pourquoi? Evidemment, la qualité des véhicules s'est améliorée. Mais le facteur déterminant a été l'amélioration de l'infrastructure. Au Tessin, cette connexion est particulièrement évidente: tout au long des travaux de construction de l'autoroute et lors de l'ouverture de nouveaux tronçons, le nombre de morts sur les routes a diminué d'une façon tout à fait parallèle.

Je crois qu'il est faux – et c'est une vision purement idéologique qui conduit à cela – de considérer l'autoroute uniquement comme porteuse de nuisances. L'autoroute, si elle est bien faite, peut s'insérer dans le paysage: l'autoroute tessinoise a été, dans le monde entier, citée dans des revues d'architecture pour son élégance et sa qualité architecturale; l'autoroute permet à des secteurs et à des régions éloignées de se développer; l'autoroute – et aujourd'hui, c'est cet aspect qui m'intéresse le plus – contribue à une sécurité nettement meilleure. Il y a au Tessin toute une série de villages et de bourgades qui, grâce à l'autoroute, ont réappris à vivre alors qu'auparavant, ils étaient traversés par tout le trafic de transit.

Il y a quelques années de cela, par le biais de mon interpellation «Galerie d'autoroute du Saint-Gothard. Sécurité et viabilité» (98.3539), j'avais soumis au Conseil fédéral le problème de la sécurité dans le tunnel du Gothard. Je tiens à préciser que lorsque j'ai déposé cette interpellation, il n'y avait pas encore eu l'accident en Autriche, ni celui du Mont-Blanc, ni évidemment celui du Gothard. Tout simplement, j'ai eu moi-même un accident: un pneu qui a éclaté dans le tunnel du Gothard. Bien que je prenne ce tunnel une centaine de fois par année, le fait de rester une demi-heure dans une des niches et de voir ce qui se passait dans le tunnel m'a absolument impressionné et affolé.

Après que vous avez répondu, Monsieur le Conseiller fédéral, à cette interpellation, il y a eu l'accident au tunnel du Mont-Blanc, puis celui en Autriche, et bien après celui en Suisse.

M. Hess nous a dit que le pouvoir politique ne s'était pas prononcé sur les deux tunnels routiers et que, lorsqu'on avait construit le tunnel du Saint-Gothard, il s'agissait d'un seul tunnel. C'est vrai, mais au niveau technique, lorsque les travaux ont été lancés par les ingénieurs, ceux-ci sont toujours partis du principe qu'il fallait percer deux tubes. Si les spécialistes, aujourd'hui – ceux qui ont l'oeil averti du technicien –, regardent la structure, ils voient parfaitement bien que le tube qu'il y a actuellement n'est que la moitié de l'ouvrage: comme l'éclairage est disposé, etc.

Ce qu'il m'importe de souligner, c'est que, dans les documents disponibles au moment de l'approbation de l'ouvrage au Saint-Gothard, on avait prévu que cette structure allait absorber tout au plus 1,5 million de véhicules par an. Aujourd'hui, il en passe 6 millions. Je crois qu'il se pose dès lors un problème de responsabilité: du chef du département, du Conseil fédéral et de nous. Si un nouveau désastre se produisait, je comprendrais qu'une victime intente une action judiciaire contre la Confédération. Parce que si une structure a été ouverte au trafic, si les techniciens disaient eux-mêmes qu'elle était adaptée au passage de 1,5 million de véhicules par an et si l'on tolère qu'il en passe 6 millions, dont des camions dont on ignore quel genre de chargement ils ont, je trouve qu'il y a une responsabilité qui pourrait être aussi pénale. Donc ne faisons pas de l'idéologie avec ce tunnel du Gothard, mais respectons simplement la vie et la santé des gens! Je trouve qu'au Gothard, on prend trop à la légère le problème de la sécurité.

Il y a un autre argument, c'est celui de l'accessibilité d'une région. M. Bieri nous dit, que d'après la statistique des pas-

sages, l'axe du Saint-Gothard ne serait pas prioritaire. C'est peut-être vrai! Mais sachez qu'au moindre accident au Saint-Gothard, toute une région reste bloquée parce qu'il n'y a pas d'autres alternatives. Dès lors, il est quand même un peu choquant de voir qu'on a construit une troisième galerie au tunnel du Baregg, sans aucun problème, alors qu'il y a d'autres possibilités routières de contournement juste à côté, qu'il y a un chemin de fer qui va permettre l'introduction dans très peu de temps d'un train direct Zurich-Berne chaque quart d'heure, et qu'on s'apprête aussi à construire une troisième galerie au Belchen.

J'ai donc de la peine à comprendre le pourquoi de cette discussion idéologique sur le Saint-Gothard! Je pense que les problèmes de trafic doivent être résolus avec d'autres moyens, autrement je devrais vous suggérer, pour limiter l'excédent de trafic sur l'autoroute Zurich-Berne, d'interrompre une des pistes sur 17 kilomètres, si telle est la solution pour contrôler le trafic.

Une toute dernière remarque. Ce Conseil, contre l'avis du Conseil fédéral, avait, il y a une année ou deux, transmis à l'unanimité – par 34 voix sans opposition – la recommandation 01.3571, qui demandait que la route du col soit ouverte le plus tôt possible, que l'on fasse donc les interventions nécessaires et que l'on mette sur l'autoroute des signalisations avancées pour que cette route du col puisse être utilisée plus fréquemment. Je constate que jusqu'à aujourd'hui, on n'a strictement rien fait dans ce sens. Je trouve cela aussi absolument déplorable.

Frick Bruno (C, SZ): Gestatten Sie mir, zwei Feststellungen zur Frage der zweiten Röhre am Gotthard anzufügen und die Folgerungen daraus zu ziehen.

Die erste Feststellung: Für mich ist die zweite Röhre am Gotthard mittelfristig nötig, um den Fluss des Personenverkehrs und den binnenschweizerischen Lastwagenverkehr überhaupt gewährleisten zu können. Das ist für mich vorab eine Frage der Sicherheit. Wir wissen auch, dass der Unterhalt bei einem wechselspurigen Verkehr kaum möglich ist. Wir wissen, dass der landesinterne Verkehrsfluss erheblich leidet. Es ist – ausser aus ideologischen Gesichtspunkten – nicht einsehbar, warum an der kritischen Stelle zwischen Hamburg und Italien ein künstliches Hindernis eingebaut ist. Es muss mittelfristig verschwinden.

Die zweite Feststellung ist ebenso bedeutend: Mit einer zweiten Röhre kann unter dem heutigen Landverkehrsabkommen das Verlagerungsziel nicht erreicht werden. Die Gebühren sind zu tief. Die zweite Röhre wird den Lastwagenverkehr am Gotthard anziehen, sie wird ihn überlasten, und das steht den Zielen unserer Verkehrspolitik entgegen.

Die Folgerung: Es ist nicht möglich, die zweite Röhre und das Verlagerungsziel im heutigen rechtlichen Rahmen zu realisieren; das Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union steht dem entgegen. Was ist die logische Konsequenz? Es gibt nur eine politische Konsequenz, wenn wir die Notwendigkeit der zweiten Tunnelröhre langfristig bejahen: Wir müssen das Landverkehrsabkommen mit der EU neu verhandeln. Insbesondere muss es für die Schweiz möglich sein, eine Maut – eine Gebühr – für den alpenquerenden Güterverkehr zu erheben, allenfalls in Form einer Tunnelgebühr. Varianten sind viele denkbar. Aber es ist unabdingbar, das Landverkehrsabkommen neu auszuhandeln. Die Frage ist: Wann tun wir das? Möglichst bald! Bringen wir die Forderung möglichst rasch vor die Europäische Union. Es steht eine neue Verhandlungsrunde an; wir werden nächste Woche in den Aussenpolitischen Kommissionen dazu konsultiert. Bei dieser Gelegenheit haben wir die Frage zu prüfen, ob das Landverkehrsabkommen bereits zu diesem Zeitpunkt zur Disposition gestellt werden kann.

Man mag vordergründig einwenden, das habe keinen Zusammenhang zur Osterweiterung und zu den bilateralen Verträgen I. Das ist vielleicht eine schweizerische Sicht; die Europäische Union denkt ganz anders. Italien packt Fiskalfragen und Milchabsatzfragen ins gleiche Verhandlungspaket und hat damit Erfolg. Zu prüfen ist, ob nicht die Schweiz

einen ähnlichen Schritt in diesem Bereich tun soll; wir werden nächste Woche darüber reden müssen. Heute lautet aber mein Bekenntnis: Das Landverkehrsabkommen ist neu zu verhandeln, damit wir die zweite Gotthardröhre als verkehrspolitische Notwendigkeit mittelfristig errichten und die Verlagerung des Güterverkehrs als Ziel erreichen können.

Unter diesem Gesichtspunkt sind die Anträge der Minderheit Bieri mit dieser Forderung durchaus kompatibel und ermöglichen ihre Realisierung am leichtesten.

Merz Hans-Rudolf (R, AR): Ich konzentriere mich auf eine finanzpolitische Bemerkung. Ich finde es gut, dass diese am Schluss kommt, man hat sie dann noch am längsten in Erinnerung.

Ich habe in der letzten Session mit Herrn Hofmann die Klinge gekreuzt bezüglich der Frage, wie ein solcher Fonds finanziert werden sollte, und damals die Auffassung vertreten, dass ich mich allen Bestrebungen zur Verselbstständigung von weiteren Ausgaben widersetze.

Die Ausgangslage, das wissen wir alle, ist klar. Wir haben ein Budget von etwa 52 Milliarden Franken beim Bund und Ausgaben von etwa 27 Milliarden Franken, die heute schon durch Spezialfinanzierungen oder durch Spezialinstitutionen am Bundeshaushalt vorbeifliessen. Diese Summe darf nicht erhöht werden, sonst haben wir eines Tages unseren Haushalt schlicht nicht mehr im Griff. Ich hatte die Befürchtung – um das noch deutlicher zu sagen –, dass das, was man Strassenlobby nennt, mit den Treibstoffzöllen in der Tasche sich vom Bundeshaushalt verabschiedet. Ich hätte mich einer Finanzierung à la FinöV-Fonds mit allen Mitteln widersetzt. In den letzten zwölf Jahren haben wir 32 Milliarden Franken Defizite aufgebaut, und die Gesamtschulden betragen 122 Milliarden Franken. Wir müssen nun einfach Wege finden, um auch neue Projekte in den ordentlichen Haushalt des Bundes zu integrieren, damit er manövrierbar bleibt.

Ich bin mit allem, was Herr Büttiker heute Morgen sagte, einverstanden. Nur ein Punkt ist mir etwas in die Nase gestochen, als er nämlich sagte, man wolle keine Steinzeitinstrumente mehr in der Finanzierung. Ich betrachte unser Budget und das Verfahren, das damit verbunden ist, nicht als ein Steinzeitinstrument, sondern als ein nötiges Disziplinierungsverfahren. Auch die Bemerkung von Herrn Gentli, dass die Schuldenbremse in dieser vorgeschlagenen Finanzierung nichts zu suchen habe, trifft nicht zu.

Die Situation des Bundeshaushaltes hat dazu geführt – und vielleicht auch diese Interventionen –, dass die Kommission uns einen Vorschlag unterbreitet, der nach meiner Auffassung in die richtige Richtung geht, und ich möchte der Kommission dafür danken. Sie schlägt nämlich in der Übergangsbestimmung zu Artikel 86 einen Finanzierungsfonds vor, der absolut in das bestehende System unserer Bundesfinanzen eingepasst werden kann.

Mit anderen Worten: Sie verzichtet auf ein – ich würde sagen – Ausgabenförderband. Ein Fonds à la FinöV wäre ein Ausgabenförderband gewesen, da hätten wir nichts mehr zu sagen gehabt.

Man hat hier drei Elemente eingebaut, die mir alle gefallen. Das erste Element ist ein rechtlich unselbstständiger Fonds. Wenn er rechtlich unselbstständig ist, dann gilt das Finanzhaushaltsgesetz. Wenn das Finanzhaushaltsgesetz gilt, dann gilt auch die Schuldenbremse. Das ist einmal der erste Punkt, den ich festhalten möchte.

Das zweite Element ist die Finanzierung dieses Fonds. Er soll möglicherweise aus der Übertragung von Mitteln aus dem Bundeshaushalt – das wird noch zu diskutieren sein, hat aber hier keinen Einfluss – finanziert werden. Dann steht in den Anträgen der Kommission aber insbesondere die Formulierung «von der Bundesversammlung»: Sie soll den Teil des Budgets festlegen, mit dem der Fonds gespeisen wird. Damit gilt automatisch das Bundesbudget, und damit gilt auch der jährliche Budgetprozess. Das ist das zweite Element.

Ich komme zum dritten und letzten Element. Es steht ganz klar: «Der Fonds darf sich nicht verschulden», und das Vermögen dieses Fonds darf nicht verzinst werden.

Das sind die Elemente, die mich jetzt beruhigen. Unter solchen Umständen kann ich sagen, man solle auf diesen Gegenorschlag eintreten. Ich werde das tun, und die finanzpolitischen Bedenken, die ich gehegt habe, sind mit den Anträgen der Kommission zerstreut worden.

Hofmann Hans (V, ZH): Ich möchte nicht eine Replik auf das Votum von Kollege Merz machen. Diese Finanzierungslösung unterstütze ich; sie ist ein Schritt in die richtige Richtung. Mir geben zwei Punkte zu denken. Ein Punkt wurde hier zu wenig beleuchtet.

1. Der ganze «Streit» dreht sich in dieser Vorlage um die zweite Gotthardröhre. Der Rest ist eigentlich unbestritten. Verschiedene Votanten haben sich hier auf den Volkswillen berufen und gesagt, es sei eine Missachtung des Volkswillens, wenn wir diesen Beschluss gemäss der Mehrheit fassen. Kollege Stadler hat sogar gesagt, das sei eine Frage des Demokratieverständnisses. Ich erlaube mir hier einfach die Bemerkung: Dieses Demokratieverständnis sollte nicht nur gelten, wenn der Volkswille der eigenen Meinung entspricht, sondern auch dann, wenn es nicht so ist. Ich verzichte hier auf Beispiele, die man erwähnen könnte.

2. Wir müssen die Langfristigkeit unserer Beschlüsse ins Auge fassen. Im Gegenvorschlag der Kommission heisst es, dass das Programm so auszugestalten sei, dass Projekte erster Dringlichkeit acht Jahre nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 öffentlich aufgelegt werden. Das ist dann frühestens im Jahre 2012 der Fall.

Zur ersten Dringlichkeit gehört der Gotthard nicht; das wissen wir alle. Er wird dann nicht öffentlich aufgelegt. Die öffentliche Planaufgabe des Gotthardtunnels erfolgt dann irgendwann, vielleicht gegen das Jahr 2020. Dann beginnen die Verfahren. Zuerst kommt das Einspracheverfahren; jedermann kann zu diesem Projekt Einsprache machen. Dann muss das Projekt aufgrund der Einsprachen dort überarbeitet werden, wo man eine Einsprache berücksichtigt. Zu den nicht berücksichtigten Einsprachen muss ein Bericht gemacht werden, der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen. Erst wenn das gemacht ist – das dauert dann wieder ein oder zwei Jahre –, muss das fertige Ausführungsprojekt noch einmal öffentlich aufgelegt werden, zusammen mit dem Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen. Erst dann können jene, die Einwendungen gemacht haben, auf dem Rechtsweg Beschwerde erheben. Dann beginnen die Beschwerdeverfahren an das Verwaltungsgericht, an das Bundesgericht, und das dauert wieder zwei bis drei Jahre; ich sage das aus Erfahrung. Erst dann könnte mit dem Bau begonnen werden.

Der Bau dieser Gotthardröhre dauert länger als zehn Jahre, eher fünfzehn Jahre. Wenn wir heute gemäss der Mehrheit – das gilt auch für die Avanti-Initiative – so entscheiden, dann ist, wenn alles wie am Schnürchen läuft, diese zweite Gotthardröhre frühestens im Jahre 2035 betriebsbereit. Das müssen wir dem Volk auch sagen, wenn Sie heute Ja oder Nein sagen. Sie entscheiden über etwas, das dann im Jahre 2035, eher 2040 betriebsbereit sein wird. Die wenigsten, die hier drin sitzen, werden dann noch durch diese Röhre fahren können – die allerjüngsten Ratsmitglieder werden das noch schaffen.

Angesichts dieser langen Realisierungszeit ist es höchste Zeit, hier wirklich Nägel mit Köpfen zu machen und in allen Punkten der Mehrheit zuzustimmen.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Ich kann nur auf einige wenige Punkte antworten.

1. Zunächst möchte ich in Erinnerung rufen, dass Ihre Kommission am Schluss den Gegenentwurf mit 8 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung gutgeheissen hat.

2. Viel Kritik, viele Sorgen, die heute Morgen vorgetragen wurden, gelten der Initiative. Zu einem guten Teil sind diese Sorgen begründet. Diese Kritik ist aber unberechtigt, soweit sie sich an den Gegenentwurf richtet. Ich habe jedenfalls nichts gehört, das unserem Konzept widersprochen hätte; abgesehen von den offenen Grundfragen.

3. Zum Aspekt der Demokratie: Demokratie ist Herrschaft auf Zeit; sie endet für das bisherige Parlament diesen Herbst. Dann sind Neuwahlen, und das neue Parlament kann selbstverständlich das ändern, was das alte beschlossen hat. Bei allem Respekt gegenüber unseren Vorgängern haben wir auch ein Recht, uns in unserer Zeit zu unseren Problemen zu äussern. Wer hier argumentiert, der Gegenvorschlag sei demokratiewidrig, bekämpft letztlich das Recht auf Volksinitiativen. Dafür habe ich kein Verständnis.

4. Die Kommission hat sich sehr intensiv mit den besonderen Problemen betroffener Kantone auseinandergesetzt. Das gilt für Uri, das gilt aber auch für den Kanton Tessin. Kollege Bieri hat sich auch in den Vorbereitungen intensiv mit diesen Fragen auseinandergesetzt und sie in der Kommission auf den Tisch gelegt. Andere Kolleginnen und Kollegen haben das auch getan.

Wir haben uns dabei natürlich auch an die Fakten halten müssen. Ich habe Ihnen die Zahlen über die Verkehrsbelastung am Gotthard und die Belastungen an anderen Orten in diesem Land vorgelegt. Wir sind uns auch einig gewesen, dass die Autos und Lastwagen von Flüelen bis Basel, St. Margrethen oder Bergen nicht fliegen können. Sie fahren irgendwo auf den Strassen, und zwar ebenso zu Tausenden oder vielleicht zu noch mehr. Entsprechend sind in anderen Kantonen die Belastungen auch schwerwiegend, nicht nur in Uri.

5. Das Argument EU ist teilweise in Minderheitsanträgen zum Ausdruck gekommen und ist in unserer Debatte zu Recht angesprochen worden. Es hat auch in der Kommission selbstverständlich seinen Stellenwert gehabt. Diesen Trumpf hat die Schweiz ohnehin. Der Bundesrat wird ihn sicher ausspielen. Es stellt sich die Frage, ob wir das ausdrücklich oder indirekt im Text zum Ausdruck bringen wollen. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, das sei nicht nötig, denn Programm und Finanzierung liegen nach dem Konzept der ständerätlichen Kommission neu vollumfänglich in der Hand der Bundesversammlung. Die Bundesversammlung wird weiss Gott sicher in der Lage sein, die Interessen der Schweiz auch gegenüber Italien und den anderen EU-Ländern wahrzunehmen. Das ist eine ihrer Uraufgaben. Ich glaube, Sie dürfen der Bundesversammlung trauen.

6. Die Gesamtsicht, Herr Brändli – er ist leider nicht anwesend –, ist gewahrt. Ich verzichte auf weitere Bemerkungen; seine Bemerkungen zur Finanzierung können aber so nicht im Raum stehen bleiben.

7. Die letzte Bemerkung betrifft die Verlagerungspolitik. Hier scheinen offenbar auch in diesem Saale sachliche Differenzen zu bestehen. Ich bitte Sie, in diesem Zusammenhang einmal den Alpenschutzartikel durchzulesen, das Verkehrsverlagerungsgesetz durchzulesen, das Konzept durchzulesen. Es ist klar: Die Grundfragen, die uns Herr Kollege Leuenberger mahndend auf den Tisch gelegt hat, stellen sich – aber sie stellen sich nicht gegenüber dem Gegenentwurf, wenn man sich jedenfalls an den Text dessen hält, was vorgebracht wurde. Niemand will beliebig viele Strassen bauen, sicher nicht die Kommissionsmehrheit. Es gab in der Kommission keine einzige Stimme für die Initiative, nur einen Vorbehalt am Schluss.

Der Gegenvorschlag berücksichtigt diese Bedenken, und wenn wir uns sachlich nur schon in den Text der Verfassung vertiefen, dann sehen wir unter Artikel 84 Absatz 2, dass es hier nur um den alpenquerenden Gütertransitverkehr geht. Es geht nicht um den PW-Verkehr, und auch der Gütertransitverkehr soll nicht vollständig ausgeschlossen werden, sondern nur im Umfange des Verlagerungsgesetzes, das das frühere Parlament mit dem Grenzwert von 650 000 Lastwagen beschlossen hat. Nur das ist gemeint und nicht mehr.

Der Kommissionsantrag ist keine Grundlage für eine Veränderung der Verlagerungspolitik – darum der Zusatz in Artikel 84 Absatz 3, dieser Vorbehalt des Verlagerungsziels: Genau das soll sichergestellt werden, genau das! Wenn Sie dem zustimmen, dann halten Sie an der bisherigen Linie fest, und sonst – einverstanden – gehen wir einen schwierigen Pfad.

In diesem Sinne bitte ich Sie jetzt, auf die Detailberatung dieser Bestimmungen einzusteigen und erlaube mir dann, zu Beginn von Artikel 197 der Bundesverfassung noch etwas zur Finanzierung auszuführen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Avanti-Initiative gibt uns allen die Gelegenheit, die künftige Nationalstrassenpolitik so verbindlich wie möglich zu skizzieren und zu verankern, nämlich in Form dieses Gegenvorschlages. Der Bundesrat hat ja selbst schon einen Gegenvorschlag formuliert. Wir gingen dabei vom Willen aus, eine koordinierte Verkehrspolitik festzuhalten. Wir wollten vor allem die Strasse und die Schiene aufeinander abstimmen, also das Nationalstrassennetz auf der einen und «Bahn 2000» und die Neat auf der anderen Seite so gut wie möglich miteinander kombinieren. Wir haben uns dabei gefragt: Welches sind die Verkehrsströme, die sich in nächster und in weiterer und weitester Zukunft entwickeln werden? Wo fallen diese Verkehrsströme an? Welche Ausbauten sind nötig?

Wir haben in diesem Zusammenhang eine Prioritätenordnung erstellt, die grob gesagt darin besteht, dass wir einen ersten Handlungsbedarf in den Agglomerationen und erst in letzter Linie einen Handlungsbedarf beim Gotthard sehen.

Wir sind auch konkret geworden, indem wir die Strecken Härkingen-Wiggertal, Luterbach-Oensingen und Andelfingen-Schaffhausen genannt haben, aber dann auch zahlreiche weitere Agglomerationen.

Ihre Kommission hat nun hier eingegriffen und ist etwas konkreter geworden. Ich bin dafür sehr dankbar; das hat dem Gegenvorschlag sicher sehr gedient, er wurde verbessert. Es wurde zunächst einmal die Finanzierung, also die Agglomerationsfinanzierung, präziser formuliert, sodass wir genau wissen, was da auf uns zukommt. Eine Klammerbemerkung, an Herrn Brändli gerichtet: Durch diese Neuformulierung kämen eben gerade nicht nur die drei grossen Agglomerationen Zürich, Basel und Genf infrage. Das Bundesamt für Statistik hat uns die Unterlagen dazu gegeben. Vielmehr werden alle Agglomerationen im positiven Sinne betroffen sein; vier im Kanton Graubünden fallen besonders auf. Das hat wieder auf sämtliche Regionen des Landes seine Rückwirkung. Hier wurde eine wichtige Arbeit geleistet, die der Differenzierung und auch der differenzierten Ausgestaltung im ganzen Land gerecht wird, unter Wahrung des Kohäsionsprinzips, unter Wahrung der Anbindung aller Gebiete, auch der peripheren, auch der ländlichen, auch der Berggebiete.

Ebenso hat die Kommission hier einen Hinweis auf die Siedlungsentwicklung hineingenommen; auch das ist sehr wichtig. Die Finanzierung wurde auf eine sehr vertretbare Weise geregelt. Ich habe damals im Nationalrat gesagt, dass das noch nicht das Gelbe vom Ei sei, was dort ausgebrütet wurde, und dass ich auf den Ständerat hoffe. Es war zwar ein Anfang, aber eine markante Verbesserung hat jetzt die ständerätliche Kommission angebracht, indem dieser Fonds befristet ist, indem er ein zum Voraus bestimmtes Programm finanziert, und vor allem indem keine Verzinsung und keine Verschuldung mehr vorgesehen ist. Von daher kann ich Ihnen sagen, dass sich der Bundesrat dem von Ihrer Kommission ausgearbeiteten Gegenvorschlag, der ja jetzt allenfalls durch einzelne Anträge nochmals differenziert wird, anschliessen kann.

Der Lockerung des Alpenschutzartikels kann er sich nicht anschliessen, und zwar aus folgenden Gründen:

Zunächst die Prioritätenordnung. Wir haben gesagt, und viele Redner sagten es vorher auch, dass die wahren Probleme in den Agglomerationen bestehen. Dort müssen wir zuerst handeln. Hören Sie sich die Staumeldungen jeden Tag an – jeden Morgen, jeden Abend –, und Sie haben allein dadurch schon eine Prioritätenordnung, wo die Stauprobleme im Lande herrschen, und zwar nicht nur saisonal und zu einigen Zeiten wie am Gotthard. Es geht uns – da ist der Bundesrat sicher in einer anderen Stellung, als es vielleicht das Parlament ist – tatsächlich auch darum, die Volksabstimmung, die vor neun Jahren stattgefunden hat, zu

respektieren. Es ist richtig, dass man eine solche Volksabstimmung wiederholen kann. Es gab auch andere Gegenstände, die berühmt sind und die erst im zweiten, dritten, vierten Anlauf in der Verfassung verankert wurden. Aber der Bundesrat ist hier, was die Verlagerungspolitik und den Alpenschutzartikel angeht, eben schon in einer besonderen Rolle. Wie Sie sich erinnern, hat sich der Bundesrat damals gegen diesen Alpenschutzartikel ausgesprochen, und zwar vehement. Es wurde ihm durch Volk und Stände ein Auftrag gegeben, und er versucht, diesen Auftrag umzusetzen. Dieser Auftrag ist nicht so leicht umzusetzen – gerade, wenn es darum geht, dass die Zahl der Lastwagen bis zum Jahre XY tatsächlich bei 650 000 nivelliert sein muss. Ich habe Ihnen oft gestanden, dass es zum Teil fast die Quadratur des Kreises ist, das anzustreben; aber wir haben ja jetzt mit den Initianten einen Weg gefunden und versuchen, das zu tun. Wenn der Bundesrat, der gegen seinen Willen mit dieser Aufgabe betraut worden ist, hier jetzt kommt und sagt, am liebsten sei es ihm eigentlich, das wieder aufzuheben, dann macht er unter demokratischem Gesichtspunkt eine schlechte Falle.

Das wollen wir – zumindest bewusst – nicht tun. Sie wissen auch, dass jetzt «50 Jahre Fernsehen» gefeiert werden. Da werden historische Fernsehduelle gezeigt; eines davon ist die Auseinandersetzung des damaligen Bundesrates mit den damaligen Vertretern der Alpen-Initiative und des Kantons Uri. Das war historisch, was damals geschehen ist. Der Bundesrat möchte eigentlich diese historische Tat jetzt nicht feige unterlaufen und sich für die Niederlage von damals rächen. Von daher finden wir, dass wir selbst diesen Volksauftrag erfüllen möchten.

Es hat eben – das wurde zum Teil auch gesagt – noch ein bisschen damit zu tun, dass wir die Verlagerungspolitik als Bestandteil der Verfassung, abgesehen durch Volk und Stände, als Mittel für internationale Verhandlungen brauchen. Das gilt nicht nur für das Landverkehrsabkommen; wie Sie wissen, kämpfen wir darum, dass die Südschlüsse bei der Schiene durch unser südliches Nachbarland auch tatsächlich gewährleistet werden. Das ist nicht einfach. In Italien herrscht so ein bisschen die Meinung, die Schweiz habe jetzt einfach bei der Strasse entgegenzukommen, damit erledigten sich die Schienenanschlüsse von selbst. Deswegen möchten wir auch nicht das Zeichen geben, dass wir auf unsere Verlagerungspolitik und auf die Priorität der Neat und dieser Bahnanschlüsse sekundäres Gewicht legen.

Ich muss hier auch betonen, dass der «Religionskrieg» in der Verkehrspolitik nicht stattfinden darf; das wurde von Herrn Lombardi zu Recht gesagt. Die Verlagerungspolitik und die Förderung der Schiene sind in meinen Augen schon längst nicht mehr ein ideologisches Glaubensbekenntnis. Wenn wir die Schiene nicht ebenso fördern und wenn wir die Südschlüsse nicht garantieren, dann gibt es den Kollaps auf der Strasse, und zwar automatisch. Deswegen tun wir das auch für die Strasse, und deswegen betone ich: Es ist eine koordinierte Verkehrspolitik, in der beide Verkehrsträger ihren Stellenwert haben. Aber gegenüber dem Ausland ist es uns ganz wichtig, diese zweite Röhre nicht einfach so preiszugeben, sondern sie, wenn schon, einmal gegen etwas einzuhandeln.

Deswegen möchte der Bundesrat beim Alpenschutzartikel die Lockerung nicht vornehmen. Im Übrigen ist er mit dem Gegenvorschlag, wie Sie ihn formuliert haben, einverstanden.

Entreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen»
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes»**

Detailberatung – Examen de détail

**Titel und Ingress; Art. 1; 2 Abs. 2 Einleitung,
Art. 81 Abs. 2**

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule; art. 1; 2 al. 2 Introduction,
art. 81 al. 2**

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Präsident (Schiesser Fritz, erster Vizepräsident): Sie sind damit einverstanden, dass wir den Antrag der Minderheit Gentil zum ganzen Artikel 2 zurückstellen und ihn nach Artikel 3 behandeln.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Zu Artikel 81 Absatz 2 ein Hinweis aus den Kommissionsberatungen: Der bisherige Artikel 81 unserer Bundesverfassung war eine allgemeine subsidiäre Grundlage für die bauliche Infrastruktur. Der neue Absatz 2 geht weiter. Er weitet den Auftrag von Artikel 83 Absatz 1, die allgemeine Bestimmung zu den Nationalstrassen, auf den gesamten Verkehr aus. Deshalb spricht man hier von «Eisenbahnverkehr» im weiteren Sinn von Artikel 87 und meint damit auch den öffentlichen Verkehr im Allgemeinen. Man spricht auch von «Verkehrsinfrastrukturen», im Plural.

Die Kommission versteht diese Bestimmung so: Es geht nicht um eine neue Bundeskompetenz, insoweit ist die Bestimmung nur programmatisch. Aber sie ist nicht mehr nur subsidiär, sondern ist eine Rahmenbestimmung für den Nationalstrassenbau, für den öffentlichen Verkehr und für die weiteren Verkehrsbestimmungen. Sie enthält einen Handlungsauftrag, die Kompetenzen im Bereich von Nationalstrassen und öffentlichem Verkehr in diesem Sinne auszuüben. Es ist nicht nur ein Gesetzgebungsauftrag, den der Bund hat, sondern er hat auch die Kompetenz zu Verwaltungstätigkeiten, eben zur Programmierung, die wir Ihnen dann in Artikel 197 vorschlagen. Insofern hat die Bestimmung doch eine erhebliche Bedeutung.

Angenommen – Adopté

Art. 2 Abs. 2 Art. 82 Abs. 4

Antrag der Mehrheit

Für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung gilt ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Die Ausführungsbestimmungen regeln die Einzelheiten und bestimmen die Ausnahmen.

Antrag der Minderheit

(Hess Hans, Büttiker, Fünfschilling, Jenny)
Streichen

Art. 2 al. 2 art. 82 al. 4

Proposition de la majorité

Les véhicules lourds destinés au transport de marchandises sont soumis à une interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Les dispositions d'exécution règlent les modalités de détail et fixent les dérogations.

Proposition de la minorité

(Hess Hans, Büttiker, Fünfschilling, Jenny)
Biffer

Hess Hans (R, OW): Ich habe es bereits einleitend gesagt: Ich erachte es als wenig sinnvoll, wenn wir den Gegenvorschlag mit Bestimmungen belasten, die in der Abstimmung umstritten sein werden. Zudem ist es auch nicht sinnvoll, et-

was als neue Regelung auf Verfassungsstufe einzuführen, was schon in einem Gesetz und in dessen Ausführungsverordnungen enthalten ist. Der neue Absatz 4 in Artikel 82 der Bundesverfassung regelt im Vergleich mit Artikel 2 des Strassenverkehrsgesetzes und den Artikeln 91 bis 93 der Verkehrsregelnverordnung nichts Neues. Es würde nur bedeuten, dass das, was heute schon gesetzlich geregelt ist, auf Verfassungsstufe angehoben würde. Das ist meiner Meinung nach nicht nötig.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot ist seit den bilateralen Abkommen I aufgewertet worden. Es ist Teil des Paketes der flankierenden Massnahmen zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene, und es ist so im Landverkehrsabkommen und auch im Strassenverkehrsgesetz enthalten. Es wurde also bewusst aufgewertet, und es gibt gute Gründe, diese Bestimmung gemäss Antrag der Kommissionmehrheit nun in die Verfassung aufzunehmen.

Was sprach unseres Erachtens für diese Lösung? Es geht erstens um eine eminent politische Bewertung. Die Sicherheit für die Bevölkerung an den Güterverkehrsachsen – vorab am Gotthard, vorab mit Blick auf die Kantone Uri und Tessin, aber auch auf alle anderen – steht im Vordergrund. Zweitens ist es ein Signal an die Branche, an das Transportgewerbe, dass nichts ändert, es ist auch ein Signal an unsere ausländischen Partner. Der dritte Grund ist eine Verfahrensgarantie: Wenn Sie das in die Verfassung aufnehmen, stellen Sie sicher, dass Volk und Stände und auch die betroffenen Kantone wirklich zu Wort kommen, wenn das geändert werden sollte. Sie stellen sicher, dass darüber obligatorisch ein Referendum stattfinden muss.

Die Flexibilität, die in der Kommission zu Recht verlangt wurde, ist gewährleistet. Wir haben schon heute im SVG den Vorbehalt, dass der Bundesrat die Einzelheiten regeln kann. Wir haben auch hier eine entsprechende Ausnahmeklausel aufgenommen und sie bewusst offen formuliert. Es soll eine Regelung im Gesetz oder allenfalls – nach Massgabe des Gesetzes – auch in einer Verordnung möglich sein. Das muss so sein.

Ich bitte Sie also namens der Mehrheit, dieses wichtige Element der Verlagerungspolitik, die eben glaubwürdig durchgesetzt werden muss, wenn wir uns für den Gegenvorschlag entscheiden, in die Verfassung aufzunehmen.

Schmid Carlo (C, AI): Die Interessenbindung, wenn ich zu Artikel 82 Absatz 4 spreche, ist offenkundig: Ich vertrete hier die Interessen der Astag. An sich ist das Interesse der Lastwagenbranche durch diesen Artikel nicht tangiert. Denn dieses Nacht- und Sonntagsfahrverbot besteht heute schon, auf gesetzlicher Grundlage, abgesichert durch einen internationalen Vertrag. Unsere Auffassung ist es nicht, dass das geändert werden soll. Wir haben einmal, zeitlich und örtlich begrenzt, die Idee des Gartenschlauches aufgebracht, eine Idee, die in den Ausführungsbestimmungen übrigens Platz hätte. Daher sind wir durchaus mit der Idee der Kommission einverstanden, dass das eine Geschichte ist, die man nicht ändern soll. Nun bitte ich Sie aber doch zu überlegen, ob das in die Verfassung gehört.

Wir haben, Herr alt Bundesrichter und Staatsrechtler Pfisterer, vor einigen Jahren eine Übung namens Nachführung der Bundesverfassung veranstaltet. Dort konnten Sie nachlesen – das haben Sie x-mal getan –, was der Bundesrat geschrieben hat und was wir auch immer wieder gesagt haben: Man soll die Verfassung nicht mit Kleinigkeiten belasten. Wir haben das Absinthverbot gestrichen. Und was tun Sie hier? Sie belasten die Verfassung mit einer Verkehrsregelbestimmung. Sie dürfen nicht vergessen, das Verbot des Nacht- und des Sonntagsfahrens ist zu Beginn eine Verordnungsveranstaltung gewesen, eine Bestimmung in der Verkehrsregelnverordnung. Aus politischen Gründen hat man das dann auf die Gesetzesebene gehievt und mit einem internationalen Vertrag abgesichert. Warum ums Himmels Willen gehen Sie jetzt auf die Höhe der Verfassung?

Es kommt ein zweiter Aspekt rechtlicher Natur dazu: Das hier ist eine Vorlage, welche sich unter dem Gesichtspunkt der Einheit der Materie mit der Infrastrukturverbesserung im Bereich des Strassen- und auch des Eisenbahnverkehrs befasst. Eine Infrastrukturvorlage mit einer Verkehrsregel anzureichern, widerspricht an sich dem Gebot der Einheit der Materie. Wenn so etwas auf kantonaler Ebene geschähe, würden wir das nicht akzeptieren.

Ich halte die Regel für hinreichend gesichert, halte sie für richtig, bin aber jenseits meiner Möglichkeiten zu verstehen, warum man diese Vorlage noch mit einer solchen Verkehrsregelbestimmung anreichern soll.

Ich bitte Sie daher, auch im Sinne der Gesetzgebungshygiene, der Minderheit Hess Hans zuzustimmen.

Inderkum Hansheiri (C, UR): Herr Hess hat gesagt, man solle die Vorlage nicht unnötigerweise mit Dingen belasten. Ich möchte einfach dagegen halten: Ich meine, wenn Sie den Alpenschutzartikel lockern wollen, und das wollen Sie ja, dann belasten Sie die Vorlage natürlich zumindest im gleichen Masse.

Zum zweiten Argument, in dem Sie von Herrn Schmid unterstützt worden sind: Bezüglich dieser verfassungsrechtlichen Bestimmung kann man durchaus geteilter Meinung sein. Aber ich darf Sie jetzt auf Artikel 84 Absatz 3 hinweisen, den wir nachher diskutieren werden: Da frage ich mich, ob eine Bestimmung des Inhaltes, wonach eben die Strecke zwischen Amsteg und Airolo ausgenommen werden soll, dann auch so verfassungswürdig ist, wie Herr Schmid sagt.

Herr Schmid, wir haben hier vor einiger Zeit den Finanzausgleich miteinander diskutiert. Es ging um die Frage der Zusammenarbeitsbereiche, wer jetzt diese Allgemeinverbindlicherklärung aussprechen solle und wo diese Bereiche geregelt würden. Da haben Sie – meines Erachtens völlig zu Recht – darauf hingewiesen, das gehöre auf Verfassungsebene. Es ist eben eine politische Frage, da hat Herr Pfisterer völlig Recht: Wenn Sie den alten Schutzartikel lockern wollen, dann müssen Sie in politischen Fragen auch ein Gegengewicht schaffen. Unter diesem Aspekt ist dieser Mehrheitsantrag zu betrachten.

Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zuzustimmen.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Ich möchte gerne die Fragen beantworten, die an mich gestellt wurden. In Artikel 164 unserer neuen Verfassung haben wir das Prinzip der politischen Gewichtung eingeführt. Dort ist für die Gesetzgebung festgehalten: Die «wichtigen» Dinge gehören ins Gesetz. Was politisch als «sehr wichtig» betrachtet wird, darf in die Verfassung aufgenommen werden; das ist möglich, ohne Verletzung des Prinzips der Einheit der Materie.

Zweite Bemerkung: Wir betreiben hier Feinarbeit; es ist bereits von Herrn Inderkum darauf hingewiesen worden. Wenn wir das 200-Seelen-Dorf Amsteg anführen, dann dürfen wir offenbar auch noch etwas dazu sagen, was nachts und sonntags in Amsteg passiert. Nein, Spass beiseite, es geht um die Frage der Änderung von Artikel 84 Absatz 3 der Verfassung. Dort besteht der Zusammenhang. Bisher gibt es dort bezüglich Durchgangsverkehr die Ausnahme für Ortschaften. Diese Ausnahme ist ein «harmloses Ding» für die Verlagerungspolitik, das ist eine Kleinigkeit. Die Öffnung aber, die Ihnen die Kommission vorschlägt, ist gewichtig, und darum muss, glaube ich, Vorsorge getroffen werden, dass die Verlagerungspolitik durchgesetzt werden kann und dass die Bevölkerung den Schutz, den sie von der Verlagerungspolitik erwartet, auch wirklich geniessen kann. Aus dieser Perspektive hat Artikel 82 Absatz 4 eine grosse Bedeutung für die betroffene Bevölkerung.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Tatsächlich steht ausser Frage, dass das Nacht- und Sonntagsfahrverbot verkehrspolitisch etwas sehr Wichtiges ist und unserer Bevölkerung ebenso unglaublich wichtig ist. Wenn es wichtig ist, hat es an und für sich auch Platz in der Bundesverfassung. Ich

kann mich gut erinnern: Als es um die flankierenden Massnahmen zu den bilateralen Abkommen ging, ist der erste Schritt gemacht worden, indem das Verbot auf Gesetzesstufe gehisst worden ist. Im Inneren habe ich damals gedacht: Vertraut ihr dem Bundesrat nicht, dass er das immer in der Verordnung behalten will? Abgesehen davon ist es ja im Landverkehrsabkommen selbst fixiert.

Nachgerade muss ich sagen: Ich verstehe viele Leute schon, die den Versprechungen, die aus dem Bundeshaus kommen, nicht mehr ganz glauben. Wenn ich z. B. an die LSVA denke, so bin ich landauf, landab gepilgert, habe diese LSVA verkauft und gesagt: Diese LSVA wird für die Neat verwendet. Jetzt kommt ein Vorschlag, ein Teil der LSVA solle in die Bundeskasse fliessen. Da stehe ich jetzt im Regen, weil ich das nie wollte. Ich meinte es damals absolut ehrlich. Jetzt kommt die Politik und ändert das alles. Von daher verstehe ich, wenn Leute sagen: Das Gesetz in Ehren, aber wir wollen das auf Verfassungsebene festgehalten haben.

Ich war kürzlich an einem Verkehrskongress in Italien. Dort haben die Verantwortlichen in ganzen Reden nur das schweizerische Nacht- und Sonntagsfahrverbot angegriffen und die Schweiz gebeten, das endlich aufzuheben. Von daher ist es auch gegenüber aussen schon ein Akt der Konsequenz und des eisernen Willens zu sagen: Daran wollen wir nicht rütteln.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 25 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 13 Stimmen

Art. 2 Abs. 2 Art. 84 Abs. 3

Antrag der Mehrheit

.... zwischen Amsteg und Airolo sowie Umfahungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten. Das Gesetz regelt die Einhaltung des Verlagerungsziels.

Antrag der Minderheit I

(Hess Hans, Bieri, Jenny, Maissen)

.... zwischen Amsteg und Airolo sowie Umfahungsstrassen entlasten.

Antrag der Minderheit II

(Bieri, Berger, Escher, Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Streichen

(Gemäss geltendem Recht, siehe Minderheit Bieri zu Art. 197 Ziff. 2, Übergangsbestimmungen zu Art. 81 Abs. 2 Öffentliche Werke).

Eventualantrag Inderkum

(falls die Mehrheit obsiegt)

Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten. Ferner kann die Bundesversammlung durch Bundesbeschluss Strassen als Teile internationaler Verbindungen und nationaler Netze zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit und besseren Anbindung von Landesgegenden von der Beschränkung ausnehmen, sofern die Grundsätze des Schutzes des Alpengebietes und der Verlagerung des Transitverkehrs gemäss den Absätzen 1 und 2 gewahrt sind.

Eventualantrag Stadler

(falls die Mehrheit oder die Minderheit I obsiegt)

Abs. 3 zweiter und dritter Satz

Streichen

Diese Bestimmung wird in einen eigenen Erlassentwurf aufgenommen:

Titel

Bundesbeschluss über die Ergänzung von Artikel 84 BV (Alpenschutzartikel) vom

Ingress

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 15. Mai 2002, beschliesst:

Ziff. I Einleitung

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Ziff. I Art. 84 Abs. 4

Von Absatz 3 ausgenommen sind ferner der Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo sowie Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten. Das Gesetz regelt die Einhaltung des Verlagerungsziels.

(zweiten Satz streichen, sofern Minderheit I obsiegt)

Ziff. II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Art. 2 al. 2 art. 84 al. 3**Proposition de la majorité**

.... entre Amsteg et Airolo cette disposition. La loi règle le respect de l'objectif de transfert du trafic des poids lourds.

Proposition de la minorité I

(Hess Hans, Bieri, Jenny, Maissen)

.... entre Amsteg et Airolo cette disposition.

Proposition de la minorité II

(Bieri, Berger, Escher, Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Biffer

(Selon le droit en vigueur, voir minorité Bieri à l'art. 197 ch. 2, dispositions transitoires ad art. 81 al. 2, travaux publics).

Proposition subsidiaire Inderkum

(au cas où la majorité l'emporterait)

La capacité des routes de transit dans des régions alpines ne peut être augmentée. Les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à ces dispositions. En outre, l'Assemblée fédérale peut, par voie d'arrêté fédéral, accorder une dérogation à ces restrictions pour les routes qui sont des tronçons de liaisons internationales et de réseaux nationaux dans le but d'augmenter la sécurité du trafic et d'améliorer les relations entre régions du pays. Ces dérogations ne sont possibles que dans la mesure où les principes de protection des régions alpines et du transfert du trafic de transit, selon les alinéas 1er et 2, sont respectés.

Proposition subsidiaire Stadler

(au cas où la majorité ou la minorité I l'emporterait)

Al. 3 deuxième et troisième phrases

Biffer

Cette disposition est incluse dans un projet d'arrêté séparé:

Titre

Arrêté fédéral concernant un complément de l'article 84 cst. (article constitutionnel sur la protection des alpes) du

Préambule

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu le message du Conseil fédéral du 15 mai 2002, arrête:

Ch. I introduction

La Constitution fédérale est modifiée comme suit:

Ch. I art. 84 al. 4

La construction de voies de circulation supplémentaires entre Amsteg et Airolo et les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à la disposition de l'alinéa 3. La loi règle le respect de l'objectif de transfert du trafic des poids lourds.

(Biffer la deuxième phrase, au cas où la minorité I l'emporterait)

Ch. II

Cet arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Ich gebe das Wort zuerst dem Vertreter der Minderheit I, dann dem Kommissionssprecher, danach dem Vertreter der Minderheit II und zuletzt den beiden Eventualantragstellern Inderkum und Stadler. Ich erlaube mir als einer, welcher der Debatte nun folgen muss, noch um eine Erläuterung zu bitten: Warum ist der Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo

ausgenommen und nicht zwischen Göschenen oder allenfalls Amsteg und Faido, was ich auch noch verstanden hätte? Das ist keine Einmischung in die Entscheidungsfindung, sondern nur eine Frage. Die Antwort darauf interessiert vielleicht noch andere Leute.

Hess Hans (R, OW): Ich bin bei diesem Antrag von der gleichen Überlegung ausgegangen wie beim vorherigen: Ich bin auch hier der Meinung, dass wir das nicht in die Verfassung aufzunehmen brauchen; sonst können wir ja in jedem Verfassungsartikel festhalten, dass im Übrigen noch «folgende Bestimmungen» gelten.

Nun hat mir aber Kollege Pfisterer gesagt, dass er noch eingehender begründen werde, weshalb die Mehrheit mit ihrem Antrag Recht habe. Wenn ich die Begründung gehört habe, werde ich also möglicherweise meinen Antrag zurückziehen können.

Es ist jetzt ein bisschen falsch gelaufen; ich bitte Sie, den Sprecher der Mehrheit zu Wort kommen zu lassen.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Zunächst zur Frage des Ratspräsidenten: Die Ausnahme gilt erst ab Amsteg und nicht ab Erstfeld, weil nach dem entsprechenden Bundesgesetz der Alpenschutz formell erst bei Amsteg beginnt. Das ist die rechtliche Begründung; dann gibt es noch eine sachliche: Die Topographie zwischen Erstfeld und Amsteg ist noch nicht gebirgig, es ist dort mehr oder weniger eben, bzw. der Raum sollte dort allenfalls für andere bauliche Anlagen offen bleiben, ohne unter die Kapazitätsbeschränkung des Alpenschutzes zu fallen.

Warum soll die Ausnahme nicht ebenso für die Südrampe wie für die Nordrampe gelten? Weil die Südrampe nach Auskunft der Strassenfachleute kapazitätsmässig kein Problem bietet; hingegen gibt es auf der Nordrampe Stellen, die zu steil sind und an denen eben keine Überholspuren vorhanden sind. Diese könnte man gar nicht einbauen; was beispielsweise am Belchen selbstverständlich ist, könnte man gar nicht einbauen, weil der Alpenschutz das verbietet. Es ist also sachlich durchaus verständlich.

Jetzt zur Begründung des Verlagerungsvorbehaltes: Ich darf vorausschicken, dass diese Zusatzbestimmung, die den Vorbehalt des Verlagerungsziels aufnimmt, sachlich vermutlich der Kern der ganzen Vorlage ist. Darum dazu ein paar Bemerkungen:

1. Es geht um die Gotthardproblematik, eben den Abschnitt Amsteg-Airolo, und dazu darf man, glaube ich, aufgrund der Kommissionsberatungen sagen, dass in dieser Frage vermutlich von Gegnern und Befürwortern übertrieben wird. Es ist weder ein Sündenfall für die Umwelt – und die Verlagerungspolitik, wenn man diesen Vorbehalt aufnimmt, noch ist es ein Symbol für die absolute Mobilität und für den Wohlstand des Landes, wenn man diese zweite Röhre baut. Beides dürfte übertrieben sein. Hier geht es nur – aber eben doch – darum, in einem Grundsatzentscheid das Tor zu einer sachlichen Lösung zu öffnen. Rein sachlich kann man sagen, dass sich das Problem Gotthard stellt. Es ist ein Sicherheitsproblem, wir haben diese Gefahr jeden Tag. Das, was passiert ist, kann jeden Tag wieder passieren. Es ist das Nadelöhr par excellence auf der Nord-Süd-Achse in Europa, und es ist richtig, dass diese Strecke am Anfang vierspurig geplant war.

Wenn das so ist, dann ist es letztlich eine Frage der Glaubwürdigkeit des Gesamtkonzeptes, das Ihnen die Kommission vorlegt. Wenn man sonst in der ganzen übrigen Schweiz – dort, wo sich die Probleme sachlich stellen, und in der Dringlichkeit, in der sie sich stellen – die Probleme angeht, nach Bedarf, nach Belastungen, nach Alternativen usw., warum dann nicht hier? Warum soll, was sonst überall richtig ist, hier nicht richtig sein? Es geht beim Antrag der Kommissionsmehrheit weder um einen Planungsbeschluss noch um einen Baubeschluss. Über beides soll nicht jetzt entschieden werden, beides ist völlig offen, darüber ist später zu entscheiden. Nach dem Konzept der Kommissionsmehrheit soll die Bundesversammlung darüber entscheiden;

erstmals in diesem Programm, das sie innert Jahresfrist bekommt. Sie soll dort die Dringlichkeiten festsetzen. Da ist auch jetzt schon klar, dass der Gotthard sicher nicht an erster Dringlichkeitsstelle steht, vielleicht an zweiter oder dritter; ich habe Ihnen die Zahlen unterbreitet. Die Bundesversammlung kann spätestens alle vier Jahre wieder über diese Frage diskutieren – oder zwischenzeitlich, wenn sie dies wünscht. Es ist also gut möglich, dass diese Frage dann irgendwann einmal aufgegriffen wird.

Zur zeitlichen Dimension: Die Verwaltung rechnet technisch etwa mit acht bis neun Jahren – nicht bis ins Jahr 2040, wie Herr Hofmann gesagt hat. Vielleicht sind es dann auch 15 Jahre oder mehr, das hängt von den Rechtsschutzverfahren ab –, jedenfalls für eine längere Zeitspanne als die Investitionszeiträume im Transportgewerbe, das ist sachlich wichtig. Das Transportgewerbe, so hat man uns gesagt, rechnet bei seinen Investitionen auf etwa fünf Jahre hinaus, vielleicht etwas mehr. Die Verkehrsverhältnisse am Gotthard müssen längerfristig angegeben werden.

Schliesslich ist es nach Meinung der Kommissionsmehrheit ein Gebot der Fairness gegenüber Volk und Ständen, diese Frage grundsätzlich und von vornherein zu stellen und nicht zu warten, bis ein äusserer Druck entsteht; dies zur Gotthardproblematik.

2. Zum Verkehrsverlagerungsziel: Dies ist nichts Neues, die Kommission meint damit nur den Begriff des geltenden Rechts. Es ist kein Auftrag, irgendetwas zu ändern. Es geht nur um den alpenquerenden Schwerverkehr, der auf die Schiene gebracht werden soll; es geht um nichts anderes. Es geht auch nicht um ein generelles Verbot des Schwerverkehrs, sondern es geht um diese berühmte Limite von 650 000 Lastwagen bis spätestens zwei Jahre nach der Eröffnung des Lötschbergtunnels. Die Instrumente kennen Sie: LSVA, FinöV, Neat, Bahnreform, Landverkehrsabkommen, Verkehrsverlagerungsgesetz usw. Das ist ein Umsetzungsprozess über Jahre; wir befinden uns in diesem Prozess und wollen ihn nicht unterbrechen. Es geht darum, mit dem Wort «Regelung» die bisherige Ordnung zu gewährleisten, einschliesslich der verlagerungsbedingten Beschränkungen des Güterverkehrs, auch wenn sie über sicherheitspolizeiliche Massnahmen hinausgehen. Darauf wurde in der Kommission mehrfach hingewiesen. Heute sind rechtlich nur sicherheitspolizeilich begründete Beschränkungen des Güterverkehrs zugelassen. Mit dieser Bestimmung soll die Möglichkeit geschaffen werden, auch anders begründete Schwerverkehrsbeschränkungen rechtlich zu ermöglichen. Das ist wesentlich, und darum brauchen wir diese Bestimmung aus rein rechtlicher Sicht.

Schliesslich – noch immer zum Verlagerungsziel –: Die vorliegenden Studien, welche die Kommission einsehen konnte, besagen, dass die zweite Gotthardröhre bzw. die Avanti-Initiative auf das Betriebsergebnis der Bahnen einen geringen Einfluss haben dürfte. Freilich sind gegenüber diesen Studien gewisse Bedenken angemeldet worden.

3. Mit dem Vorbehalt des Verlagerungsziels wird sichergestellt, dass das Ziel der Verkehrsverlagerung durchgesetzt werden kann. Niemand in der Kommission hat die Verlagerungspolitik infrage gestellt, mit keinem einzigen Votum.

Wenn Sie die Struktur des Alpenschutzartikels, von Artikel 84, betrachten, dann sehen Sie, dass in Absatz 1 der Grundsatz der Begrenzung der Belastung durch den Transitverkehr festgehalten ist. Das ist völlig klar und unbestritten.

Nur in Absatz 2 ist das Gebot der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene enthalten, also das Verlagerungsziel und der Verlagerungsauftrag. Zu diesem Absatz 2 gibt es im gleichen Absatz Ausnahmebestimmungen. Es wird gesagt, dass sie im Gesetz näher bestimmt werden müssen. In Absatz 3 wird etwas anderes geregelt. Das ist nicht das, worauf Absatz 2 abzielt, es ist etwas anderes. Unabhängig von der Verlagerungspolitik wird festgehalten, dass keine Kapazitätserhöhungen in den Alpen zulässig seien. Das ist ein neues Thema. Dort ist unmittelbar an sich überhaupt nicht die Rede von der Verlagerungspolitik. Von diesem Verbot der Kapazitätserhöhung wird eine Ausnahme gemacht, nämlich für die Umfahrungsstrassen von Ortschaften. Diese

Ausnahme ist harmlos. Ob man eine Ortsumfahrungsstrasse baut oder nicht, ändert an der Kapazität nicht sehr viel, umso weniger als man im Gesetz diese Klausel noch einengend ausgelegt hat.

Wenn man aber, wie es der Beschluss des Nationalrates und der Gegenentwurf Ihrer Kommission beabsichtigen, neue, zusätzliche Ausnahmen einbaut – indem man eben den Gotthard zu einer Ausnahme macht –, dann ist die Situation plötzlich eine andere. Dann hat dieser Absatz 3 eine ganz andere Bedeutung. Das Tor, das er aufmacht, ist nicht mehr klein, sondern potenziell gross. Darum muss jetzt überlegt werden, was das für den Gesamtzusammenhang von Artikel 84 heisst.

Jetzt müssen wir alle die Frage beantworten, ob mit dieser weiten Öffnung der Kapazitätsverbotsbestimmung in Absatz 3 das Verlagerungsziel immer noch automatisch eingehalten werde. Hier hat die Kommission gesagt: Nein! Nein, das ist kritisch. Wenn wir Absatz 3 ausweiten, müssen wir logisch, sachlich korrekt und systemkonform zwangsläufig sagen, dass das auch nur unter dem Vorbehalt von Absatz 2 gilt. Ende!

Warum diese Umschreibung, diese Formulierung? Warum haben wir nicht einfach sagen können, Absatz 2 sei vorbehalten? Schlicht und einfach darum, weil Sie alle wissen, dass Absatz 2 in dieser Form, wie er hier formuliert ist, gar nicht mehr gilt. Denn das Landverkehrsabkommen hat hier eine differenzierende, andere Regelung getroffen, und die flankierenden Massnahmen sind von einer differenzierenden anderen Lösung ausgegangen. Deshalb muss man etwas offener formulieren und kann nur vom «Verlagerungsziel» sprechen. Man meint dabei aber das Verlagerungsziel gemäss Landverkehrsabkommen, gemäss Verkehrsverlagerungsgesetz und den zusätzlichen Massnahmen.

Mit dem Verlagerungsvorbehalt schaffen wir die Grundlage für allfällig entsprechende Massnahmen. Wir legen klar, dass es nur um den Gütertransitverkehr und nicht um den PW-Transitverkehr geht. Wir legen auch klar, dass nicht aller Schwerverkehr verboten werden soll, sondern dass wir die bisherige gesetzliche Grenze von 650 000 Lastwagen im Auge haben und nicht mehr.

Schliesslich hat für die Kommission auch ein regionalpolitischer Aspekt eine Rolle gespielt. Der Vorbehalt ist auch der Weg, um den Anschluss und die verkehrsmässige Anbindung des Tessins an die übrige Schweiz auf entsprechendem Niveau sicherzustellen; das hat für uns eine Rolle gespielt. Aus dem Tessin wurde die klare Meinung geäussert, man verlange diesen Anschluss, wolle aber kein Loch in die Verlagerungspolitik schlagen. Darum hat man diesen Zwischenweg gesucht. Italien, der EU und dem Transportgewerbe gegenüber, obwohl das dort unbestritten ist, hat man damit gleichzeitig klarstellen wollen, dass man von der Verlagerungspolitik nicht abrücken will. Das ist der Sinn dieses zusätzlichen Antrages.

Hess Hans (R, OW): Ich kann Ihnen die Sache einfach machen. Das letzte Argument von Thomas Pfisterer hat mich überzeugt, den Antrag der Minderheit I zurückzuziehen. Dann vereinfacht sich die Abwicklung ein bisschen. Ich nehme an, dass meine Mitunterzeichner damit einverstanden sind.

Bieri Peter (C, ZG): Wir kommen hier zum entscheidenden Punkt des Gegenvorschlages: Es geht einerseits um die Konzeptfrage, d. h. welchen Weg wir begehnen wollen. Andererseits geht es um die Schicksalsfrage, ob wir den Alpenschutzartikel aus dem Jahre 1994 bereits nach weniger als zehn Jahren so ändern wollen, dass man ihm eines der beiden Beine ausreisst, nämlich das Verbot der Vergrösserung der Transitstrassenkapazität. Amputieren wir dieses Bein, so bleibt nur noch die Verkehrsverlagerung gemäss Absatz 1 und 2. Nun weiss ein jeder, dass das eine nicht ohne das andere zu erreichen ist. Da vermögen irgendwelche behelfsmässige Formulierungen, wie sie nun die Mehrheit in Absatz 3 vorschlägt, das eingebrochene System nicht zu fi-

cken. Schon der Versuch in Absatz 3 von Artikel 84, zwar die Gotthardachse zu öffnen und dann – dem schlechten Gewissen gehorchend – anzuhängen, das Verlagerungsziel müsse umgesetzt werden, was ja bereits in Absatz 2 steht, vermag bei nur einigermaßen kritischer Beurteilung eines verfassungsmässigen Textes sicher nicht zu genügen.

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen kann für sich in Anspruch nehmen, sie habe Artikel 84 ja nicht selbst geschrieben. Das mag zwar stimmen, es ist aber kein Grund, daraus ableitend eine Konstruktion zu formulieren, die einer Verfassungsgebung nicht standhalten kann.

So weit zum Antrag der Mehrheit, den ich von der Formulierung her als verunglückt und von der inhaltlichen Aussage her als falsches Vorgehen bezeichne. Wenn Sie schon meinen, man müsse Artikel 84 heute ändern, dann mit einer sauberen Formulierung, wie sie der Eventualantrag Inderkum vorsieht.

Der Bundesrat und die Minderheit sind aus Gründen, wie ich sie beim Eintreten erwähnt habe, der Überzeugung, dass es uns aus demokratischen und rechtsstaatlichen Gründen schlecht anstehe, den nun neunjährigen Alpenschutzartikel in einem Zeitpunkt zu ändern, in dem die vom Souverän in der Folge beschlossene neue schweizerische Verkehrspolitik noch nicht gegriffen hat.

Ich zitiere hier gerne einmal, was der frühere Präsident der staatstragenden Partei FDP geschrieben hat: «Volkswillen respektieren!» Er schreibt dazu: «Es wird sonst vielerorts von einer Schonfrist nach einem klaren Volksverdict gesprochen.» Ich meine, das sei auch hier einzuhalten; das sei gewissen Kolleginnen und Kollegen ins Gewissen geschrieben. Noch ist kein Neat-Tunnel in Betrieb. Auch die volle LSVA greift noch nicht. Es kann nicht angehen, dass man 15 Milliarden Franken in neue Alpenbahntunnels investiert, um dann, bevor diese fertig erstellt sind, zu sagen, man habe sich jetzt anders besonnen und sei bereit, die Strassenkapazität in absehbarer Zeit an zentralster Stelle massiv zu erweitern.

Immer wieder wird eine Studie zitiert, die behauptet, die zweite Röhre hätte nur einen geringen Effekt auf die Verkehrsverlagerung. Nun, diese Studie hat in Fachkreisen Kopfschütteln ausgelöst. Bei den bilateralen Verhandlungen ist man ursprünglich von 650 Franken LSVA-Transitgebühren ausgegangen. Dies in der Meinung, dass man mit diesem Betrag eine Verlagerung wirtschaftlich sinnvoll erwirken könne. Am Schluss war es dann die Hälfte. Wie will man nun behaupten, die Verlagerung greife, wenn auf der Autobahn Basel-Chiasso eine zusätzliche grosse, freie Strassenkapazität entsteht? Bei einigermaßen kritischer Betrachtung muss man zum Schluss kommen, dass dieses Gutachten schlicht nicht stimmen kann. Es hat denn auch bei den zuständigen Verwaltungsstellen grosses Kopfschütteln ausgelöst. Ich zitiere dazu auch noch die «Neue Zürcher Zeitung», die am 7. Dezember 2002 geschrieben hat: «Zu bedenken ist allerdings, dass eine schnellere Gotthardroute mit Ausnahme der staugefährdeten Feier- und Ferientage vor allem dem Transitschwerverkehr zugute käme. Weil neue Strassen nach kurzer Entspannungsphase neuen Verkehr anziehen, fiel auch die Umweltbilanz für die Bevölkerung entlang der Gotthardachse deutlich schlechter aus. Ausserdem würde sich die angespannte Lage an den Zollübergängen weiter verschärfen.»

Ich muss noch etwas dazu sagen, wenn man immer wieder Gutachten zitiert, die einem genehme Ergebnisse erzielen. Nachdem mich Kollege Marty auf die Frage der Sicherheit angesprochen hat, zitiere ich auch gerne ein Gutachten der Beratungsstelle für Unfallverhütung, die zur Sicherheit einer zweiten Gotthardröhre Folgendes gesagt hat: «Nur mit der konsequenten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erreichen wir die notwendige Sicherheit. Der Bau einer zweiten Gotthardröhre ist aus einer heutigen Beurteilung der Sicherheit somit nicht erforderlich.» Ich meine, man sollte jeweils auch die anderen Gutachten zitieren.

Ein zweites Element: Es gilt, die Zeitachse zu beachten, das ist heute schon mehrfach erwähnt worden. Hier liegen die

Ansichten der Mehrheit und der Minderheit nicht weit auseinander. Wie die Botschaft sagt, gibt es in den nächsten 30 Jahren keine Notwendigkeit, den heutigen Strassentunnel für längere Zeit zu schliessen. Der Gotthardbahntunnel wird im besten Fall in etwa um 2014 in Betrieb genommen werden können. Rechnen wir von diesen Eckwerten aus, so wird ein zweiter Tunnel nicht vor etwa 2017/18, vielleicht 2020, überhaupt in Angriff genommen werden können, was, so meine ich, auch die Ansicht der Mehrheit ist.

Weshalb muss man heute, im Jahre 2003, die Verfassung ändern, und dies in einer Art, die für alle unbefriedigend ist? In meinem Antrag lege ich mit einer Übergangsbestimmung in Artikel 197 fest, dass die Zwischenzeit nicht einfach ungenutzt verstreicht, sondern dass die notwendigen Vorabklärungen vorgenommen und die Verhandlungen mit der EU geführt werden. Ich denke an Mautgebühren, an Tunnelgebühren, an Investitions- oder Betriebsbeiträge. Von der Zeitachse her gibt es heute folgerichtig keinen Grund, den Alpenschutzartikel jetzt zu ändern. Wenn wir dereinst zu einem Entscheid kommen, neue Alpendurchgänge bauen zu müssen, dann – erst dann – werden wir den Alpenschutzartikel neu so formulieren, dass er wieder korrekt ist und stimmt und dazumal der Situation gerecht wird.

Ein drittes Element: Wir haben mit der EU den Verkehrsvertrag abgeschlossen. Die EU hat unsere Verkehrspolitik akzeptiert und muss jetzt daran gehen, die eigenen Investitionen zu tätigen. Vor allem Italien hat einen Handlungsbedarf, um den Bahnverkehr an der Grenze abnehmen zu können. Wenn wir nun hingehen und von uns aus ohne Not von unserer Verkehrspolitik abrücken, begreife ich die Italiener, dass sie kaum mehr motiviert sind, auch nur einen Euro in die Bereitstellung der Investitionen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu investieren. Dazu nochmals die «NZZ»: «Die Schweiz sollte sich deshalb gut überlegen, ob sie in dieser heissen Phase des bilateralen Powerplays mit dem Versprechen für eine zweite Gotthardröhre der EU bereits jetzt einen wichtigen Trumpf zuzuspielen will.» Genau hier setzt meine Bestimmung in Artikel 197 an, indem sie die Gegenleistungen der EU explizit erwähnt. Auch das nationale und das internationale Lastwagengewerbe hat doch schlicht kein Interesse mehr, seine Logistik an die neue Verkehrspolitik anzupassen, wenn wir signalisieren, dass wir ja selbst nicht daran glauben.

Beim Jassen habe ich gelernt, dass man Trumpfkarten in der Hand behalten muss, bis man sie beim taktisch besten Spiel einsetzen kann. So hat man den Gegner im Griff, behält die Handlungsfreiheit und holt sich erst noch die meisten Punkte.

Die Mehrheit der Kommission will das Gegenteil: Sie verspielt den Bauern in der ersten Nullrunde, um dann zusehen zu müssen, wie die Schweiz überrollt wird. Das ist für mich keine kluge Politik.

Ich bitte Sie, bei der von Ihnen beschlossenen und von Volk und Ständen mehrmals bestätigten schweizerischen Verkehrspolitik zu bleiben und nicht mit einem unausgereiften, aber folgenschweren Vorgehen das Konzept über den Haufen zu werfen, bevor es umgesetzt ist. Ich meine, das Konzept der Minderheit II zeige in eine bessere Richtung.

Stimmen Sie der Minderheit II zu!

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Wie Herr Bieri erklärt hat, steht und fällt mit dem Entscheid hier auch der Entscheid über den Antrag der Minderheit zu Artikel 197.

Inderkum Hansheiri (C, UR): Man kann es drehen und wenden, wie man will – Herr Hofmann hat es gesagt –: Die zweite Röhre am Gotthard bildet in der politischen Auseinandersetzung mit der Avanti-Initiative ohne Zweifel das eigentliche Herzstück.

Meine Haltung zu dieser Thematik ist von den folgenden Elementen geprägt:

1. Es gibt Faktoren, die mittel- und vor allem langfristig zwingend für eine zweite Röhre sprechen: Das ist einerseits eine irgendwann erforderliche Totalrevision der bestehenden

Röhre, und es ist andererseits der Faktor Sicherheit, der in der Zukunft zweifelsohne an Bedeutung noch zunehmen wird.

2. Eine zweite Röhre darf das Verlagerungsziel gemäss Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung nicht unterlaufen, d. h. weder verunmöglichen noch verwässern, noch gefährden.

3. Eine zweite Röhre muss auch im Kontext auf ihre Auswirkungen auf andere Abschnitte des Nationalstrassennetzes gesehen werden. Ich denke insbesondere dabei nicht nur – aber auch – an die Engpässe in der Umgebung von Luzern.

4. Es wäre nach meiner Überzeugung vor allem völlig falsch, wenn sich die Schweiz einfach von sich aus bereit erklärte, eine zweite Röhre zu bauen. Denn offensichtlich würde eine zweite Röhre – auch wenn das Verlagerungsziel dann erreicht wäre und gewahrt bliebe, was wir alle hoffen – auch im Interesse der EU liegen, denn der Anteil der Verkehrsteilnehmer aus EU-Staaten, auch am transitierenden PW-Verkehr, ist doch recht hoch.

Damit muss die zweite Röhre – ich unterstütze hier Kollege Bieri – ein Pfand in unserer Hand bleiben, für Forderungen gegenüber der EU, mit Blick auf gegenüber heute zusätzlichen Leistungen derselben, und zwar im Hinblick auf eine schnellere und effizientere Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Ich darf daran erinnern, dass ich bereits vor einigen Jahren im Rahmen einer Interpellation darauf hingewiesen habe, dass im Anhang 2 zum Abkommen zwischen der damaligen EG und der Schweiz – das ist der Transitvertrag, der heute noch gilt, also nicht das Landverkehrsabkommen – steht: «Der Ausbau des Strassennetzes ist mit der Fertigstellung der Nord-Süd-Verkehrsachse abgeschlossen, und die Verkehrsregeln stehen mit dem internationalen Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr in Einklang.» Mit anderen Worten: Wenn die Schweiz eine zweite Röhre bauen würde, dann würde sie auf der Basis des immer noch bestehenden Abkommens zusätzliche Leistungen erbringen, die nach entsprechendem Gegenleistungen der EU rufen können bzw. solche rechtfertigen. Kollege Frick hat heute noch andere Optionen und Gelegenheiten für solche Gegenforderungen aufgezeigt.

Wenn man dies erwägt, darf festgestellt werden, dass der Gegenvorschlag gemäss Konzept der Minderheit II (Bieri) diesen genannten Kriterien für eine zweite Röhre angemessen, ich meine sogar in bester Art Rechnung trägt. Hinzuweisen ist namentlich auf die Übergangsbestimmung gemäss Artikel 81 Absatz 2bis. Ich unterstütze dieses Konzept – daher auch der Eventualantrag.

Was bleibt, ist die Frage – sie ist meines Erachtens zwar nicht nur, aber auch eine abstimmungstaktische –, ob der Alpenschutzartikel unangetastet bleiben soll, wie das Konzept Bieri dies vorsieht, oder ob eine Öffnung desselben verantwortbar oder allenfalls abstimmungstaktisch gesehen sogar klug ist. Für den Fall, dass diese Frage bejaht werden sollte – und ich konzidiere gerne, dass auch Argumente dafür sprechen –, könnte ich dem Antrag der Mehrheit aus folgenden Gründen nicht zustimmen:

1. Wir haben es vorhin schon erwähnt: Meines Erachtens ist die Bestimmung nicht verfassungswürdig. Sie ist zu sehr auf den Gotthard bezogen, auch wenn dies faktisch natürlich zutrifft. Aber wir haben 1999 eine schöne Verfassung gemacht, wir sollten uns auch hier bemühen, diesem Umstand Rechnung zu tragen.

2. Die Bestimmung war zumindest bis jetzt, bis zu den Ausführungen von Kollege Pfisterer, für mich nicht klar, insbesondere die Tragweite der Bestimmung: «Das Gesetz regelt die Einhaltung des Verlagerungsziels.» Ich habe mich gefragt: Ist das nur eine deklaratorische Bestimmung? Herr Kollege Hess ging offensichtlich auch davon aus. Jetzt habe ich aber zur Kenntnis genommen, dass es eine Bestimmung mit konstitutivem Inhalt ist, Herr Kollege Pfisterer. Dennoch erlaube ich mir die Bemerkung, dass man das nicht ohne weiteres hieraus lesen kann.

3. Mein Haupteinwand: Die Bestimmung gemäss Antrag der Mehrheit trägt dem Erfordernis einer zweiten Röhre als Pfand für mögliche Gegenleistungen der EU nicht Rech-

nung. Denn der Alpenschutzartikel wird eben, zumindest bezogen auf die Gotthardachse, geöffnet.

Was ist nun der Sinn meines Antrages?

1. Er besteht darin, dass Sie nur eine sanfte Öffnung oder Lockerung beschliessen sollten, wenn überhaupt eine Öffnung des Alpenschutzartikels erfolgen soll – ich bin dagegen.

Mein Antrag setzt zunächst voraus, dass nur dann Ausnahmen gemacht werden können, wenn dies der Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der besseren verkehrsmässigen Anbindung von Landesgegenden dient, womit natürlich offensichtlich der Kanton Tessin gemeint ist.

2. Vor allem die Grundsätze von Artikel 84 Absätze 1 und 2 müssen gewahrt sein: der Schutz des Alpengebietes vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs allgemein und die Erreichung und die definitive Einhaltung des Verlagerungsziels.

3. Nur wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, kann die Bundesversammlung eine Ausnahme vom Verbot einer Erweiterung der Transitstrassenkapazität beschliessen, wobei dieser Beschluss dem fakultativen Referendum unterstellt wäre.

Ich muss in diesem Zusammenhang auf Artikel 163 Absatz 2 der Bundesverfassung hinweisen. Dort heisst es: «Die übrigen Erlasse ergehen in der Form des Bundesbeschlusses; ein Bundesbeschluss, der dem Referendum nicht untersteht, wird als einfacher Bundesbeschluss bezeichnet.» Ich ging davon aus, dass mit der Formulierung «Bundesbeschluss» automatisch, also von Verfassung wegen, ein Bundesbeschluss gemeint sei, der dem fakultativen Referendum unterstünde. Herr Aldo Lombardi, «Mister Bundesverfassung», hat mir dies so bestätigt. Wenn da im Bundesamt für Justiz also andere Meinungen bestehen, was offenbar der Fall ist, dann müsste man den Text des Antrages dann, wenn er Erfolg hätte, entsprechend ergänzen. Aber ich weise klar darauf hin, dass eben ein Bundesbeschluss erforderlich wäre, der dem fakultativen Referendum unterstünde, wenn es dann um den Einzelfall geht. Damit könnte allenfalls eine Brücke geschlagen werden zwischen der Minderheit II (Bieri) und der Mehrheit.

Lombardi Filippo (C, TI): Ich habe in meinem Eintretensvotum schon darauf hingewiesen, dass wir eine Gesamtvision brauchen, für die Zukunft der Infrastrukturen dieses Landes, aber auch als faktischen Gegenvorschlag zur Fragestellung, die durch die Avanti-Initiative entstanden ist. Wir dürfen die Gotthardfrage nicht noch einmal separat behandeln. Diesen Fehler hat man damals im ersten Entwurf des Nationalstrassennetzes gemacht, der überhaupt keinen Gotthardtunnel und keine Gotthardstrecke vorsah. Nach einem starken Kampf nicht nur des Tessins, sondern sämtlicher «Gotthardkantone» bis und mit Zürich, wurde dieser Fehler in der definitiven Planung korrigiert. Nur im letzten Moment, aus reinen Spargründen, schlug der Bundesrat vor, zunächst nur eine Röhre zu eröffnen. Damals hat man mit einem Verkehrsaufkommen von 1 bis 1,5 Millionen Fahrzeugen pro Jahr gerechnet – Kollege Marty hat Sie daran erinnert –, und der Bundesrat versicherte, sobald die 2-Millionen-Grenze erreicht sei, würde die zweite Röhre gebaut. Heute sind wir schon seit Jahren über der Grenze von 6 Millionen Fahrzeugen und diskutieren immer noch.

Niemand ist gegen den Alpenschutz, den Alpenschutzartikel und die Verlagerungspolitik; das wurde mehrmals betont. Niemand spricht von einer Aufhebung dieser Politik. Es ist aber gerechtfertigt, heute, zehn Jahre nach der Abstimmung über den Alpenschutzartikel, eine Ausnahme einzuführen, die umweltpolitisch vertretbar ist, weil die Staus und die Stauräume die Umwelt mehr schädigen als eine Autobahn mit flüssigem Verkehr. Diese Ausnahme ist für den Personenverkehr und nicht für den Schwerverkehr vorgesehen, und diese Ausnahme ist für die Sicherheit des Verkehrs sowie für die Sicherheit des Anschlusses eines Landesteils an den Rest des Bundesgebietes gedacht. Es ist ein Landesteil, den wir nicht mehr diskriminieren und zu oft von der

restlichen Schweiz isoliert lassen sollten, durch Staus, Unfälle, Unterhaltsarbeiten usw. Nicht zu vergessen, dass eine Gesamtsanierung dieser ersten Röhre in höchstens zwanzig Jahren unabdingbar sein wird, was vermutlich eine Schliessung des Tunnels während eines Jahres verlangen wird.

Die Zeitachse wurde mehrmals zitiert. Wenn wir schon davon ausgehen, dass vom Grundsatzentscheid, den wir hier fassen könnten oder den das Volk in sechs Monaten oder in einem Jahr fassen könnte, bis zur Eröffnung einer zweiten Röhre 20 Jahre vorbeigehen müssen, dann müssen wir genau deshalb jetzt agieren, um uns diese Frage nicht erst – wie die Gegner, die Minderheit II oder der Eventualantrag Inderkum beantragen – in 10, 15 Jahren zu stellen, womit diese zweite Röhre eventuell erst in 35 Jahren gebaut werden könnte. Wir müssen frühzeitig agieren, wir müssen langfristig planen, wir müssen einsehen, dass eine zweite Strassenröhre in allen Fällen sowieso erst nach der Eröffnung der Neat in Betrieb genommen werden könnte. Das heisst: Sie stellt keine Gefahr für unsere Verlagerungspolitik dar.

In dieser Debatte wurden mehrmals auch mögliche Verhandlungen mit der EU erwähnt. Ich bin überzeugt, dass es durchaus notwendig ist, das Landverkehrsabkommen mit der EU in der einen oder anderen Form wieder zu verhandeln. Genau deshalb müssen wir in unserer Verfassung jetzt etwas ändern. Wieso? Wenn wir nichts ändern, sind wir aufgrund des Alpenschutzartikels eigentlich nicht in der Lage, mit der EU überhaupt etwas zu verhandeln, da es verfassungswidrig wäre. Wenn wir im Gegenteil die Lösung der Avanti-Initiative oder die nationalrätliche Fassung nehmen, dann ist der Bund sowieso gezwungen, innert einer gewissen Frist diese zweite Röhre zu bauen. Die Lösung unserer Kommissionsmehrheit ist eigentlich die einzige, die ermöglicht zu verhandeln, ohne jetzt schon zum Bauen gezwungen zu sein. Deshalb, glaube ich, ist es der richtige Weg, um mit der EU überhaupt verhandeln zu können.

Last but not least muss wieder einmal gesagt werden: Wir können unsere Verlagerungspolitik im Schwerverkehrsreich nicht durchsetzen, ohne in Bezug auf das internationale Verkehrssystem, das europäische Verkehrssystem gewisse Konsequenzen ziehen zu müssen. Wir können nicht glauben, dass wir diese Politik erfolgreich machen werden, nur weil wir Tausende von Menschen in Personenwagen in Staus leiden lassen; das hat damit überhaupt nichts zu tun. Es ist so, wie wenn jemand auf die Idee kommen würde, man solle das Poststellennetz mit einem allgemeinen Verbot von E-Mails retten, damit die Leute gezwungen sind, die Post mehr zu benutzen. Mit solchen Gedanken müssen wir aufhören. Wir müssen unserer Bevölkerung eine Palette von Lösungen anbieten.

Ich ersuche Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Den Anträgen ist gemeinsam, dass sie im Unterschied zur Avanti-Initiative und zum Gegenvorschlag des Nationalrates den Bau der zweiten Gotthardröhre in der Bundesverfassung nicht verankern wollen und ihr damit nicht erste Priorität geben. Sie wollen es auch alle dem Bundesrat überlassen, dem Parlament im richtigen Zeitpunkt den Antrag über den Bau der zweiten Röhre zu stellen. Herr Inderkum möchte dann noch, dass dagegen das Referendum ergriffen werden könnte.

Dies bedeutet auch, dass die zweite Röhre – wie alle anderen Nationalstrassenstrecken – nach sachlichen Kriterien in eine Prioritätenordnung eingereiht würde. Alle Antragsteller sind sich auch darüber einig, dass in Verhandlungen mit der Europäischen Union, aber auch mit unseren Nachbarländern, die Möglichkeit eines zweiten Tunnels eingesetzt wird. Sie gehen aber auch davon aus, dass der Bau der zweiten Gotthardröhre in den nächsten Jahrzehnten irgend einmal aktuell sein und zur Diskussion stehen wird.

Die Unterschiede liegen in der Frage, ob der Alpenschutzartikel geändert werden soll oder nicht. Ich habe diesbezüglich im Eintretensvotum dargelegt, weshalb der Bundesrat dem Antrag der Minderheit II (Bieri) folgen wird – er kann zwar nicht abstimmen, aber er unterstützt ihn. Ich habe alle drei

Argumente genannt; sie wurden jetzt wieder aufgenommen. Ich muss sie nicht wiederholen, Ihr Kurzzeitgedächtnis ist ja noch intakt. (*Heiterkeit*)

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Herr Pfisterer, ein kurzes Votum, dann könnten wir vor den Fraktionsausflügen nämlich noch entscheiden.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Sie können entscheiden, Herr Präsident, aber ich glaube, ich muss mindestens zum Antrag der Minderheit II (Bieri) und zum Eventualantrag Inderkum noch ein Wort sagen.

Sie haben jetzt drei Fragen zu entscheiden: Die eine betrifft den Streichungsantrag der Minderheit II (Bieri). Er wird vom Bundesrat unterstützt. Dem entgegen steht die Volksinitiative, dem entgegen steht der Beschluss des Nationalrates, dem entgegen stehen der Eventualantrag Inderkum und auch der Antrag Ihrer Kommissionsmehrheit. Ich muss das nicht weiter ausführen, es geht letztlich um die Frage eines Grundsatzentscheides, den Volk und Stände jetzt zu treffen haben. «Jetzt» bedeutet möglicherweise im nächsten Jahr. Es soll offen und fair diese Frage gestellt werden, genau so, wie wir 1994 vor der Frage standen: Alpenschutz ja oder nein? Jetzt sagen wir: Alpenschutz ja, Verlagerungspolitik ja, aber mit der Möglichkeit, in diesem Rahmen das Problem Gotthard teilweise zu lösen.

Herr Kollega Bieri hat schon in der Kommission seinen Streichungsantrag gestellt. Ich möchte jetzt zusätzlich zum Antrag der Minderheit Bieri zu Artikel 197 Ziffer 2 – Übergangsbestimmungen zu Artikel 81 Absatz 2 – Stellung nehmen. Das ist damit verkoppelt, Herr Bieri hat darauf hingewiesen.

Zum ersten Problem: Herr Bieri schlägt eine Liste von Kriterien vor, anhand derer dann zumal das Programm auszugestalten sei. Die Gegenfrage aus der Kommission lautete: Warum nur diese Kriterien und nicht andere? Vom Text her kommt der Antrag als abschliessende Kriterienliste daher. Beispielsweise ist die Verkehrssicherheit nicht auf dieser Liste; beispielsweise ist die bessere Anbindung anderer Landesgegenden nicht auf dieser Liste. Das muss doch Bedenken hervorrufen. Ich sage das nicht im Sinne eines Vorwurfs, aber es zeigt, dass wir die Gesichtspunkte, die dann zumal entscheidend sein werden dafür, ob man die Gotthardprojektion an die Hand nimmt, ob man baut, noch gar nicht voraussehen können. Das ist völlig normal. Das ist Herrn Bieri so passiert, wie es uns allen auch passieren würde.

Sehen Sie: Die Minderheit Bieri schlägt vor, dass man diesen Programmteil im Programm drin hat, dass man ihn innert eines Jahres bearbeiten müsste. Innerhalb eines Jahres kann man jedenfalls die Diskussionen nicht führen, die man mit dem Tessin, mit Uri, mit den Verbänden, mit anderen Kantonen führen müsste. Das kann man doch nicht in einem Jahr durchführen! Das dürfte zeitlich nicht möglich sein, beim besten Willen und bei allem Respekt.

Die Hoffnung EG haben wir bereits behandelt. Ich mache darauf aufmerksam, dass auch nach Auffassung der Kommissionsmehrheit diese sachliche Arbeit auch noch zu leisten ist, aber mit Zeit, später, durch die Bundesversammlung. Das ist ein wesentlicher Unterschied. Schliesslich, Herr Bieri, habe ich irgendwo auch immer noch demokratische Bedenken gegen Ihren Vorschlag, soviel Verständnis man auch dafür aufbringen kann. Dies in dem Sinne, dass man auf der einen Seite sagt, man halte den Alpenschutzartikel aufrecht, und auf der anderen über ein Hintertürchen in den Übergangsbestimmungen dennoch die Grundlage legt, um das Programm zu schaffen und letztlich Druck zu machen, damit diese Frage doch entschieden wird. Vielleicht könnte dieser Schuss hinten hinausgehen. Jedenfalls können wir mit Ihrem Antrag dem Vorwurf nicht ausweichen, dass «die in Bern» ja ohnehin machen, was sie wollen, Alpenschutzartikel hin oder her. Das ist ein bisschen das ungute Gefühl, das bei mir zurückbleibt.

Noch eine Bemerkung zum Eventualantrag Inderkum: Dieses Bedenken besteht gegenüber seinem Antrag nicht, aber

auch hier ist das Bedenken unvermeidlich, dass die Liste der Kriterien nicht vollständig ist und es nicht sein kann. Das würde ich auch hier vorhalten. Ferner schlägt uns Herr Inderkum ein zweites Referendum vor: Zunächst soll der Grundsatzentscheid gefällt werden, der diese Klausel aufnehmen würde, und später würde ein zweites Referendum folgen. Das erste wäre obligatorisch, das zweite fakultativ. Warum dieses zweite Referendum ohne Ständemehr? Ausgerechnet damit würden Uri und Tessin ausgeschaltet. Reicht es nicht bzw. ist es nicht sinnvoller, wenn man diesen zweiten Entscheid der Bundesversammlung überträgt, wie es die Kommission beantragt? Im Übrigen wäre zudem der Text noch zu überdenken, weil wir im Alpenschutzartikel nicht von «Transitverkehr» im Allgemeinen sprechen, sondern nur vom «Gütertransitverkehr».

Ich bitte Sie, bei der Mehrheit zu bleiben.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Der Antrag der Minderheit I ist zurückgezogen worden.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit 28 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II 12 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Mehrheit 27 Stimmen
Für den Eventualantrag Inderkum 14 Stimmen

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Nun tritt der Eventualantrag Stadler aufs Podium. Herr Stadler will inhaltlich nichts ändern. Er möchte den zweiten und den dritten Satz in Absatz 3 streichen und diese beiden Sätze – mit kleinen redaktionellen Änderungen – in einen eigenen Erlassentwurf aufnehmen.

Stadler Hansruedi (C, UR): Mein Antrag betrifft jetzt eine formelle Frage: Mit meinem Antrag appelliere ich an Ihr demokratisches Empfinden. Bereits beim Eintreten habe ich dazu Ausführungen gemacht.

Der Rat hat nun ein Gesamtpaket mit dem Agglomerationsverkehr, mit dem Ausbau der Nationalstrassen, mit der zweiten Röhre am Gotthard und mit einem Fonds geschnürt. Dieses Paket kann jetzt nur als Ganzes angenommen oder abgelehnt werden. Deshalb beantrage ich Ihnen, die Vorlage aufzuteilen, und zwar in eine Vorlage ohne Gotthard und in eine zweite Vorlage. In dieser Vorlage soll der Souverän sich darüber aussprechen können, ob er die zweite Tunnelröhre am Gotthard einbeziehen will oder nicht. So beantrage ich Ihnen in formeller Hinsicht die Ergänzung von Artikel 84 Absatz 3, die Sie jetzt in materieller Hinsicht beschlossen haben, zu streichen. Diese Ergänzung wird aber wortwörtlich in einen separaten Bundesbeschluss aufgenommen. Materiell respektiere ich Ihr Abstimmungsergebnis. Ich möchte nur formell eine differenzierte Meinungsäusserung des Stimmbürgers ermöglichen. Mit einem separaten Absatz – Artikel 84 Absatz 4 – im Bundesbeschluss ermögliche ich ein widerspruchsfreies Abstimmungsergebnis, und dies unabhängig davon, ob die Avanti-Initiative zurückgezogen wird oder nicht. Auch in Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen lagen solche Varianten für eine Aufteilung der Vorlage vor. Jedoch verlief diese Diskussion darüber nach meinen Informationen etwas im Sand. Für eine Aufteilung der Vorlage sprechen meines Erachtens drei Gründe:

1. Dem Stimmbürger würde eine faire und echte Wahl ermöglicht. Gegen diese faire und echte Wahl kann doch niemand sein!
2. Das Parlament handelt aus politischen Überlegungen klug, wenn es den besonders sensiblen Bereich der Vorlage – den es beantragt und der vom Verfassungsgeber, d. h. von Volk und Ständen, im Jahr 1994 gegen den Willen des Parlamentes und des Bundesrates in die Verfassung geschrieben wurde – wieder dem gleichen Volk und den Ständen in einer separaten Vorlage vorlegt.

3. Es könnte bei einem Nein zum Gesamtpaket ja durchaus einen Scherbenhaufen geben. Ist diese Möglichkeit tatsächlich in unserem Interesse? Es gibt doch prioritäre Bereiche in der Vorlage, die hier von keinem bestritten werden; ich denke an den Agglomerationsverkehr.

Ich ersuche Sie, meinem Antrag zuzustimmen. Die Frage heisst hier: Wollen wir dem Souverän eine minimale Wahlmöglichkeit offen lassen, ja oder nein? Ich meine: Ja.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Wir werden die Vorlage am kommenden Freitag zu Ende beraten. Ich werde mir dann erlauben, Herrn Stadler fairerweise das Wort noch einmal zu geben, weil er jetzt zwei Tage lang sozusagen dem asymptotischen Zerfall ausgesetzt ist. (*Heiterkeit*)

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

*Schluss der Sitzung um 11.35 Uhr
La séance est levée à 11 h 35*

02.040

**Avanti – für sichere
und leistungsfähige Autobahnen.
Volksinitiative**

**Avanti – pour des autoroutes
sûres et performantes.
Initiative populaire**

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBl 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Bericht KVF-SR 20.02.03

Rapport CTT-CE 20.02.03

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 (Frist – Délai)

Bericht KVF-NR 12.03.03

Rapport CTT-CN 12.03.03

Nationalrat/Conseil national 13.03.03 (Frist – Délai)

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.03 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 12.06.03 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ständerat/Conseil des Etats 16.06.03 (Fortsetzung – Suite)

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Bezüglich Tagesordnung besagt unser Geschäftsreglement in Artikel 38, dass am Schluss jeder Sitzung der Rat auf Vorschlag des Präsidenten die Tagesordnung der folgenden Sitzung festsetzt. Sie haben ja schon den Entwurf einer Tagesordnung für morgen Freitag bekommen. Nun ist mir heute ein Ordnungsantrag eingereicht worden, der von – wenn ich richtig gezählt habe – exakt 23 Mitgliedern dieser Kammer unterzeichnet ist. Dieser Antrag möchte verhindern, dass am Freitag auch noch das unterbrochene Geschäft «Avanti-Initiative» zu Ende beraten wird.

Bevor ich Frau Forster als der Erstunterzeichnerin des Ordnungsantrages das Wort gebe, möchte ich Ihnen die Fakten mitteilen:

Für den Freitag haben wir insgesamt, nach bester Zählung der Parlamentsdienste, für gut vier Stunden Stoff – ohne die Avanti-Initiative. Diese allein gibt nach Schätzung der zuständigen Sprecher noch eine bis anderthalb Stunden Redezeit. Es könnte also sein, dass wir am Freitag mit dem vorgesehenen Programm inklusive der Avanti-Initiative gerade etwa – wenn ich noch etwas Druck mache – bis zum angekündigten Ende der Sitzung fertig würden. Am Montag haben wir, mit Sitzungsbeginn um 16.15 Uhr, schon Stoff für knapp vier, sagen wir dreieinhalb Stunden. Es kommen eventuell noch Differenzen bei Geschäften hinzu, die jetzt gerade im Nationalrat bereinigt werden. Man weiss nicht genau, wie viele Differenzen am Ende noch zu beraten sind. Gehen wir einmal davon aus, wir hätten auch etwa dreieinhalb bis vier Stunden Zeit, ohne die Avanti-Initiative, dann würde das heissen: 19.15 Uhr normales Ende der Sitzung. Wenn Sie dann die anderthalb Stunden für die Initiative hinzuzählen, wird die Sitzung bis 21 Uhr dauern. All jene, die sich für Montag nach 20 Uhr irgendwo verpflichtet haben, würden also Probleme bekommen. Das ist die Sachlage.

Forster-Vannini Erika (R, SG): Wie Sie sehen, ist dieser Antrag nicht nur auf meinem Mist gewachsen. Ich, Herr Präsident, sitze so oder so – ob am Freitag oder am Montag – bis zum Sitzungsende im Saal. Aber ich wurde von verschiedenen Mitgliedern der FDP-Gruppe angesprochen. Sie haben geltend gemacht, dass sie am Freitag noch Geschäfte ausserhalb des Rates zu erledigen hätten und froh wären, wenn die Avanti-Initiative nicht am Freitag zu Ende beraten würde. Für die Fortsetzung dieses Traktandums – so meine ich – sollten möglichst viele Leute anwesend sein. Ich habe deshalb einen Ordnungsantrag gestellt, damit wir darüber abstimmen können.

Marty Dick (R, TI): Je comprends les raisons pratiques invoquées par le président, mais je crois qu'au-delà de la quantité, il faut aussi tenir compte de l'aspect plus ou moins sensible et délicat des objets que nous avons à traiter. Je crois qu'il y a aussi des règles de fair-play qui ont toujours existé dans cette salle. Pour qu'une votation soit vraiment crédible, il faudrait vraiment que le plus grand nombre possible de membres soient présents. Or, il y a un certain nombre de personnes qui ont pris des engagements pour ce vendredi déjà depuis un certain temps, sans se rendre compte que ce vendredi de la deuxième semaine était occupé par la session. Nous sommes un Parlement de milice et de nombreux collègues doivent vraiment travailler dans leurs bureaux au moins un jour par semaine pour pouvoir rentrer dans leurs frais. Donc, demain, s'il y a de nombreux absents pour des raisons professionnelles, il me semble que, dans un Parlement de milice, cela mérite un certain respect. Vu l'aspect délicat de l'initiative populaire Avanti qui ira devant le peuple, je pense qu'on devrait reporter cet objet à lundi, d'autant plus que M. Moritz Leuenberger, conseiller fédéral, est déjà parmi nous.

Donc, je vous invite à adopter la motion d'ordre Forster.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Das Geschäftsreglement sagt «auf Vorschlag des Präsidenten»; dieser darf also auch noch etwas dazu sagen.

Ich meine, dieser Freitag war seit der Jahresplanung 2003 bekannt. Man kann jetzt nicht der katholischen Kirche sozusagen den Pfingstmontag vorwerfen. Wenn man das Sessionsprogramm nicht studiert hat, hat man das vielleicht einfach übersehen. Es ist seit letztem Jahr bekannt, dass an diesem Freitag, dem 13. Juni, die Sitzung des Ständerates bis 13 Uhr anberaumt ist. Wenn nun gewisse Leute sagen, sie müssten schon viel früher irgendwohin verreisen, dann ist das eben so.

Ich habe von Ihnen den Auftrag, dafür zu sorgen, dass wir die Geschäfte behandeln können. Ich sage Ihnen: Wir werden Mühe haben, wenn wir diesen Freitag nicht dazu verwenden, jene Geschäfte zu behandeln, die in der abgemachten fünfständigen Sitzungsdauer bearbeitet werden könnten. Am Montag wird es schwierig werden, und dann haben wir während dem Rest der Woche nicht mehr viel Zeit, die Sache aufzuholen.

Aber es ist Ihre Entscheidung, wie es das Geschäftsreglement festhält. Ich beantrage Ihnen, die Avanti-Initiative für Freitag zu traktandieren. Frau Forster und viele Mitunterzeichnende beantragen Ihnen, das für Montag vorzusehen. Die Folgen sind Ihnen bekannt.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Forster 20 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Der Vorschlag des Präsidenten ist verworfen worden, aber der Präsident hat seine Pflicht getan.

Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr

La séance est levée à 12 h 30

02.040

Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen. Volksinitiative

Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes. Initiative populaire

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBl 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Bericht KVF-SR 20.02.03

Rapport CTT-CE 20.02.03

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 (Frist – Délai)

Bericht KVF-NR 12.03.03

Rapport CTT-CN 12.03.03

Nationalrat/Conseil national 13.03.03 (Frist – Délai)

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.03 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 12.06.03 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ständerat/Conseil des Etats 16.06.03 (Fortsetzung – Suite)

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes»

Art. 2 Abs. 2 Art. 84 Abs. 3 – Art. 2 al. 2 art. 84 al. 3

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Wir haben uns hier für den Antrag der Mehrheit entschieden; die Minderheit I hat ihren Antrag zurückgezogen, und die Minderheit II ist ordentlich besiegt worden. Da die Mehrheit obsiegt hat, ist nun noch ein Eventualantrag Stadler hängig. Herr Stadler hat seinen Antrag bereits begründet. Er möchte, dass der zweite und der dritte Satz von Absatz 3 in einen eigenen Erlassentwurf aufgenommen werden. Ich werde Herrn Stadler aber fairerweise am Ende der Diskussion noch einmal das Wort geben, damit er seine Argumente, die über das Wochenende abgeklungen sind, noch einmal auffrischen kann.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ich entschuldige mich, ich habe nicht begriffen, ob zuerst Herr Stadler sprechen soll oder ich. Ich will ja einem Antragsteller nicht vor dem Glück stehen.

Ich habe eigentlich dafür plädieren wollen, den Antrag Stadler sehr ernsthaft in Erwägung zu ziehen, weil wir doch festgestellt haben, dass bei dieser Geburt des Gegenvorschlages ein Kind geboren werden soll, das doch sehr unterschiedliche Hände und Füsse hat; der Gegenvorschlag beschlägt sehr unterschiedliche Gebiete. Herr Stadler schlägt etwas vor, was die Möglichkeit geben sollte, dass sich die Stimmberechtigten bei dieser obligatorischen Verfassungsabstimmung zu einer der umstrittensten Fragen, nämlich zur Frage, ob der Alpenschutzartikel von 1994 in Revision gezogen werden solle, speziell und abgesondert äussern können – zu den anderen Fragen dann auch. Nach dem Antrag Stadler gäbe es dann zwei Abstimmungen, die eine über die Revision von Artikel 84 und die andere wohl über alle übrigen Bestimmungen, die in Revision gezogen werden sollten.

Ich weiss, es passiert uns öfter, dass wir ganze Pakete schnüren und Paketlösungen kreieren. Handkehrum sagen wir wieder: Es ist aus demokratiepolitischen Gründen nötig, dass man den Stimmberechtigten – Volk und Ständen – die Möglichkeit gibt, zu allen Fragen einzeln Stellung zu nehmen. Wir wissen, dass jede Änderung von Artikel 84, des Alpenschutzartikels – weil er eben eine ganz besondere Entstehungsgeschichte hat, die wir ja bei der ersten Debatte

hier dargestellt haben –, zu sehr heftigen Auseinandersetzungen führen muss. Diese Auseinandersetzung wird allenfalls auch andere Elemente in diesem Gegenvorschlag, die möglicherweise sinnvoll sein könnten, in Mitleidenschaft ziehen. Von daher würde ich sehr dafür plädieren, dem Antrag Stadler zuzustimmen.

Wenn ich noch einen politischen Satz beifügen darf: Aus der Sicht jener, die von einem Gegenvorschlag überhaupt nichts wissen wollen, muss ich Ihnen offen gestehen: Wir würden uns am liebsten ein Riesenpaket wünschen, mit möglichst viel drin, nach dem uralten Politgrundsatz: Viele Hunde sind des Hasen Tod. Herr Stadler möchte hier eigentlich einen Vorschlag unterbreiten, der halt diese Hunde auf verschiedene Jagden ausschickt, um dann allenfalls einen Teil des Gegenvorschlages noch über die Runden zu bringen; das will ich ihnen ganz offen sagen. Wäre ich machiavellistisch, so müsste ich als Skeptiker in Bezug auf diesen Gegenvorschlag dafür plädieren, möglichst noch drei, vier andere Dinge in das Paket zu packen, um es dann umso einfacher zu Fall bringen zu können.

Aber nachdem wir ja in diesem Haus seriöse Politik machen, will ich es nicht versäumen, Sie zu bitten, den Antrag Stadler ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Ich werde ihm zustimmen.

Lombardi Filippo (C, TI): Wie mit den verworfenen bzw. zurückgezogenen Anträgen Bieri, Inderkum und Escher versucht man wieder, mit diesem Antrag die Gotthardfrage in einer separaten Abstimmung vor das Volk zu bringen. Ich habe mich letzte Woche schon dazu geäußert. Ich brauche hier nicht alles zu wiederholen, sondern möchte Ihnen nur in Erinnerung rufen, dass wir uns das politisch nicht leisten dürfen. Wir wollen mit einem Gegenvorschlag dem Volk ein Paket unterbreiten, in dem eine Gesamtvision für die Zukunft der schweizerischen Verkehrspolitik dargestellt wird. Diese Gesamtvision soll eben den Auseinandersetzungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen verschiedenen Regionen unseres Landes, welche «Religionskriegen» ähnlich sind, ein Ende setzen. Wir sollten reif genug sein, um dem Volk nicht wieder diese «Religionskriege» vorzuspielen.

Ich habe auch ein paar verfassungsrechtliche Bedenken, was diesen Antrag anbelangt. Wir haben es mit einem Gegenvorschlag zu tun. Man kann also, wie es der Bundesrat in seinem Gegenvorschlag gemacht hat, einen Teil der Avanti-Initiative nicht berücksichtigen. Das ist eben der bundesrätliche Gegenvorschlag: Verschiedene Neuerungen gegenüber der Initiative, aber keine Öffnung des Alpenschutzartikels. Oder man kann, wie es der Nationalrat getan hat, mit einem kompletten Gegenvorschlag diese Forderung der Avanti-Initiative berücksichtigen: Das sind die zwei möglichen Wege.

Aber ich glaube nicht, dass wir es uns im Hinblick auf die Einheit der Materie erlauben dürfen, die Vorlage dem Volk getrennt zu unterbreiten, also gewissermassen zwei Gegenvorschläge zu einer Initiative zu machen. Das hat auch in der Vergangenheit nie stattgefunden.

Noch eine inhaltliche Bemerkung: Wir haben gegenüber dem nationalrätlichen Beschluss eine grosse Verbesserung in den Gegenvorschlag unserer Kommission eingebracht, und zwar folgende: Wir wollen das Bauverbot für die zweite Gotthardröhre aufheben, ohne dem Bund ein «Baugebot» zu geben. Mit dem Gegenvorschlag unserer Kommission bleibt der Bund frei, den Zeitpunkt und die Modalitäten für die Öffnung des Alpenschutzartikels zu wählen.

Ich glaube, das ist eben der Schritt, den wir gemacht haben: ein wichtiger Kompromisssschritt gegenüber den Forderungen der Avanti-Initiative und des Nationalrates. Weiter dürfen wir nicht gehen, weil wir sonst wirklich den Eindruck erwecken würden, dass wir zwar bereit sind, alles zu einem Kompromiss zu bringen, aber die Frage der fortdauernden Diskriminierung eines Landesteiles in einer Gesamtvision der schweizerischen Verkehrspolitik nicht berücksichtigen wollen.

Ich ersuche Sie, den Antrag Stadler zurückzuweisen.

Marty Dick (R, TI): M. Stadler est un collègue que j'estime beaucoup, et aujourd'hui encore plus, parce que sous l'aspect d'une proposition subsidiaire tout à fait anodine et raisonnable, il nous présente en réalité une solution extrêmement dangereuse. C'est une proposition qui est contre la Suisse italienne, mon cher ami et collègue! Pourquoi alors ne pas séparer aussi entre Genève-Lausanne et Berne-Zürich? Pourquoi mettre ces deux dans le même paquet et laisser de côté la route du Gothard?

En réalité, nous sommes en face d'un concept qui veut d'une part que l'on complète le réseau des routes nationales, et d'autre part que l'on résolve les problèmes de capacité du réseau là où ils sont très aigus, à savoir effectivement les axes Genève-Lausanne, Berne-Zürich et Erstfeld-Airolo. Donc, cessons de regarder le sud des Alpes comme un «Reservat» d'indiens, comme des gens sympathiques chez qui on va en vacances; c'est une région qui demande aussi, comme d'autres régions, que les problèmes de capacité du réseau routier et d'accessibilité à la région soient réglés. Monsieur Stadler, quand vous allez à Zurich, vous passez par le tunnel du Seelisberg qui depuis toujours a quatre pistes, et de l'autre côté du lac, vous prenez l'«Axenstrasse» qui a été financée à 98 pour cent avec le fonds des routes nationales. Lorsqu'il y a le moindre accident en hiver au Gothard, c'est toute une région du pays qui n'est pas accessible. Donc, si on veut parler d'un concept qu'on oppose à un autre concept, qui est celui d'Avanti, il ne faut surtout pas séparer les choses en votation, car ce serait profondément injuste.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Ich habe Ihnen über die Kommissionsarbeit zu berichten. Herr Stadler will diesen Teil der Vorlage herausnehmen und eine spezielle, getrennte Vorlage machen. Ähnliche Punkte wurden in der Kommission diskutiert. Wir haben einen Bericht der Verwaltung dazu erhalten, auch zu gewissen anderen einschlägigen Gesichtspunkten. Aus dieser Diskussion ist kein Antrag entstanden, wie ihn Herr Stadler eingereicht hat. Das hat zur Folge, dass ich Ihnen formell nicht von einem Kommissionsentscheid berichten kann, aber materiell sagen kann, dass diese Diskussion offenbar die Kommission überzeugt hat, dass wir ein Gesamtpaket zu präsentieren haben, und nicht mehr. Es geht im Grunde letztlich um zwei Hauptpunkte:

Der erste Punkt ist das Demokratieelement. Ein Gegenvorschlag besteht formell aus einem Beschluss, der selbstverständlich mehrere Artikel umfassen kann. Die Abtrennung dieses Teiles hier hat zur Folge, dass Absatz 4 von Artikel 84 nicht mehr im Gegenentwurf, im Paket, drin ist. Das ist die Folge; insofern verändern Sie selbstverständlich den demokratischen Gehalt der Entscheidung.

Der zweite Punkt betrifft die Sache; das System ist nicht mehr kohärent. Sie verwickeln sich in Widersprüche, wenn Sie dem Antrag Stadler folgen. Das System ist nicht eine Gothard-Vorlage. Es geht auch nicht nur um eine Vorlage zum Ausbau der Nationalstrassen, sondern es geht um eine Vorlage zur Beseitigung von Engpässen. Wenn Sie sonst im ganzen Land, wenn die sachlichen und regionalpolitischen Voraussetzungen gegeben sind, die Engpässe beseitigen, warum dann hier nicht? Das gehört sachlich zum genau gleichen Paket.

Im Übrigen noch einmal: Der Alpenschutz, so, wie er konzipiert ist, bezieht sich nur auf den PW-Verkehr und auf den Teil des Schwerverkehrs, der dem Verlagerungsziel nicht widerspricht, und nicht mehr; es entsteht also auch von dort her ein Problem. Im Grunde genommen geht es um die Frage, ob Sie konsequent oder doch etwas in Richtung politische Salamitaktik vorgehen wollen.

Ich bitte Sie, den Antrag Stadler abzulehnen.

Stadler Hansruedi (C, UR): Meine Damen und Herren, cari amici ticinesi: Wenn mein Antrag etwas nicht ist, dann ein unfreundlicher Akt gegen unsere Freunde im Tessin – das Bundesstrafgericht im Tessin lässt grüssen. *(Heiterkeit)*

Ich habe keine Begründung gehört, die es aus sachlichen Überlegungen rechtfertigen würde, dass der mündige Bürger hier um die Möglichkeit der differenzierten Meinungsäusserung gebracht werden muss, dass er einer fairen Wahlmöglichkeit beraubt werden muss und dass den Stimmbürgern nur die Wahl zwischen «alles oder nichts» zusteht. Es ist nicht nur ein reifer Stimmbürger, wie Kollege Lombardi gesagt hat, sondern auch ein mündiger Stimmbürger.

Ich habe bereits anlässlich des Eintretens dargelegt, welche demokratischen Bedenken gegen eine Änderung des Alpenschutzartikels durch das Parlament im heutigen Zeitpunkt sprechen; nun will die Mehrheit des Parlamentes dies so. Diesen materiellen Entscheid diskutiere ich jetzt nicht mehr; er ist hier gefällt worden. Ich diskutiere nur noch die Wahlmöglichkeit des Bürgers.

Wenn man nun den Alpenschutzartikel, der gegen den Willen des Parlamentes und des Bundesrates von Volk und Ständen in unsere Verfassung geschrieben worden ist, aufweichen will, ist es für mich ein Akt der Ehrlichkeit und Redlichkeit, dass die Stimmbürger auch alleine zu dieser Verfassungsänderung Ja oder Nein sagen können. Es widerspricht meinem demokratischen Empfinden, wenn diese Verfassungsänderung den Stimmbürgerinnen und -bürgern einfach mit einem Gesamtpaket «Agglomerationsverkehr, Ausbau Nationalstrasse und Fonds» versüsst werden soll. Die Stimmbürgerinnen und -bürger sind mündig; sie haben ein Recht darauf und sind durchaus in der Lage, in einzelnen Punkten eine eigene Meinung kundzutun. Es steht sicher auch dem Parlament gut an, wenn es dem Souverän diese Möglichkeit auch gibt.

Es wurde die Frage aufgeworfen, warum denn gerade nur separat über diesen Verfassungsartikel, über diesen Teil der Vorlage, abgestimmt werden solle. Dies ist eine gute Frage; dazu gibt es aber auch eine klare Antwort: Es ist eben gerade dieser sensible Teil der Vorlage, bei welchem vor neun Jahren der Verfassungsgeber – gegen Bundesrat und Parlament – einen wichtigen Eckpfeiler unserer Verkehrspolitik in der Verfassung verankert hat. Das war ja eine der wenigen Volksinitiativen, die bisher angenommen wurden. Ich denke, diese Spezialität mit der Verankerung der Gothardröhre in diesem Verfassungsartikel rechtfertigt auch eine separate Abstimmung. Dies ist auch der Unterschied zu anderen Teilabschnitten beim Nationalstrassennetz. Der Respekt vor dem damaligen Entscheid von Volk und Ständen gebietet es uns mindestens, diese von der Parlamentsmehrheit gewünschte Änderung von Artikel 84 dem Souverän separat vorzulegen.

Kollege Jönni hat im Zusammenhang mit der Mutterschaftsversicherung den Respekt vor dem Volksentscheid montiert. Das, was er da letzte Woche sagte, war beileibe nicht alles falsch. Aber bei der Mutterschaftsversicherung kann der Stimmbürger bei einem allfälligen Referendum ganz klar Ja oder Nein sagen. Dieses Recht wird ihm aber im vorliegenden Fall mit diesem Gesamtpaket verwehrt.

Beim Gegenvorschlag des Bundesrates und bei der Konzeption von Kollege Bieri hätte der Stimmbürger eine Wahlmöglichkeit, eine Alternative gegenüber der Avanti-Initiative gehabt. Mit dem Gegenvorschlag «Avanti plus», der jetzt vorliegt, hat der Stimmbürger überhaupt keine Wahlmöglichkeiten mehr. Um dem Stimmbürger eine minimale Wahlmöglichkeit zu geben, beantrage ich Ihnen somit heute die Aufteilung in diese zwei Vorlagen: erstens in eine Vorlage ohne zweite Gothardröhre, d. h. ohne Änderung des Alpenschutzartikels. In einer zweiten Vorlage soll sich der Souverän darüber aussprechen können, ob er die zweite Tunnelröhre am Gothard heute einbeziehen will oder nicht. Wenn Volk und Stände hier Ja sagen, hat die Mehrheit des Parlamentes das, was sie will. Insofern ist die beantragte Aufteilung auch ein modulares Konzept, das in sich stimmig ist und in sich kohärent ist. Hier muss ich dem Kommissionsprecher eigentlich widersprechen.

Ich ersuche Sie eindringlich, den Stimmbürgern eine faire und echte Wahl zu ermöglichen. Dies gebietet uns die demokratische Redlichkeit. Es gibt keine rechtlichen Gründe, die gegen diese Lösung mit zwei Vorlagen sprechen. Das

Parlament handelt politisch klug, wenn es bei einem Eingriff in Artikel 84 der Bundesverfassung mit einer besonderen demokratischen Sensibilität vorgeht. Am Ständerat habe ich bisher sehr geschätzt, dass er bei verfassungsrechtlichen und demokratischen Fragen Fingerspitzengefühl gezeigt hat. Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie dieses Fingerspitzengefühl auch heute zeigen.

Ich danke Ihnen, wenn Sie meinen Antrag unterstützen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst möchte ich festhalten, dass das Vorgehen, wie es Herr Stadler vorschlägt, rechtlich möglich, aber rechtlich nicht zwingend ist, sondern dass es eine rein politische Frage ist, ob die Vorlage getrennt werden soll oder nicht.

Da möchte ich immerhin zurückblicken: Der Bundesrat hat einen Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative formuliert, von welchem der Alpenschutz nicht tangiert worden ist. Wäre unser Gegenvorschlag durchgekommen – meinetwegen zwar in anderen Bereichen verändert, jedoch nicht angereichert mit der Aufweichung des Alpenschutzes –, dann wäre die Ausgangslage auf jeden Fall klar gewesen: Dann hätten wir auf der einen Seite die Avanti-Initiative, wo es um die zweite Röhre geht, und auf der anderen Seite den Gegenvorschlag, wo der Alpenschutzartikel unberührt bleibt. Nun hat der Nationalrat ja eigentlich die Forderung nach einer zweiten Röhre viel radikaler formuliert, als Sie das bis jetzt getan haben, und sie einfach auch noch in den Gegenvorschlag eingebaut. Danach ist die Forderung laut geworden, man müsse hier trennen, damit über die Frage der Aufweichung des Alpenschutzes einerseits und die Fragen des Ausbaus der Netze andererseits getrennt abgestimmt werden könne. Obwohl diese Frage im Gegenvorschlag vom Ständerat nicht mehr so radikal formuliert worden ist wie im Nationalrat, ist sie eben trotzdem noch da. Deshalb können die Bedenken, wonach der Gegenvorschlag ein überladenes Fuder sei, das viele Neinstimmen aus verschiedenen Lagern auf sich vereine, immer noch nicht aus der Welt geschafft werden. Ich sehe eigentlich eine Schwierigkeit in der Ungewissheit, ob die Avanti-Initiative zurückgezogen wird oder nicht. Wir müssen uns jetzt einmal vorstellen, sie werde nicht zurückgezogen; dann hätten wir die Avanti-Initiative, den Gegenvorschlag und, wenn man Herrn Stadler folgt, noch separat das Streckenstück Amsteg–Airolo. Ganz so einfach wäre das also nicht! Würde die Avanti-Initiative indes zurückgezogen – aber das wissen wir ja jetzt noch nicht –, dann wäre natürlich das Vorgehen gemäss Antrag Stadler problemlos.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 25 Stimmen

Für den Eventualantrag Stadler 14 Stimmen

Art. 2 Abs. 2 Art. 197 Ziff. 2

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung ein Jahr nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 ein befristetes Programm:

- a. zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss Stand bei Inkrafttreten dieser Bestimmung;
- b. zur Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes;
- c. für Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen. Diese betreffen Infrastrukturen von Strasse und Schiene, soweit sie innerhalb dieser Räume liegen, zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs dienen und nicht anderweitig durch Bundesmittel mitfinanziert werden können. Die Beiträge berücksichtigen die Bedeutung beider Verkehrsträger und tragen zu einer national ausgewogenen Siedlungsentwicklung bei.

Abs. 2

Das Programm ist so auszugestalten, dass Projekte erster Dringlichkeit acht Jahre nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 öffentlich aufgelegt werden.

Abs. 3

Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programmes. Er beantragt die vorgesehene weitere Realisierung und einen Zahlungsrahmen für die nächste Programmperiode.

Antrag der Minderheit

(Bieri, Berger, Escher, Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Abs. 2bis

Das Programm hat ferner die Voraussetzungen und Bedingungen für den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard, dessen Auswirkungen auf den Schutz des Alpengebietes, auf andere Verkehrsträger, auf die Verlagerung des Güterverkehrs und auf andere Abschnitte des Nationalstrassennetzes sowie mögliche Gegenleistungen der EG aufzuzeigen.

Eventualantrag der Minderheit

(Escher, Bieri, Gentil, Leuenberger-Solothurn)

(falls der Antrag der Minderheit Bieri abgelehnt wird)

Abs. 4

Den Entscheid für den Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo fasst die Bundesversammlung in der Form eines Bundesbeschlusses, der dem Referendum untersteht. Sie beachtet dabei auch den Stand der Verkehrsverlagerung auf die Schiene sowie der Verhandlungen mit der EG.

Art. 2 al. 2 art. 197 ch. 2

Proposition de la majorité

Al. 1

Un an après l'acceptation de l'article 81 alinéa 2, le Conseil fédéral présente un programme limité dans le temps destiné à:

- a. achever la construction du réseau des routes nationales selon l'état des plans à l'entrée en vigueur de la présente disposition;
- b. accroître la capacité du réseau des routes nationales;
- c. accorder des contributions pour des mesures tendant à améliorer l'infrastructure des transports dans les agglomérations. Sont concernées les routes et voies ferrées pour autant qu'elles se trouvent à l'intérieur des aires touchées, qu'elles servent à y optimiser les transports et qu'elles ne puissent bénéficier d'un autre cofinancement fédéral. Les contributions prennent en compte l'importance des deux modes de transport et contribuent à un développement urbain national équilibré.

Al. 2

Le programme sera conçu de manière à ce que les projets de première urgence soient mis à l'enquête publique huit ans après l'adoption de l'article 81 alinéa 2.

Al. 3

Tous les quatre ans, le Conseil fédéral établit un rapport à l'intention de l'Assemblée fédérale portant sur l'état de la réalisation du programme. Il propose la poursuite de la réalisation prévue ainsi qu'un plafond de dépenses pour la prochaine période du programme.

Proposition de la minorité

(Bieri, Berger, Escher, Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Al. 2bis

Le programme doit également comporter les conditions pour la construction d'un deuxième tube au Gotthard, les répercussions de celui-ci sur la protection de la région alpine, sur les autres modes de transport, sur le transfert du transport de marchandises de la route au rail et sur d'autres tronçons du réseau des routes nationales ainsi que les possibles contre-prestations de l'UE.

Proposition subsidiaire de la minorité

(Escher, Bieri, Gentil, Leuenberger-Solothurn)

(au cas où la proposition de la minorité Bieri serait rejetée)

Al. 4

L'Assemblée fédérale se détermine sur la construction de voies de circulation supplémentaires entre Amsteg et Airolo

sous la forme d'un arrêté fédéral sujet au référendum. Elle tient compte à cet égard de l'état du transfert du trafic de la route au rail ainsi que de l'état des négociations avec l'UE.

Pflisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Zunächst zum ganzen Artikel 197: Wir haben den Rahmen behandelt, und jetzt geht es um die Umsetzungsordnung. Ihre Kommission hat sich bemüht, eine möglichst realistische Regelung zu beantragen, zu verhindern, dass ein leeres Versprechen abgegeben wird. Schon die Volksinitiative will einen Auftrag zur Bauvorbereitung erteilen, einen Planungsauftrag bis zur Detailprojektierung, d. h. bis zur «Inangriffnahme», was auch immer das heissen mag, und zwar innert zehn Jahren. Gegenständlich führt sie den Begriff der «Kapazitätsengpässe» ein und bezieht diese auf drei Hauptstrecken des Nationalstrassennetzes. Sie scheint nach und nach sogar einen Ausbau der Autobahn A1 zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Bern und Zürich auf sechs oder acht Spuren anzuvisieren. Eine grosse Zahl von Fragen zu Organisation und Finanzierung bleibt aber offen.

Unsere Kommission, aber auch schon der Nationalrat versuchten zu präzisieren und zu differenzieren. Sie sprachen von einem zweistufigen Planungsauftrag: einem politischen Programm, das innert Jahresfrist vorzulegen ist, und der Projektierung bis zur öffentlichen Auflage, d. h. bei Nationalstrassen eventuell eine generelle Projektierung und dann jedenfalls eine Ausführungsprojektierung. Dafür werden beim Bundesrat Fristen von acht Jahren und beim Nationalrat von sechs Jahren gesetzt. Den Gegenstand begrenzt der Bundesrat auf «städtische Gebiete», der Nationalrat und Ihre Kommission weiteten ihn im Wesentlichen auf «Agglomerationen» aus.

Ihre Kommission beantragt, die Regelung insofern zu vertiefen, als sie ein dreistufiges Handlungskonzept vorschlägt. Diese drei Bausteine sind:

1. Der Auftrag an den Bund, d. h. primär an die Bundesversammlung als zentrales politisches Steuerungsorgan, natürlich in sinnvoller Koordination mit dem Bundesrat.
2. Der Inhalt dieses Auftrages, der neu die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sowie die «Agglomerationen» präzisiert, also die Siedlungsschwerpunkte des Landes einbezieht und – auch neu – auf die Finanzierung abgestimmt ist.
3. Die Ausgestaltung des Auftrages als steuerbarer und längerfristig angelegter Prozess, der sich in einem einmaligen Programm vom Start über mehrere sachlich und finanziell abgestimmte Vierjahresschritte erstreckt, eingefügt in den Gesamtzusammenhang der Aufgabenerfüllung und der Finanzierung.

Die Kommission ergänzt ihren Antrag mit einer Motion für die anschliessende Gesetzgebung, um Verzögerungen zu vermeiden. Wir kommen darauf zurück.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Der Antrag der Minderheit Bieri entfällt aufgrund der Abstimmung zu Artikel 84 Absatz 3.

Escher Rolf (C, VS): Wir beraten immer noch eine Schlüsselfrage des Gegenvorschlages zur Volksinitiative «Avanti». Diese Schlüsselfrage bezieht sich auf den gesetzgeberischen Umgang mit dem Alpenschutzartikel – Artikel 84 der Bundesverfassung. Diese Schlüsselfrage ist eine zweifache Frage: Wollen wir erstens, wie es die Kommissionsmehrheit beantragt, den Alpenschutzartikel jetzt sofort öffnen und revidieren, und wollen wir zweitens diese Frage den Schweizer Stimmbürgern mit dem Gegenvorschlag-Multipack, also in einer einzigen Abstimmung, unterbreiten?

In Opposition zur Ansicht der Kommissionsmehrheit gab oder gibt es vier Anträge: zwei Minderheitsanträge – Bieri und Escher – sowie zwei Einzelanträge – Inderkum und Stadler. Der Minderheitsantrag Bieri wollte den Alpenschutzartikel nicht jetzt öffnen, aber er definierte die Voraussetzungen für eine spätere Verfassungsänderung. Sie haben diesen Antrag abgelehnt. Die drei weiteren Anträge beinhalten die sofortige Revision der Bundesverfassung zur Öff-

nung des Alpenschutzartikels. Der Einzelantrag Stadler verlangte die Aufspaltung des Gegenvorschlages, mit einer separaten Abstimmung für die Revision des Alpenschutzartikels. Sie haben soeben auch den Antrag Stadler abgelehnt. Die beiden weiteren Anträge – der Einzelantrag Inderkum und der Antrag meiner Minderheit – akzeptieren eine einzige Abstimmung über den Gegenvorschlag auf Verfassungsebene, also eine einzige Abstimmung, welche des doppelten Mehrs von Volk und Ständen bedarf. Beide Anträge verlangen, dass zusätzliche Beschlüsse durch die Bundesversammlung gefasst werden, und zwar in Form von referendumsfähigen Bundesbeschlüssen. Der Einzelantrag Inderkum beschränkte solche Beschlüsse nicht auf den Ausbau der Gotthardstrecke, sondern forderte solche Beschlüsse für den ganzen relevanten Raum. Sie haben auch den Antrag Inderkum abgelehnt, also bleibt einzig noch mein Eventualantrag auf dem Tisch.

Der Antrag der Kommissionsminderheit ist ein Kompromissvorschlag. Er beinhaltet erstens die sofortige Öffnung des Alpenschutzartikels, zweitens dessen Belassung in der gleichen und einzigen Abstimmung auf Verfassungsebene, und drittens verlangt er einen separaten referendumsfähigen Bundesbeschluss, aber nur für den Ausbau der Strecke Amsteg–Airolo.

Aber eben: Der Gotthard war, ist und bleibt das Kernstück des Alpenschutzartikels, der vor wenigen Jahren von Volk und Ständen angenommen wurde. Das ist der Unterschied, meine Tessiner Kollegen. Für einen Ausbau beispielsweise der Nationalstrasse zwischen Genf und Lausanne brauchen wir den Alpenschutzartikel nicht zu öffnen. Zum Vorwurf der Isolation des Tessins darf man immerhin anfügen, dass zwei Nationalstrassen das Tessin erschliessen: eine durch den San Bernardino, eine zweite durch den Gotthard – und, wenn Sie wollen, während des Sommerhalbjahres sogar eine dritte über den Gotthardpass. Ich komme aus einem Kanton, wo wir während des ganzen Winterhalbjahres, in der Regel während mehr als sechs Monaten, zuerst zwei bis zweieinhalb Stunden nach Westen fahren müssen, zum Genfersee, um dann Richtung Zürich zu fahren. Ich sage Ihnen: Ich würde gerne manchmal am Rawil im Stau stehen; aber das ist ja die einzige Nationalstrasse, die aus dem Programm gekippt wurde.

Zurück zum Kernstück: Der Gotthard ist das Kernstück, und über ein solches darf korrekterweise nicht nur in einem staatspolitisch doch recht zweifelhaften Multipack abgestimmt werden. Mindestens eine Volksabstimmung, für die es ein Referendum benötigt, die aber keines Ständemehrs bedarf, ist das Gebot der Fairness. Der Antrag beinhaltet zudem eine Handlungsanweisung an das Parlament. Beim Bundesbeschluss für den Bau der zweiten Gotthardröhre hat die Bundesversammlung namentlich Folgendes zu erwägen und zu beachten:

1. Wie ist der Stand der Verlagerung des Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene? Heute wissen wir beispielsweise nicht, was für positive Auswirkungen die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 haben wird. Oder wir wissen nicht, was die einzuführende deutsche Schwerverkehrsabgabe der Verkehrsverlagerung bringt. Das aber müsste man bei einem so schergewichtigen Entscheid eigentlich wissen.

2. Die Bundesversammlung hat dannzumal den Stand der Verhandlungen mit der Europäischen Union zu beachten. Wir sollten der EU die zweite Gotthardröhre nicht gratis zur Verfügung stellen. Die EU muss das ihr Zumutbare für die Verlagerung unternehmen, und das gilt insbesondere auch für Italien. Unser südlicher Nachbar fürchtet sich vor der Isolation, befürchtet, dass der Alpenbogen Italien verkehrsmässig vom übrigen Europa abschneidet. Italien aber setzt einseitig auf den Lastwagenverkehr und vernachlässigt den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Wenn aber Italien weiss, dass wir die zweite Gotthardröhre ohne Auflagen, also ohnehin – coûte que coûte –, bauen, wird der Alpen transitverkehr definitiv lastwagenlastiger. Da werden die besten Verhandlungen unseres Verkehrsministers und seines Departementes schliesslich wenig nützen. Wir müssen diesen Druck

aufrechterhalten; wir dürfen keinen vorseilenden Gehorsam an den Tag legen. Wir dürfen – um Himmels willen! – keine falschen Signale abgeben.

Die von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene sofortige Öffnung ohne Wenn und Aber ist halt doch ein solches Signal. Die sofortige Öffnung ohne die Bremse von vorbehaltenen Entscheiden der Bundesversammlung und des Schweizervolkes setzt unsere Regierung allein diesem europäischen Druck aus. Wenn der Bundesrat aber auf die zusätzlichen Kompetenzen von Parlament und Volk verweisen kann, hat er in allen Verhandlungen und bei allen Begehren vonseiten Europas einen wesentlich besseren Rückhalt und damit wohl auch einen besseren Stand. Es geht hier um das Schicksal der Verlagerungspolitik.

Wenn Sie den vorliegenden Antrag annehmen, der sich von den vier Minderheits- und Einzelanträgen am meisten der Kommissionsmehrheit annähert, wird das auch im kommenden Abstimmungskampf wichtig sein. Die fundamentalen Grünen rüsten sich zu einem rüden Kampf; da mag der Gegenvorschlag aussehen, wie er will. Aber bei Annahme des vorliegenden Antrages der Kommissionsminderheit werden diese Kreise beim Volk nie den gleichen Sukkurs erhalten. Aber es geht beim Abstimmungskampf nicht nur um die grüne Seite; denken Sie an die Randgebiete, an die dünn besiedelten Gebiete, wo es keine starken Agglomerationen gibt. Der Gegenvorschlag greift den Städten und grossen Agglomerationen für die Lösung ihrer Verkehrsprobleme kräftig unter die Arme. Da hilft der Verweis nichts, dass auch unsere kleinen Agglomerationen in den Randgebieten nicht ausgeschlossen sind. Wenn die Grossagglomerationen mit ihren langen und grossen Schöpfkellen bereits in den Topf greifen, wissen wir, dass wir mit unseren kleinen Löffeln ein böses Problem haben. Es wäre beispielsweise in meinem Kanton mit einer solchen Begründung ein Leichtes, den Gegenvorschlag zu versenken, und in vielen weiteren Kantonen in der Innerschweiz oder im Jurabogen wohl auch. Im Abstimmungskampf wird es nicht um das Volksmehr gehen, aber um das Ständemehr wird es sicher gehen.

Überladen Sie den Karren nicht so, dass die Kleinen darauf keinen Platz mehr finden.

Darum empfehle ich Ihnen, dem Vermittlungsantrag der Kommissionsminderheit zu folgen.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Herr Escher argumentiert auf zwei Ebenen: hinsichtlich der Agglomerationspolitik, aber auch hinsichtlich der Demokratie. Seine zweite Argumentation zur Agglomerationspolitik bringt mich dazu, jetzt doch noch einen Nachtrag zu Ziffer 2 der Übergangsbestimmung, zu Absatz 1 Litera c, zu machen und Herrn Escher daran zu erinnern, dass wir dort den Agglomerationsbegriff gegenüber der nationalrätlichen und ganz sicher auch gegenüber der bundesrätlichen Fassung verändert haben. Die Kommission spricht von einer «national ausgewogenen Siedlungsentwicklung» des ganzen Landes: Das ist genau dieser andere Ansatz! Natürlich stehen die grossen Zentren im Vordergrund, und die Schweiz braucht sie. Sie braucht aber auch die kleinen Zentren, sie braucht die Entlastungsräume – da haben Sie vollständig Recht. Die Kommission hat sich gegen dieses Bild gewehrt, das Sie jetzt zeichnen – das Bild der Schweiz der fünf grossen Zentren. Sie hat versucht, einen anderen Ansatz zu finden, der sehr viel breiter ist und der mit Haupt-, Gross-, Mittel- und Kleinzentren arbeitet, so, wie das in den «Raumplanungsgrundsätzen 2000» umschrieben war, so, wie das im Entwurf für den Sachplan Schiene/ÖV umschrieben ist. Unser Bild war das «vernetzte Städtensystem Schweiz» und nicht ein rein zentralistisches.

Zum Demokratieargument: Die Minderheit beantragt, dass nicht nur der Grundsatzentscheid mit Artikel 84 zu fällen sei, sondern dass später dann über den Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airole noch ein zweiter Entscheid gefällt werden müsse; der Artikel 84 ist ja jetzt so beschlossen, der Grundsatzentscheid ist gefällt. Die Minderheit spricht noch von einem zweiten Bauentscheid.

Es ist an sich nicht üblich, dass wir zweimal über eine derartige Frage abstimmen. Sie nehmen damit in Kauf, dass für ein einziges dieser Bauprojekte ein anderes Verfahren gewählt wird als für alle andern. Über alle andern entscheidet nachher die Bundesversammlung. In diesem Fall soll das Referendum vorbehalten werden: Das ist eine Sonderregelung, und diese Sonderregelung gegenüber dem Tessin schien der Kommission aus regionalpolitischen, aber auch aus staatspolitischen Gründen nicht angezeigt. Es gibt keine spezielle sachliche Begründung dafür.

Schliesslich haben Sie beigefügt, Sie behielten sich die Verkehrsverlagerung vor: Einverstanden, aber das macht ja auch der Mehrheitsbeschluss, den jetzt der Rat gefällt hat, in Artikel 84 – das ist ausdrücklich vorbehalten. Auch gegenüber Europa kann die Bundesversammlung – die ja nach dem Antrag Ihrer Kommission dafür zuständig ist – ohne weiteres die Signale erteilen, die Sie wünschen: Die Politik ist so eingeschaltet.

Weder aus der Sicht der regionalen Siedlungsentwicklung noch aus der Sicht der Demokratie ist also dem Antrag der Minderheit Escher zu folgen. Ich bitte Sie mit der Kommissionsmehrheit, ihn abzulehnen.

Lombardi Filippo (C, TI): Ich teile die Auffassung des Kommissionsprechers. Nachdem wir schon beschlossen haben, mit der Änderung von Artikel 84 die Öffnung des Alpenschutzartikels vorzusehen und damit die Voraussetzungen für eine Gesamtvision sämtlicher Verkehrsträger und der Entwicklung der Verkehrspolitik in der Schweiz zu schaffen, wäre es für das Tessin wirklich nicht zu verstehen, dass wir dann in einer zweiten Phase eine einzige Strecke aus der Gesamtlösung herausnehmen und so einem separaten Bundesbeschluss mit Referendumsmöglichkeit unterwerfen. Wenn schon, so sollte man sämtliche Strecken der Nationalstrassen einer solchen Sonderregelung unterstellen. Es gibt sehr gute Gründe: Es könnten Leute kommen, die meinen, vielleicht sollte man die Leute zwingen, zwischen Lausanne und Genf den Zug zu nehmen statt die Autobahn zu benutzen. Dann würden Sie eine separate Volksabstimmung für diese Strecke verlangen – und wieso nicht für eine andere Strecke, zwischen Bern und Zürich usw.? Es ist verkehrspolitisch und auch verfassungsrechtlich nicht zu verstehen, dass man eine einzige Strecke separat und in einer diskriminierenden Weise betrachten will.

Zum Kerngedanken von Kollege Escher will ich noch etwas sagen: Die Idee, man würde so besser mit der EU verhandeln können, ist völlig falsch. Da wir mit unserem Kommissionsantrag – ich wiederhole es nochmals – das Verbot der zweiten Röhre aufheben, aber dem Bundesrat kein Gebot geben, haben wir die Voraussetzungen geschaffen, um mit der EU neu darüber zu verhandeln. Es ist wichtig, dass wir dann mit der EU etwas Intelligentes aushandeln. Wir können das aber nur tun, wenn wir ein konkretes Zeichen gegeben haben. Man kann nicht mit der EU über etwas verhandeln, was in unserer Verfassung nach wie vor nicht vorgesehen ist, im Wissen darum, dass die EU – z. B. nach der EWR-Abstimmung – eigentlich die Erfahrung gemacht hat, dass das Schweizervolk nicht unbedingt ratifiziert, was die Diplomaten verhandelt haben.

Eine Detailfrage in der Argumentation von Kollege Escher ist die Frage des Drucks auf Italien. Zwei Drittel des Schwerverkehrs durch den Gotthard sind im Moment eigentlich reiner Transitverkehr. Das wissen wir. Deshalb müssen wir die Verlagerung durchsetzen. Aber zwei Drittel des Personenverkehrs sind Binnenverkehr – Verkehr, der in der Schweiz anfängt und in der Schweiz endet.

Diese Schweizer Bürger als Geiseln zu nehmen, um Italien zu zwingen, irgendetwas zu machen, finde ich unzumutbar. Wir können dem Schweizervolk und insbesondere den Tessinern, aber auch den Autofahrern insgesamt nicht vorspielen, dass wir sie als Geiseln nehmen, um Italien zu irgendetwas zu zwingen: Das finde ich wirklich unzumutbar. Und die Behauptung, man habe mit dem San Bernardino und mit dem Gotthardpass noch weitere Möglichkeiten für die Ver-

bindung nach Süden, ist natürlich auch eine Illusion. Wir haben in den zwei Monaten nach dem 24. Oktober 2001 – nach dem Unfall im Gotthardtunnel – gesehen, wie weit man mit diesen anderen Verbindungen gehen kann: Es war nicht sehr weit! Wir waren noch glücklich, dass es in jenem Jahr bis zu Weihnachten nicht schneite, sodass die Passstrasse noch befahrbar war. Trotzdem haben wir alle gesehen, welche Konsequenzen dies auf die gesamte Verkehrssicherheit und auch auf die Verkehrssicherheit im Kanton Graubünden hatte.

Deshalb ersuche ich Sie, den Antrag der Minderheit Escher abzulehnen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Nur kurz: Es ist eine ähnliche Diskussion, wie sie schon beim Antrag Inderkum und nachher beim Antrag Stadler stattgefunden hat. Es stehen sich die politischen Gewichtungen «Gesamtsicht des Nationalstrassennetzes in der ganzen Schweiz» auf der einen Seite und «Alpenschutz» auf der anderen Seite gegenüber. Ich persönlich bin der Meinung, dass die Akzeptanz des Gegenvorschlages durch den Antrag der Minderheit Escher erhöht werden könnte, wenn ich sehe, dass auf Umweltschützerseite offenbar jetzt schon gegen den Gegenvorschlag mobil gemacht wird.

Aber der Gesamtbundesrat hat zu diesem Antrag keinen Beschluss gefasst.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 23 Stimmen

Für den Eventualantrag der Minderheit 16 Stimmen

Art. 2 Abs. 2 Art. 197 Ziff. 3

Antrag der Mehrheit

Titel

3. Übergangsbestimmung zu Artikel 86 (Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben)

Abs. 1

Die Umsetzung des Programmes nach Artikel 197 Ziffer 2 (Übergangsbestimmung zu Art. 81) wird durch einen rechtlich unselbstständigen Fonds mit eigener Rechnung finanziert. Die Bundesversammlung erlässt das Fondsreglement in Form einer Verordnung.

Abs. 2

Der Fonds wird wie folgt gespiesen:

a. durch die Übertragung der Hälfte des Standes der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bei Inkrafttreten von Artikel 81 Absatz 2 als Ersteinlage;

b. aus einem von der Bundesversammlung festgelegten Teil der Reinerträge nach Artikel 86.

Abs. 3

Die Einlagen in den Fonds sind so festzulegen, dass sowohl die über den Fonds finanzierten Aufgaben wie auch die übrigen Aufgaben nach Artikel 86 über genügend Mittel verfügen.

Abs. 4

Der Fonds darf sich nicht verschulden. Das Fondsvermögen wird nicht verzinst.

Abs. 5

Bei der Auflösung des Fonds wird der Saldo der Fondsrechnung auf den Stand der Spezialfinanzierung übertragen.

Antrag der Minderheit

(Bieri, Berger, Maissen)

Abs. 2

Der Fonds wird aus einem von der Bundesversammlung festgelegten Teil der Reinerträge nach Artikel 86 gespiesen.

Antrag Epiney

Abs. 2

Der Fonds wird mit Durchgangsgebühren gespiesen.

Abs. 2bis

Die Bundesversammlung achtet auf den Grundsatz der Nichtdiskriminierung des Gebührensystems.

Dazu beschliesst sie alle notwendigen Massnahmen, um die Nachteile der betroffenen Regionen zu kompensieren.

Abs. 3–5

Gemäss Mehrheit

Art. 2 al. 2 art. 197 ch. 3

Proposition de la majorité

Titre

3. Disposition transitoire ad article 86 (impôt à la consommation sur les carburants et autres redevances sur la circulation)

Al. 1

La mise en oeuvre du programme conformément à l'article 197 chiffre 2 (disposition transitoire relative à l'art. 81) sera financée par un fonds juridiquement dépendant de la Confédération et doté d'une comptabilité propre. L'Assemblée fédérale édicte le règlement du fonds sous la forme d'une ordonnance.

Al. 2

Le fonds est alimenté comme il suit:

a. par le transfert de la moitié des ressources du financement spécial «circulation routière» dès l'entrée en vigueur de l'article 81 alinéa 2 à titre de première dotation;

b. par une partie du produit net selon l'article 86 fixée par l'Assemblée fédérale.

Al. 3

Le montant des apports au fonds sera fixé de telle sorte que les tâches financées par le biais du fonds ainsi que les tâches visées à l'article 86 disposent de ressources suffisantes.

Al. 4

Le fonds ne doit pas s'endetter. Sa fortune ne porte pas intérêts.

Al. 5

Lors de la dissolution du fonds, le solde du compte du fonds est versé au financement spécial.

Proposition de la minorité

(Bieri, Berger, Maissen)

Al. 2

Le fonds est alimenté par une partie des produits nets visés à l'article 86, fixée par l'Assemblée fédérale.

Proposition Epiney

Al. 2

Le fonds est alimenté par des taxes de passage.

Al. 2bis

L'Assemblée fédérale veille au respect du principe de non-discrimination du système de péages.

A cet effet, elle arrête toutes les mesures utiles destinées à compenser les inconvénients affectant les régions concernées.

Al. 3–5

Selon majorité

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Hier ist nun der Beginn der finanzrechtlichen, der finanzpolitischen Auseinandersetzung. Sie kennen die heutige Ordnung. Beantragt wird eine Lösung, die hinsichtlich Budget, Rechnung und vor allem Schuldenbremse mit dem geltenden Finanzrecht vereinbar ist, die Sach- und Finanzpolitik möglichst verknüpft, die Finanzierung der übrigen Aufgaben des Strassenbaus und des FinöV-Konzepts ausreichend berücksichtigt und das Problem des übermässig hohen Standes der Spezialfinanzierung möglichst behebt.

Es muss doch darauf hingewiesen werden, dass es hier, nicht wie eben im Vergleich zu den so genannten übrigen Fonds, nicht darum geht, die Ausgaben abzusichern; hier sind schon die Einnahmen zweckgebunden. Das ist insofern eine ganz andere Regelung. Die Frage, ob und wie weit zweckgebundene Einnahmen für die Ausgaben durchzusetzen seien, ist hier das Thema. Wenn man die Fondslösung nicht wollte, müsste man letztlich im Grunde genommen die Zweckbindung in der Verfassung schon bei den Einnahmen abschaffen.

Was will diese Fondslösung, was sind ihre Ziele? Politisch gesehen ist der Stand des Strassenkontos mit rund 3,4 Milliarden Franken unangemessen hoch geworden. Die Lösung mit einem ungefähr dem FinöV-Vorbild entsprechenden Fonds soll sicherstellen, dass die zweckgebunden erhobenen Abgaben innert angemessener Frist zweckkonform verwendet werden. Die Zweckbindung ist – gleich wie die Anforderung der Schuldenbremse auch – in der Verfassung verankert.

Sachlich gesehen steckt hinter der Fondsidee legitimerweise das Anliegen der Stabilisierung der Grossprojekte der Infrastruktur. Sie sind ja schwer realisierbar, wenn von Jahr zu Jahr unklar ist, welche Mittel eingesetzt werden können. Unterbrüche sind unnötig teuer und belasten die vom Bau Betroffenen und an ihm Beteiligten in vermeidbarer Weise.

Taugliche Alternativen zur Fondslösung liessen sich nicht finden. Dagegen hat Ihre Kommission die Kritik an der Fondslösung selbstverständlich möglichst berücksichtigt. Die Regelung ist entsprechend angepasst worden.

Es sei beigefügt, dass gleichzeitig vor Illusionen zu warnen ist. Der Fonds ist kein Wundermittel im Interesse gewisser Privilegien und darf es auch nicht werden. Er dient lediglich einer vernünftigen, sachlichen Infrastrukturpolitik. Es ergeben sich daraus im Grunde genommen zwei Anforderungen: erstens die Beschränkung auf ein zwar länger dauerndes, aber einmaliges Programm; zweitens die Einordnung in den Gesamtzusammenhang.

Zu dieser Beschränkung auf ein zwar länger dauerndes, aber einmaliges Infrastrukturprogramm: Es geht um ein einmaliges Massnahmenbündel, ähnlich wie beim FinöV-Fonds. Dieses Bündel soll in einem Jahr zusammengestellt werden, natürlich mit unterschiedlich konkretisierten Planungen und mit unterschiedlicher Dringlichkeit. Der Fonds finanziert aber keine Daueraufgabe, d. h. weder den Unterhalt noch den Betrieb und auch keine Vielzahl von Einzelprojekten, die jedes Jahr neu beschlossen werden können. Das zur Fondslösung.

Bieri Peter (C, ZG): Ich habe meinen Antrag in der Kommission aus Sorge um die prekären Bundesfinanzen gestellt. Bekanntlich hat die Spezialfinanzierung Strassenverkehr gestützt auf Artikel 86 der Bundesverfassung in den letzten Jahren einen Überschuss von zirka 4 Milliarden Franken erwirtschaftet. D. h., die eingenommenen Treibstoffabgaben nach den Absätzen 1, 2 und 4 waren höher als die Verwendungsmöglichkeiten gemäss Absatz 3.

In einem Papier der Eidgenössischen Finanzverwaltung vom 4. November 2002 an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates sind die Folgen eines Fonds für die Finanzrechnung des Bundes dargestellt. Es stellte sich insbesondere die Frage nach der Wirkung der Schuldenbremse. Die Verwaltung schreibt dort, dass mit einer Fondslösung ein Teil der Bundesausgaben den Auswirkungen der Schuldenbremse entzogen würde, dass diesbezüglich bei ausserordentlichem Zahlungsbedarf aber Ausnahmestimmungen in Anspruch genommen werden könnten. In der Kommission haben wir die Frage des Zusammenhangs zwischen Finanzrechnung und Ersteinlage in die Fondsfinanzierung miteinander diskutiert. Die Meinungen, ob und wie sich damit das Ergebnis der Finanzrechnung des Bundes ändert, blieben letztlich widersprüchlich: So meinten die Vertreter der Eidgenössischen Finanzverwaltung, dass die Ersteinlage das Ergebnis in der Finanzrechnung durchaus um rund 2 Milliarden Franken verschlechtern werde, da dieses Startkapital ja im Budget eingestellt werden müsse und in der Finanzrechnung verausgabt werde, damit es in den Fonds gelangen könne. Wichtig ist hingegen die Feststellung, dass sich im gesamten Bundeshaushalt – d. h. in der Gesamtbilanz des Bundes – nichts ändert. Die Verwaltung hat uns indessen in der Kommission erklärt, weshalb es sinnvoll sei, diese fünfzigprozentige Ersteinlage vorzunehmen: Mit dem Fonds wird es in Zukunft auf diese Art möglich sein, entsprechende Investitionsspitzen auszugleichen. Ich habe mich von der Meinung leiten lassen, dass dieses Geld,

da es ja effektiv schon für andere Zwecke innerhalb der Bundesrechnung ausgegeben worden ist, nicht noch einmal ausgegeben werden kann! Deshalb sollte konsequenterweise bei Null begonnen werden. In der Zwischenzeit habe ich mich aber auch informieren lassen, dass mit einem Vorgehen ohne Verzinsung und ohne Verschuldungsmöglichkeit, wie wir es jetzt geplant haben, dieser Transfer von der Bundesrechnung in den Anfangsbestand dieses Fonds möglich ist, ohne dass dies eine zusätzliche Verschuldung des Bundes nach sich zieht. Aufgrund dieser Erkenntnisse und auch aufgrund der Verwendungszwecke dieses Fonds glaube ich, dass es korrekt ist, dass man mit dem Betrag von rund 2 Milliarden Franken beginnt.

Aufgrund dieser Erkenntnis – auch deshalb habe ich das vorgetragen – und aufgrund des Wissens, dass deshalb die Bundesschuld letztlich nicht grösser wird, kann ich im Einverständnis mit meiner Kollegin und mit meinem Kollegen diesen Minderheitsantrag zurückziehen.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Der Antrag der Minderheit Bieri ist zurückgezogen worden. Wir behandeln nun den Antrag Epiney.

Epiney Simon (C, VS): Le contre-projet de la majorité de la commission constituée à n'en point douter une amélioration sensible par rapport au contre-projet du Conseil national qui, dans un excès de fièvre routière, a voulu tout et tout de suite. Ce contre-projet répond globalement à quatre critères essentiels. Premièrement, il répond partiellement à la préoccupation des régions périphériques qui ne sont pas encore irriguées par le réseau des routes nationales. Deuxièmement, il mentionne la nécessité légitime d'améliorer les transports dans les agglomérations. Troisièmement, il laisse la porte ouverte au percement d'un nouveau tunnel au Gothard, mais sans fixer de calendrier. Quatrièmement, il maintient l'objectif essentiel de notre politique des transports consistant à transférer le trafic de marchandises au rail afin de délester la route au profit des voitures.

Mais il ne faut pas nourrir des illusions. Je regrette que personne n'ait osé poser la vraie question du financement, et en particulier celle du péage. En effet, avec 1,5 milliard de francs par année consacrés à ce paquet énorme, on trompe les gens en leur faisant croire qu'on va satisfaire tous les bénéficiaires potentiels. De surcroît, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations rapporte moins qu'escompté et on s'aperçoit aujourd'hui que le montant de la taxe qui a été négociée avec l'Union européenne est manifestement insuffisant, puisqu'il sera, lorsque le maximum du produit de la redevance sera atteint, encore inférieur de 300 francs par rapport aux taxes pour les tunnels du Brenner et du Mont-Blanc.

Oh, je sais le thème tabou pour certains; je sais la proposition discriminatoire pour d'autres. Mais je constate aussi que, dans cette enceinte, nombreuses et nombreux sont ceux qui ont essayé de trouver des solutions pour ne pas renvoyer aux calendes grecques la réalisation des différents objectifs visés par le contre-projet. Et je sais que nous n'avons pas aujourd'hui les moyens financiers nécessaires pour nous payer un deuxième tunnel routier à travers le Gothard. La situation financière de la Confédération vous est connue. De 1990 à 2003, l'endettement de la Confédération a triplé pour passer de 40 à 120 milliards de francs. Les assurances sociales sont dans le rouge, le vieillissement de la population constitue une véritable bombe à retardement. Nous avons dû accepter le frein aux dépenses. Nous devons préparer un programme d'allègement des finances fédérales qui crée un véritable malaise au sein de la population. Et je laisse de côté le déficit technique colossal des caisses de pension.

Sur le plan routier, ce n'est également pas réconfortant. Le réseau des routes nationales n'est pas achevé, son achèvement est repoussé d'une bonne quinzaine d'années. De l'avis de tous les spécialistes, et d'abord de celui de l'Office fédéral des routes, l'entretien des routes nationales est né-

gligé de manière inquiétante. Nous n'avons plus les moyens de faire face à tous les frais d'exploitation. Il conviendrait d'investir chaque année des milliards simplement pour l'entretien et l'exploitation des routes nationales, en particulier des tunnels et des ponts. En plus, l'argent nécessaire au trafic d'agglomération, aux mesures contre le bruit, aux mesures de protection contre les avalanches, fait défaut. Et ne parlons pas des forêts protectrices! au sujet desquelles vous savez, dans le programme d'allègement, quelles mesures drastiques et inacceptables qui sont proposées!

Certes, l'initiative Avanti part d'une préoccupation légitime: les bouchons au Gothard pénalisent fortement l'économie du Tessin, la route est saturée, la sécurité menacée. Mais faut-il prendre un risque devant le peuple lorsqu'on sait que le monde politique est divisé et que même l'initiative des Alpes que nous avons combattue a été acceptée par le peuple? Alors, qu'en sera-t-il de ce projet lorsqu'on sait qu'il n'y a plus de clivage gauche/droite, mais qu'il y a des avis divergents dans tout le pays?

J'ai le souci que le canton du Tessin puisse être desservi le plus rapidement possible par un deuxième tube au Gothard. Je suis convaincu que le système du péage reste, qu'on le veuille ou non, la moins mauvaise des solutions en matière de financement.

D'abord, le système du péage n'est pas une invention d'un parlementaire ou des nombreux parlementaires qui se sont exprimés sur le sujet ces vingt ou trente dernières années. Le système du péage est connu sur les routes européennes, et on le connaît même en Suisse! Nous le connaissons au Grand Saint-Bernard; la société exploitante fait même des profits importants. Nous le connaissons chaque fois que nous allons en direction du centre de la Suisse en mettant notre voiture sur le train pour passer par le tunnel de la Furka ou, chaque semaine, lorsque nous venons à Berne par le tunnel du Lötschberg.

Les Européens se félicitent de ce système qui applique le principe du pollueur-payeur, puisque seuls ceux qui tirent profit des équipements routiers s'acquittent d'un paiement et non l'ensemble des contribuables. En outre, on l'a remarqué à l'étranger, le péage intéresse les investisseurs privés qui, par une concession, peuvent être habilités à percevoir un péage soit pour la construction, soit, après, pour l'entretien d'un tunnel.

Certes, un péage ne peut en principe être perçu pour l'usage des routes ouvertes au trafic public en Suisse; l'objectif est en effet d'éviter toute entrave fiscale au libre usage des routes. Mais l'article 82 alinéa 3 de la Constitution fédérale a permis et permet au Parlement de faire des exceptions. En outre, nous avons introduit en Suisse des systèmes analogues: la vignette autoroutière, la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

Et – cela nous paraît également intéressant – le fait d'introduire un péage obligerait l'Union européenne à revoir l'Accord sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (Accord sur le transit). En effet, on l'a vu, les Italiens sont mécontents du système actuel. Et si on leur présente demain un deuxième tunnel au Gothard – et si nous sommes d'accord avec le système du péage – ils devront accepter de renégocier l'accord précité qui, comme on l'a rappelé tout à l'heure, est globalement préjudiciable aux intérêts de la Suisse.

Dès lors, en lieu et place de vaines promesses, il me paraît dans l'intérêt des régions concernées et beaucoup plus judicieux pour les partisans d'un deuxième tube de pouvoir compter sur un mode de financement qui soit fiable plutôt qu'hypothétique dans un contexte conjoncturel extrêmement délicat: environ 1,5 milliard de francs par année pour finir les routes nationales, pour s'occuper de tout le trafic d'agglomération, pour assumer tous les frais d'entretien et d'exploitation des autoroutes et encore pour construire un deuxième tube au Gothard, ce n'est pas crédible.

Le revers de la médaille, bien sûr – et ça, c'est très important pour nos amis Tessinois –, c'est de voir les régions concernées et tout particulièrement le Tessin être discriminés. Il

convient dès lors – et ça figure dans ma proposition – de prévoir que les régions concernées, déjà pénalisées par les goulots d'étranglement que nous observons aujourd'hui, ne soient pas encore désavantagées par un tel péage. C'est pourquoi j'ai prévu que l'Assemblée fédérale devra compenser dans la législation d'application les inconvénients par des mesures appropriées. Je pense ici à des rabais octroyés aux camionneurs effectuant des va-et-vient continuels; je pense à l'exemption, à la ristourne du péage pour les véhicules immatriculés dans un certain périmètre; je pense à une péréquation financière régionale garantie par une répartition du produit même du péage.

Avec cette proposition, toutes celles et tous ceux qui sont favorables à un deuxième tube au Gothard auront la certitude que cette réalisation se fera et qu'elle se fera beaucoup plus rapidement, tandis qu'avec le concept général, nous laissons croire que ce deuxième tube sera prochainement construit, ce qui est évidemment faux, parce qu'il n'arrivera même pas après-demain.

C'est avec ce souci-là que je vous invite à créer une divergence avec le Conseil national pour essayer de trouver un modus vivendi, en précisant que pour les agglomérations, nous avons prévu le financement dans l'arrêté fédéral concernant la réforme de la péréquation financière qui est en cours d'examen au Parlement.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Ich möchte beiden Kollegen sehr danken, dass sie die Grundfragen der Finanzierungsproblematik jetzt aufgeworfen haben. Der Antrag Bieri lag der Kommission vor. Er ist dort abgelehnt, dann als Minderheitsantrag aufgenommen und heute begründet worden. Der Antrag Epiney ist neu, und dazu kann ich selbstverständlich nur meine persönliche Meinung äussern.

Ich bemerke zunächst zu den Ausführungen von Herrn Bieri Folgendes: Er hat sich bemüht, den Gesamtzusammenhang der finanzrechtlichen Ordnung aufzuzeigen. Zunächst zur Ersteinlage selber: Die Ersteinlage ist eine Art Ausgleichsreserve, die der Stabilisierung der Ausgaben dient. Wenn Sie die Fertigstellung der Nationalstrassen in den Fonds einbeziehen, dann müssen Sie natürlich auch die Mittel, die ja zu diesem Zweck bereits erhoben worden sind, zur Verfügung stellen. Das ist zwingend. Sie haben aus den Grafiken, die verteilt wurden, gesehen, dass aus dem Fonds am Anfang in erster Linie eben diese Fertigstellung des bestehenden Nationalstrassennetzes finanziert werden muss. Diese Mittel müssen in der Ersteinlage zur Verfügung gestellt werden. Dem hat nun Herr Bieri zugestimmt. Die «Hälfte» – das ist nicht einfach Willkür – ergab sich aufgrund von Erhebungen der Verwaltung über den effektiven Finanzierungsbedarf. Er liegt bei etwa 50 Prozent der 3,4 Milliarden Franken.

Die Bemerkungen grundsätzlicher Art von Herrn Bieri veranlassen mich, gleichzeitig noch zu Absatz 4 etwas beizufügen – dann ist das auch erledigt. Die Bestimmungen über die Schuldenbremse gelten selbstverständlich. Jede Jahrestranche ist eine Ausgabe und untersteht der Schuldenbremse. Soll ein den Ausgleich übersteigender Betrag dem Fonds zugewiesen werden, dann ist allenfalls zu kompensieren – wie normal bei der Schuldenbremse. Für die Ersteinlage muss natürlich die Ausnahmeklausel über die Erhöhung des Ausgabenplafonds beansprucht werden, damit die übrigen Aufgaben nicht darunter leiden. Sind diese Ausnahmeveraussetzungen nicht erfüllt – also stimmt beispielsweise die qualifizierte Mehrheit der Räte nicht zu –, dann spielt die normale Schuldenbremse. Dann müsste der ganze Betrag der Ersteinlage kompensiert werden.

Das Budget kann seine normale Funktion erfüllen; namentlich kann dort frei über die jährlichen Einlagen bestimmt werden.

Die Finanzrechnung, die Herr Bieri angesprochen hat, wird im Normalfall durch die fraglichen Infrastrukturausgaben nicht belastet. Mehrausgaben in einem Jahr werden durch das Fondskapital gedeckt. Mehr, als abgedeckt werden kann, darf nicht ausgegeben werden. Eine Belastung der Fi-

nanzrechnung ist nur denkbar, wenn zusätzliche Zinsausgaben entstehen, wenn in einem Jahr die Fondsausgabe höher ist als die Fondseinlage. Selbstverständlich setzt auch dies voraus, dass das Fondskapital die Lücke abdeckt, sonst sind die Ausgaben zu reduzieren. Beim Start muss eben diese Ersteinlage zur Verfügung stehen.

Damit zum Votum von Herrn Epiney. Herr Epiney schlägt uns im Grunde genommen eine grundsätzliche Umorientierung in der gesamten Verkehrsfinanzierung vor. Das ist sein Anliegen. Über diese grundsätzliche Frage wird einmal zu diskutieren sein, aber das ist jedenfalls nicht hier im Plenum und auch nicht im Rahmen dieser Vorlage möglich.

Ich glaube, es stellen sich schon Fragen zum Verständnis des Antrages Epiney. Herr Epiney spricht offensichtlich vom Fonds schlechthin. Und dieser Fonds schlechthin soll aus Durchgangs- oder Transitgebühren finanziert werden. Das würde also heissen, dass auch die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes so finanziert würde. Das würde heissen, dass auch der Agglomerationsverkehr aus diesen Durchgangsgebühren finanziert werden müsste. Ja, das hiesse sogar, dass der Agglomerationsverkehr auf der Schiene auf diesem Wege finanziert werden müsste, jedenfalls nach dem Wortlaut des Antrages. Das wird ja wohl kaum so gemeint sein.

Diese grundsätzliche Strassengebührenpolitik, die Mautpolitik, die uns Herr Epiney vorschlägt, sprengt mindestens den Rahmen dieser Vorlage. Über dieses Problem hat der Rat in Zusammenhang mit dem NFA diskutiert. Dort wurde ja ein entsprechender Entwurf des Bundesrates in einem viel eingeschränkteren Bereich – für das Road Pricing in den Agglomerationen – vom Rat abgelehnt. Darum scheint es mir nicht möglich, hier das gesamte System infrage zu stellen, wenn Sie das schon in diesem engen Bereich nicht akzeptiert haben.

Herr Epiney befürchtet dann vor allem, dass der Antrag der Kommission finanziell nicht realisierbar sei. Er fragt also nach den finanziellen Perspektiven der vorgeschlagenen Fondslösung. Nach einer Simulationsrechnung der Verwaltung dürfte sich aus einer Regelung gemäss Antrag ein Finanzierungsbedarf von gegen 14,4 Milliarden Franken bis zum Jahre 2015 ergeben. Das ersehen Sie auch aus den Grafiken, die Ihnen ausgeteilt wurden. Die Einnahmen dürften bei einer mittleren Annahme – je nach Szenario mit oder ohne CO₂-Gesetz –, samt einer Teuerung von 2 Prozent und der Ersteinlage von 1,7 Milliarden Franken, bei 30 bis 40 Prozent der jährlichen zweckgebundenen Strassenverkehrseinnahmen liegen, d. h. bei etwa 1,2 Milliarden Franken. Das ergibt dann eine Drittelsteilung, wonach etwa ein Drittel in den Fonds käme – wir kommen bei Absatz 3 noch darauf zurück.

Nach dieser Simulationsrechnung – insofern hat Herr Epiney durchaus einen wunden Punkt aufgegriffen – ergäbe sich eine Finanzierungslücke von etwa 400 bis 900 Millionen Franken pro Jahr. Aber das ist nicht weltbewegend. Das zeigt, dass diese Vorlage realistisch und nicht überrissen ist. Sie führt darum einen Steuerungsmechanismus bei der Bundesversammlung ein. Auch im schlimmsten Fall, wenn eine Finanzierungslücke in dieser Grössenordnung eintreten würde, muss die Bundesversammlung entsprechend steuern. Sie muss die Ausgaben auf dieses Niveau reduzieren.

Es gibt andere Leute, die sagen – und der Bundesrat hat in der Botschaft auch auf diese Möglichkeit hingewiesen –, dass man allenfalls von einer Erhöhung der Mineralölsteuer sprechen muss. Wenn man diesen Weg beschreiten wollte, dann müsste man vernünftigerweise auch auf eine Fondslösung einschwenken, denn eine Fondslösung ist ein gutes Argument, um allenfalls eine Mineralölsteuererhöhung durchzubringen. Im Übrigen, Herr Epiney, kann man mit den beiden Instrumenten des Fondsreglementes und der Kompetenz der Bundesversammlung längerfristig steuern. Sie können selbst künftige Entlastungsprogramme, die Sie angesprochen haben, auf diese Art und Weise regeln. Ein Entlastungsprogramm wäre auch künftig – wie heute – bei einem FinöV-Fonds zu behandeln. Allenfalls müsste die

Bundesversammlung das Fondsreglement anpassen, aber das ist ohne weiteres möglich, das braucht nichts als eine Verordnung.

Die finanziellen Perspektiven sind also zu bewältigen, es ist eine Frage der Steuerung durch die Bundesversammlung. Damit ist das kein Grund, das gesamte System der Verkehrsfinanzierung jetzt umzuorientieren.

Ich bitte Sie, dem Antrag Epiney nicht zu folgen.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Ich möchte Ihnen bekannt geben, dass Herr Bundesrat Leuenberger, der heute Montag freundlicherweise zu uns gekommen ist, weil wir die Vorlage am letzten Freitag nicht erledigen konnten, bereits an einer Sitzung mit Vertretern der Swiss sein müsste. Es wäre höflich, wenn wir ihn nicht allzu lange aufhalten würden.

Lombardi Filippo (C, TI): Ich werde mich kurz fassen. Herr Kollege Epiney stellt eine gute Frage, aber er gibt natürlich eine schlechte Antwort. Die gute Frage lautet: Wie verhindern wir, dass eine allfällige zweite Gotthardröhre den Transitgüterverkehr zu stark bevorzugt und damit die Verlagerung gefährdet? Ich persönlich glaube nicht sehr stark an diese These und nehme die Studien, die schon bekannt sind, ernst; aber das hat damit nichts zu tun. Wir müssen bestimmt eine gute Antwort auf diese Frage geben. Die gute Antwort wäre und muss sein: Mit der EU ist das Landverkehrsabkommen neu zu verhandeln, und zwar indem wir die Strecke Basel-Chiasso für den Transitgüterverkehr verteuern. Das ist die gute Antwort auf diese Frage – und nicht wieder die Einführung einer Maut irgendwo auf einer Strecke. Sie wirkt ohnehin diskriminierend, auch wenn komplizierte Gegenmechanismen studiert und eingeführt werden sollen, um eine Kompensation vorzunehmen, die dann wahrscheinlich noch verfassungswidrig wäre oder den Grundsatz der Gleichbehandlung verletzen würde.

Wir dürfen dem Antrag Epiney in dem Sinne nicht folgen. Wenn schon – wir haben lange genug darüber gesprochen, dass die Verkehrsproblematik meistens in den Agglomerationen liegt und nicht am Gotthard – müssen wir das Road Pricing, die Maut, für die Fahrt in unsere Städte einführen, aber bestimmt nicht am Gotthard. Wir müssen den Antrag Epiney ablehnen, umso mehr, als er nicht nur den Schwerkverkehr, sondern einmal mehr auch den Personenverkehr bestrafen wird. Das zeigt wieder einmal: Zwei Drittel des Verkehrs sind als Binnenverkehr zu betrachten.

Ich ersuche Sie, den Antrag Epiney klar abzulehnen.

Marty Dick (R, TI): Le péage, c'est un peu le dada de M. Epiney. Ce n'est pas la première fois qu'il présente une telle proposition qui, en soi, pourrait être intéressante, à condition d'être formulée d'une façon plus précise. Est-ce qu'on pense à un système de péage pour l'ensemble des routes nationales? Cela pourrait se discuter, mais je ne vois pas pourquoi on doit discuter de ça dans ce débat.

Ou alors, comme le laisse entendre toute sa motivation, il s'agit d'un péage seulement pour le Gothard. Alors, pourquoi le Gothard et pas le Belchen? pourquoi pas ailleurs? Et, concernant un péage au Gothard, on en a déjà discuté il y a trente ou quarante ans. C'était en 1967, il y a eu une manifestation à Berne. J'y étais et j'ai eu droit à la une de presque tous les journaux suisses parce que j'avais un immense écriteau sur lequel était écrit: «Péage = Bailliage»; l'autre côté était en italien parce que la rime marche aussi. Si vous mettez un péage seulement au Gothard, c'est vraiment de la discrimination, bien que votre proposition, Monsieur Epiney, prévoit: «... elle arrête toutes les mesures utiles destinées à compenser les inconvénients» Mais vous savez très bien que vous ne pouvez pas rendre l'argent à celui qui a payé, parce que c'est contraire aux normes européennes. Donc, on aurait d'immenses ennuis, judiciaires même, avec l'Union européenne.

Vous dites que ce tunnel n'est pas payable. Je vous rappelle qu'il coûte, d'après les estimations que j'avais lues, entre

700 et 900 millions de francs. On a payé à Swissair 1,6 milliard de francs, je crois: on n'a introduit de péage nulle part. L'Expo.02 a coûté aussi passablement, plus qu'un deuxième tube au Gothard, et il me semble que cela n'a pas créé de grands problèmes. Au contraire, on s'apprête à voter un paquet d'allègements fiscaux.

Donc, je crois que cette histoire de péage, on doit en discuter dans le cadre d'un projet relatif à l'ensemble des routes nationales, d'une façon sérieuse et objective, mais je ne vois pas pourquoi il faut introduire dans le cas présent un péage qui discrimine manifestement une région et son économie.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Was die Finanzierbarkeit, also die behauptete nicht gesicherte Finanzierung, angeht, hat Herr Pfisterer versucht, die komplizierten Berechnungen, die wir Ihnen in Form einer Grafik ausgeteilt haben, zu verbalisieren. Es ist ihm auch gelungen; ich kann darauf verweisen. Diese Finanzierung ist nach der Simulation, die wir vorgenommen haben, also tatsächlich gesichert. Das Aller-einzige, was man sich vorstellen könnte, ist, dass in einigen Jahren vielleicht einmal eine Benzinpreiserhöhung stattfinden müsste. Was die neuen Gebühren betrifft, für welche Herr Epiney eine Grundlage in der Verfassung schaffen will, ist das Nötige auch gesagt worden. Herr Marty hat zu Recht gesagt: Wenn wir auf das System einer Tunnelgebühr, die schon vor dreissig Jahren diskutiert wurde, zurückkämen, würden wir Diskriminierungstatbestände zuungunsten einzelner Regionen in diesem Lande schaffen, und das wollen wir nicht. Abgesehen davon – das ist das letzte Argument – ist das ganze Finanzierungssystem mit der Europäischen Union ausgehandelt und Gegenstand eines bilateralen Abkommens, was wir jetzt nicht einfach über den Haufen schmeissen können.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 25 Stimmen

Für den Antrag Epiney 6 Stimmen

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Jetzt kann die Abstimmung über Artikel 2 Absatz 1, über die Frage, ob es einen Gegenentwurf geben soll oder nicht, sinnvollerweise durchgeführt werden.

Art. 2 Abs. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Den ganzen Artikel 2 streichen (= kein Gegenentwurf)

Art. 2 al. 1

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Biffer tout l'article 2 (= pas de contre-projet)

Gentil Pierre-Alain (S, JU): Au début de la discussion, dans le débat d'entrée en matière, je vous ai indiqué qu'une minorité s'opposait au contre-projet tel qu'il était prévu à l'origine, dans la mesure où ce contre-projet compliquait la situation et mêlait – ainsi que l'a tout à fait pertinemment relevé M. Stadler tout à l'heure – différents problèmes dans une question unique, et donc à réponse unique.

Le moins qu'on puisse dire – et la longueur des débats en témoigne –, c'est que le contre-projet n'est pas sorti simplifié de la discussion. Pour m'exprimer un peu librement, je dirai que nous n'avons pas affaire à un contre-projet mais à une usine à gaz! Il y a dans cette affaire une multitude de petits tuyaux qui courent dans tous les coins, sans que personne ne voie exactement dans l'ensemble ce qu'il y a exactement

dans chacun de ces tuyaux et où ils conduisent précisément.

Tout cela traduit la volonté de la majorité de passer en force, d'imposer un contre-projet au mépris de la qualité de la discussion publique qui devrait avoir lieu pour s'opposer à cette initiative Avanti. Comme l'a expliqué tout à l'heure mon collègue Leuenberger-Solothurn, il faut reconnaître que les opposants à cette initiative et les opposants au contre-projet doivent vous remercier, Mesdames et Messieurs de la majorité, parce que vous avez à tel point chargé le bateau de ce contre-projet qu'il sera vraiment aisé de le combattre en votation populaire et d'expliquer qu'il ne répond pas à la question posée.

Pour toutes ces raisons, je maintiens ma proposition de minorité qui marque une opposition au contre-projet.

Je vous propose de le rejeter dans la version qui vient d'être élaborée.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Die Abstimmung über Artikel 2 gilt auch für Artikel 3, weil sowohl die Mehrheit als auch die Minderheit die Initiative ablehnen. Es geht nur um die Frage, ob man einen Gegenentwurf haben will oder nicht.

Pfisterer Thomas (R, AG), für die Kommission: Entschuldigung, wenn die Minderheit das Wort ergriffen hat, dann darf ich auch noch zusammenfassen: Ich erinnere Sie daran, dass erstens der Gegenvorschlag in der Kommission mit 8 zu 2 Stimmen bereinigt wurde und zweitens der Antrag der Mehrheit der Kommission keine «Gotthardlösung» ist. Er ist auch keine Superausbaulösung der A1 auf sechs oder acht Spuren, sondern der Versuch, sachlich und regionalpolitisch verantwortlich einen Gesamtzusammenhang herzustellen. Das ist das Thema. In diesen Gesamtzusammenhang hinein gehört eine national ausgewogene Siedlungspolitik, die nicht nur auf die Zentren beschränkt ist, wie eingewendet wurde. Die Agglomerationen gehören hinein. Die Mittel sind gewährleistet, auch für die übrigen Aufgaben; ich denke an das Wallis, ich denke an den Jura. Das ist in dieser Vorlage mit dem Vorbehalt der «übrigen Aufgaben» gewährleistet. Die Vorlage ist inhaltlich ausgewogen, und sie hat die Umsetzung und die Finanzierung so weit wie irgend möglich eingebaut.

Schliesslich: Es wird nicht einfach eine «Kässelpolitik» vertreten, sondern es ist der Versuch, eine langfristig taugliche Lösung, ein steuerbares Instrument auf die Beine zu stellen – anpassbar, flexibel, auch finanzpolitisch.

Darum bitte ich Sie namens der Kommissionsmehrheit immer noch, dem Gegenentwurf zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 31 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 7 Stimmen

Art. 3

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen.

Art. 3

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Gentil, Leuenberger-Solothurn)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

02.040

**Avanti – für sichere
und leistungsfähige Autobahnen.
Volksinitiative**

**Avanti – pour des autoroutes
sûres et performantes.
Initiative populaire**

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBl 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Bericht KVF-SR 20.02.03

Rapport CTT-CE 20.02.03

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 (Frist – Délai)

Bericht KVF-NR 12.03.03

Rapport CTT-CN 12.03.03

Nationalrat/Conseil national 13.03.03 (Frist – Délai)

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.03 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 12.06.03 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ständerat/Conseil des Etats 16.06.03 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 16.09.03 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 03.10.03 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.03 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBl 2003 6603)

Texte de l'acte législatif (FF 2003 6047)

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für
sichere und leistungsfähige Autobahnen»
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Avanti –
pour des autoroutes sûres et performantes»**

Helm Alex (C, SO), für die Kommission: Nach der Behandlung des vorliegenden Geschäftes im Ständerat und in der nationalrätlichen Kommission bleibt noch eine einzige Differenz: In Artikel 197 Ziffer 2, bei der Übergangsbestimmung zu Artikel 81 Absatz 2, beantragt Ihnen die Kommission, inhaltlich an der Fassung des Nationalrates von Absatz 1 Buchstaben a und b festzuhalten. Bevor ich genauer auf diese einzige Differenz eingehe, will ich einen kurzen Überblick über die Verhandlungen in der Kommission geben:

In Artikel 82 der Bundesverfassung schlägt der Ständerat einen neuen Absatz 4 vor. Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot soll neu in der Verfassung festgeschrieben werden. Dieser neu eingefügte Passus ist doch ziemlich beachtlich. Im Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU gab es nämlich grosse Diskussionen, ob dies auf Gesetzesstufe festgeschrieben werden dürfe. Jetzt geht man sogar noch einen Schritt weiter und schreibt dies auf Verfassungsebene fest. Vor allem die Nachbarländer sind immer wieder bestrebt, dieses Verbot aufzuheben. Der Bundesrat ist sicher in einer stärkeren Position, wenn er sagen kann, das Verbot sei Verfassungsrecht. Aus diesem Grund beantragt Ihnen die Kommission, die Formulierung des Ständerates zu übernehmen.

Zu Artikel 84 Absätze 3 und 4 lag ein Antrag vor, den Alpenschutz und den Agglomerationsverkehr zu entflechten. Der Alpenschutz solle nicht durch die Hintertür, quasi über den Agglomerationsverkehr, angegriffen werden, wurde argumentiert. Dieses Ausspielen von Alpenschutz gegen Agglomerationsverkehr sei gegenüber dem Volk unehrlich. Die Kommission trat aber nicht mehr auf diesen Antrag ein, weil in diesem Punkt gar keine Differenz bestand und man mit einem solchen Vorgehen mit den Verhandlungen an kein Ende käme. Die Kommission lehnte den Antrag mit 14 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.

In Artikel 84 Absatz 3 schlägt der Ständerat neu «Amsteg» statt «Erstfeld» vor. Dieser Verkürzung der Ausbaustrecke schliesst sich unsere Kommission an. Mehr zu reden gab in diesem Absatz die Formulierung in dieser Bestimmung, wo-

nach das Gesetz die Einhaltung des Verlagerungsziels regle. Diese Formulierung bringt zwar materiell nichts Neues, denn das Verlagerungsziel ist bereits auf Verfassungsstufe verankert und im Verlagerungsgesetz zahlenmässig konkretisiert. Der Ständerat will aber mit dieser Formulierung unterstreichen, dass dieses Verlagerungsziel bei einem allfälligen Baubeschluss über eine zweite Röhre am Gotthard nicht infrage gestellt werden darf.

In Artikel 197 Ziffer 2 soll bei der Übergangsbestimmung zu Artikel 81 Absatz 2 gemäss Beschluss des Ständerates die Bundesversammlung das befristete Programm beschliessen, und zwar gemäss Absatz 1 Buchstabe a zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes – dem schliesst sich unsere Kommission an – und gemäss Absatz 1 Buchstabe b zur Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes. Hier beantragt die Kommission, die drei Abschnitte Genf–Lausanne, Bern–Zürich und Amsteg–Airolo zu erwähnen. In der Kommission wurde geltend gemacht, dass mit der Erwähnung von lediglich drei Abschnitten andere Abschnitte, die nicht Landesteile verbinden und die nicht zu einer Agglomeration gehören – z. B. Andelfingen–Zürich und andere –, dann eben nicht berücksichtigt werden könnten. Die Wahl der Strecken muss anlässlich der Formulierung des Programms diskutiert werden. Überdies bestimmt ja das Parlament das Programm. Trotzdem hielt die Kommission an ihrer ursprünglichen Formulierung fest. Der Kommission war wichtig, dass die verschiedenen Regionen – es geht um die Romandie und um das Tessin – sehen, dass ihre Anliegen Aufnahme finden.

Es darf nicht die Befürchtung aufkommen, dass die Mittel nur in den grossen Agglomerationen verwendet werden. Aus diesem Grund beschloss die Kommission mit 14 zu 1 Stimmen bei 8 Enthaltungen, hier eine Differenz aufrechtzuerhalten. Heute Morgen liegt nun ein Antrag Föhn vor, bei diesem Punkt dem Ständerat zuzustimmen und damit auch die letzte Differenz zu bereinigen. Persönlich bin ich der Meinung, man könnte diesem Antrag Föhn durchaus zustimmen.

In Artikel 197 Ziffer 2 Absatz 3 wird festgehalten, dass der Bundesrat dem Parlament alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms berichtet. Der Fonds ist für ein abschliessend formuliertes Programm bestimmt. Es sollen nicht einfach zusätzlich neue Strecken angegangen werden können. Trotzdem muss es eine rollende Planung sein, denn es muss möglich sein, Anpassungen vorzunehmen, wenn sich die Bedürfnisse und Prioritäten geändert haben. In diesem Sinn schliesst sich die Kommission dem Ständerat an. Auch bei den Übergangsbestimmungen zu Artikel 86, wo es um die Konkretisierung des Fonds geht, schliesst sich die Kommission dem Ständerat an.

Bei Artikel 3 wäre es möglich gewesen, neu die Initiative und den Gegenvorschlag zu unterstützen, weil seit dem 1. August dieses Jahres die entsprechenden Gesetzesartikel, die das ausdrücklich erlauben, in Kraft sind. Trotzdem war die Kommission der Meinung, an der ursprünglichen Formulierung – Ablehnung der Initiative und Zustimmung zum Gegenvorschlag – festzuhalten.

Im Namen der Kommission bitte ich Sie, an der einzigen Differenz bei der Übergangsbestimmung zu Artikel 81 Absatz 2 – in Buchstabe b – dem Antrag der Kommission zuzustimmen und sich bei den übrigen Bestimmungen dem Ständerat anzuschliessen und auch die Motion des Ständerates auf Seite 7 der Fahne zu überweisen.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: La commission est fière de pouvoir vous présenter ce matin un contre-projet abouti à l'initiative populaire Avanti. C'est un contre-projet extrêmement important, qui vise globalement:

1. à assurer, à développer et à entretenir des infrastructures routières et ferroviaires performantes en Suisse, en se rappelant toujours que la qualité des transports est fondamentale pour le développement culturel et économique;
2. à élaborer un programme de constructions cohérent pour les années à venir et à construire notamment, pour assurer la sécurité du trafic nord-sud, un deuxième tunnel au Go-

thard, mais non sans oublier de prendre en compte les besoins du trafic d'agglomération prépondérants dans de nombreuses régions;

3. à assurer le financement de ces projets.

Cela fait maintenant des années que la Suisse attend un projet d'infrastructures de transport moderne et cohérent. Grâce à l'initiative Avanti, mais grâce aussi au contre-projet du Conseil fédéral, que nous avons ensuite amélioré, grâce à l'important travail de perfectionnement effectué par le Conseil des Etats, nous vous présentons ce matin un programme global, complet et consensuel entre les deux Chambres, à l'exception d'un seul point.

Prenons dans l'ordre les modifications apportées par le Conseil des Etats et voyons d'abord l'article 82 alinéa 4 du contre-projet. Cette disposition précise, dans la Constitution fédérale, l'interdiction pour les véhicules lourds de circuler de nuit et le dimanche. Je me permets un petit commentaire tout à fait personnel: c'est de penser qu'une telle adjonction n'a pas vraiment sa place dans la constitution, elle serait bien mieux dans la loi, voire dans l'ordonnance, mais ceci est un commentaire personnel puisque la commission n'a pas souhaité introduire une nouvelle divergence avec le Conseil des Etats à cet égard.

A l'article 84, le Conseil des Etats a surtout souhaité préciser que le contre-projet qui vous est soumis respecte parfaitement la complémentarité des moyens de transport. Il ne s'agit pas de jouer la route contre le rail – notre magnifique lauréat du prix Cicero pourrait parler de jouer le mal contre le bien –, mais de travailler pour la route et le rail. Il est ainsi précisé que la loi règle le respect de l'objectif – qui n'est pas remis en cause – du transfert du trafic des poids lourds sur le rail.

A l'article 197 chiffre 2, le Conseil des Etats a repris la formulation du Conseil national et l'a améliorée, et il a précisé notamment que l'achèvement du réseau des routes nationales, attendu depuis si longtemps, devait être un objectif prioritaire du programme et que celui-ci concernait l'ensemble de la Suisse. Le Conseil des Etats a renoncé à préciser les tronçons prioritaires, mais notre commission en a décidé autrement. En effet, la commission a estimé que la précision des tronçons surchargés était importante pour les citoyens des régions concernées. Permettez-moi, comme rapporteure romande, d'insister notamment sur le tronçon entre Genève et Lausanne: 20 000 citoyens prennent tous les jours l'autoroute entre Genève et Lausanne pour des motifs professionnels et pour se rendre à leur travail. 20 000 citoyens se trouvent tous les jours confrontés à des problèmes sur cette autoroute qui nuisent à leur qualité de vie et qui mettent en cause leur sécurité personnelle, raison pour laquelle il nous a paru important, au sein de la commission, avec une quasi-unanimité, de préciser les tronçons.

Nous avons reçu ce matin une proposition Föhn qui demande d'adhérer à la décision du Conseil des Etats à l'article 197 chiffre 2 alinéa 1er lettre b. Nous sommes toujours un peu étonnés, lorsqu'en commission nous avons une quasi-unanimité par rapport à un objet, de voir un membre de la commission qui arrive au plénum avec une nouvelle proposition. En tant que rapporteure, je vous propose évidemment de suivre celle-ci et de préciser dans le projet actuel quels sont les tronçons les plus «chauds», si l'on peut dire, et qui ont motivé aussi en grande partie le dépôt de l'initiative populaire.

En ce qui concerne le trafic d'agglomération, il est désormais précisé que toutes les agglomérations sont prises en compte.

Finalement, au chiffre 3 de l'article 197 de la constitution, le Conseil des Etats a amélioré clairement notre formulation par rapport au financement. La question du fonds n'est désormais plus controversée.

Ainsi, la sécurité, la fluidité et l'efficacité des transports pourront être réalisées grâce à ce projet qui n'est pas vide de moyens. Le projet nous donne les moyens de nos ambitions avec le financement assuré.

Comme l'a dit M. Heim, les choses ont changé entre le mois de mars et le mois de septembre de cette année et nous

pourrions aujourd'hui accepter à la fois l'initiative et le contre-projet, contrairement à ce qui ressortait de la discussion que nous avions eue au mois de mars.

Mais la commission persiste et vous propose donc de soutenir le contre-projet, de rejeter l'initiative et également de transmettre la motion du Conseil des Etats qui vise à une meilleure préparation des travaux en vue de la votation populaire.

Föhn Peter (V, SZ): Für einmal bläst der Föhn nicht zum Sturm, sondern will einzig die politische Vernunft walten lassen. Frau Polla, ich war leider an dieser Kommissionssitzung aufgrund eines Unfalls nicht anwesend. Mit der nationalrätlichen Fassung gehe ich absolut einig, und mit dem Antrag bin ich materiell einverstanden, also: keine Änderung, einzig eine Vereinfachung. Ich meine, Differenzen sind – wenn nicht unbedingt notwendig – möglichst zu vermeiden. Deshalb beantrage ich Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

An und für sich ist der Antrag unserer Kommission richtig, weil er dem Bundesrat Vorgaben gibt, die er beachten soll; aber es sind Empfehlungen, also ändert mein Antrag materiell nichts – dies zuhanden des Protokolls. Es ist nämlich einzig die Bundesversammlung, die über das Programm zur Erweiterung der Kapazität beschliesst. Falls wichtige Abschnitte beim Programm des Bundesrates fehlen sollten, kann die Bundesversammlung diese gewünschten Abschnitte hinzufügen.

Wenn der Bundesrat ein Programm zur Erweiterung der Kapazität vorlegen muss, sollte es eigentlich selbstverständlich sein, dass er jene Abschnitte berücksichtigt, auf denen wir schon heute oder zu gegebener Zeit die grössten Probleme haben. Dies sind heute richtig die aufgeführten Abschnitte auf der A1, die Abschnitte um die Agglomerationen und natürlich auch am Gotthard, überall dort, wo die Stautunden in keinem Verhältnis zum Verkehrsaufkommen stehen und die Sicherheit dazu noch ein grosses Problem darstellt. Unsere nationalrätliche Kommission hat diese Abschnitte in Artikel 197 Ziffer 2 Absatz 1 Buchstabe b namentlich aufgeführt. Wenn wir sie mit Zustimmung zum Beschluss des Ständerates der Einfachheit halber nicht erwähnen, bleibt die Dringlichkeit trotzdem bestehen. Also ändert mein Antrag materiell überhaupt nichts. Mit diesem Antrag will ich einzig und allein die ganze Angelegenheit möglichst schnell bereinigen, wenn das Sessionsprogramm schon dermassen überladen ist. Der Ständerat ist dankbar und kann sich eine zusätzliche Kommissionssitzung ersparen.

Ich danke für die Unterstützung meines Antrages.

Theiler Georges (R, LU): Die freisinnige Fraktion ist mit den Beschlüssen des Ständerates im Grossen und Ganzen zufrieden. Wir haben heute auch nur noch eine einzige Differenz auf dem Tisch. Der Ständerat ist dem Nationalrat in den wesentlichen Punkten gefolgt. Er hat einige Präzisierungen eingebracht. Insbesondere hat er diesen Beschluss über das Programm ins Parlament gebracht. Das ist eine vernünftige und gute Sache. Mit Freude könnten wir also sagen, wir Freisinnigen stimmen dieser «Avanti-plus»-Lösung zu.

Eine Kritik ist bei uns natürlich bezüglich dieses Nachtfahrverbots aufgekommen, welches nun in die Verfassung gehoben wurde. Ich erinnere Sie daran, dass dieses Nachtfahrverbot vor zwei Jahren noch in der Verordnung war. Dann ist es mit den Bilateralen ins Gesetz aufgestiegen. Jetzt steigt es in die Verfassung auf, und demnächst wird es wohl zu einem Menschenrecht erhoben. Aber es ist eine lässliche Sünde, und mit lässlichen Sünden kann ein Sünder leben, insbesondere wenn es helfen kann, für die Abstimmung hier gewisse Leute zu beruhigen.

Nun zur Differenz in Artikel 197: Die FDP-Fraktion unterstützt die Kommission in diesem Punkt, bittet Sie also, den Antrag Föhn abzulehnen. Es gilt dabei zu beachten: Diese Formulierung haben wir in diesem Saal bereits so diskutiert; der Ständerat hat unsere Formulierung herausgekippt und eine verkürzte Formulierung hineingenommen. Ich meine

eben, dass es gerade für die Abstimmung wichtig wäre, hier den Grundsatz drinzuhaben, dass wir nicht nur in den Knoten, in den Agglomerationen, etwas machen wollen, sondern dass wir auch die Regionen, eben auch die Romandie, eben auch das Tessin usw., einbauen wollen. Deshalb scheint es mir notwendig, dass wir diese Ergänzung im Gegensatz zu dem, was Herr Föhn gesagt hat, vornehmen. Im Gegensatz zur Initiative ist es aber nicht etwa so, dass wir hier auch eine Prioritätenordnung eingebaut haben. Wir haben lediglich diesen regionalen Aspekten die nötige Beachtung schenken wollen.

Ich bitte Sie also, der Kommission zuzustimmen – die Kommission hat mit 14 zu 1 Stimmen eine klare Aussage gemacht – und den Antrag Föhn abzulehnen. Herr Föhn sagt, man solle möglichst Differenzen vermeiden, obwohl er uns materiell eigentlich zustimmt. Ich meine, der Ständerat ist sehr wohl in der Lage und wird auch willens sein, noch in dieser Session diese minimale Differenz zu bereinigen, wie das in diesem Hause auch sonst üblich ist.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Es ist richtig, wir haben nur noch eine einzige Differenz zum Ständerat, bei Artikel 197 Ziffer 2 Absatz 1 Litera b. Diese Differenz ist aus meiner Sicht überhaupt nicht umwerfend. Umwerfend sind die Initiative und der Gegenvorschlag, aber nicht diese Differenz! Aus meiner Sicht ist es mehr oder weniger egal, wie der Nationalrat hier entscheidet. Wir haben auch keine Minderheitsanträge aus der Kommission. Die Geister scheiden sich eben nicht mehr an der jetzigen Formulierung, sondern sie scheiden sich am grundsätzlichen Ja oder Nein zur Initiative bzw. zum Gegenvorschlag.

Bevor ich kurz darauf eingehe, noch einige Bemerkungen: In der Übergangsbestimmung Artikel 196 Ziffer 1 der Bundesverfassung steht Folgendes: «Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach der Annahme der Volksinitiative zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr abgeschlossen sein.» Wenn mich nicht alles täuscht, Herr Bundesrat, dann wurde die Alpenschutz-Initiative im Februar 1994 vom Volk angenommen. Die zehn Jahre wären jetzt dann in fünf Monaten etwa um. Ich bezweifle sehr, dass die Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs in dieser Zehnjahresepoche tatsächlich abgeschlossen werden kann, denn wir sind bei den doppelten Mengen, die an und für sich nach der neuen Berechnung zulässig wären.

Zur Motion des Ständerates: Der Ständerat verlangt mit seiner Motion eine Umsetzung des Programms der Avanti-Initiative «plus» in Zeiten und in Fristen, die ganz klar dem, was in der Bundesverfassung bzw. in den Übergangsbestimmungen legitimer werden soll, widersprechen.

Auch beim Abschluss dieser ganzen Übung gibt es nochmals Ungereimtheiten, die die ganze Arbeit in der Kommission durchgezogen und die immer wieder dazu geführt haben, dass die ganze Vorlage von «Avanti plus» immer wieder korrigiert, immer wieder neu geschrieben werden musste.

Meine abschliessenden Bemerkungen sind grundsätzlicher Art und betreffen vor allem die Frage, ob man zu dieser Initiative und zum Gegenvorschlag Ja oder Nein sagen soll. Beides ist aus verkehrspolitischen Gründen abzulehnen, denn beides widerspricht dem Verlagerungsziel und der Verlagerungspolitik, die das Volk verschiedentlich ganz klar unterstützt und bestätigt hat. Es widerspricht der Zustimmung des Volkes zur Alpen-Initiative, zur Neat, zur FinöV-Vorlage. Die Initiative und der Gegenvorschlag gehen im Vergleich zu all diesen Volksentscheiden in total entgegengesetzte Richtungen.

Aus wirtschaftlichen Gründen ist es absolut widersinnig, mit den 20 bis 30 Milliarden Franken, die «Avanti» kosten wird, das umweltfreundlichere System Schiene konkurrieren zu wollen, die dort investierten Milliardenbeträge zu entwerten und den Betrieb defizitär zu machen. «Avanti» und «Avanti plus» übersehen nach wie vor, dass die grossen alltäglichen Verkehrsempässe nicht am Gotthard und nicht auf den Autobahnen zwischen den Zentren bestehen, sondern bei der

Verkehrsinfrastruktur in den Zentren und den Agglomerationszentren. «Avanti» und «Avanti plus» setzen zur Lösung der Verkehrsprobleme nach wie vor auf zusätzlichen massiven Strassenbau. In der Zwischenzeit wissen wir, dass das falsche Rezept ist: Mit zusätzlichen Strassen wird zusätzlicher Verkehr generiert.

Ich empfinde es als zynisch, wenn man beim bürgerlichen «Avanti-plus»-Projekt von einem Gegenvorschlag sprechen soll. Gegenvorschläge haben bisher immer nur einen Teil der Volksanliegen aufgenommen, sind aber in der Zielrichtung und in der Absicht nie weiter gegangen als diese Volksbegehren. Ich finde es völlig unfair gegenüber dem Volk, dass wir hier in einer einzigen Vorlage den Aus- und Neubau von Nationalstrassen, die Frage der zweiten Gotthardröhre sowie die Durchlöcherung des Alpenschutzes verschmelzen.

Ich bitte Sie, in der entscheidenden Schlussabstimmung sowohl die Initiative wie auch – entgegen dem Antrag der Kommission – den Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Beck Serge (L, VD): Pour sa part, le groupe libéral est satisfait de voir aboutir ce chantier législatif.

En ce qui concerne la dernière divergence qui nous sépare du Conseil des Etats, le groupe libéral s'oppose à la proposition Föhn. La précision de tronçons prioritaires est effectivement un aspect positif de ce projet. J'aimerais vous rappeler que nous sommes actuellement dans l'exercice difficile de sanction de la non-gouvernance qu'est le programme d'allègement budgétaire. Il appartient désormais beaucoup plus qu'auparavant au Parlement et au gouvernement de dégager un certain nombre de priorités dans le cadre de leur action. Et le législateur qui entend assumer ses responsabilités doit donc, lorsqu'il oeuvre à la rédaction d'un texte de loi, marquer les principes et les points qui sont prioritaires par rapport aux autres.

Il faut encore relever que le libellé n'est pas restrictif. Le libellé retenu par la commission marque une ouverture puisqu'il dit simplement: «les tronçons notamment entre» En l'occurrence, ce sont effectivement les tronçons sur lesquels le trafic pose les plus grands problèmes, ceux qui sont notoirement sous-dimensionnés.

Il nous appartient donc de procéder à ces choix de priorités, d'assumer nos responsabilités et de relever que le but de ce projet est bel et bien d'apporter un remède, d'abord où les problèmes sont les plus aigus, et par la suite, selon les moyens financiers qui seront à disposition – et là, je vous mets à nouveau face au programme d'allègement budgétaire –, d'apporter des améliorations dans les autres secteurs.

En ce qui concerne les propos de M. Aeschbacher tout à l'heure: bien sûr que l'on peut continuer à faire référence à l'initiative des Alpes, bien sûr – et ceux qui s'y sont opposés à l'époque l'ont d'ailleurs très clairement mis en évidence – que l'on peut faire accepter par le peuple beaucoup de textes irréalistes! On pourrait même le faire voter sur un rapprochement éventuel de la Terre et de la Lune; peut-être que le peuple serait heureux de pouvoir mieux distinguer notre satellite naturel. Cependant, les réalités sont là. On ne peut pas «stériliser» les flux de trafic qui doivent traverser les Alpes, tant d'ailleurs par le rail que par la route. Je crois que nous avons à rester réalistes dans ce domaine.

Le projet qui nous est proposé est un texte réaliste qui allie des améliorations dans le domaine du transport ferroviaire comme dans celui du transport routier et qui s'oppose résolument à la croissance zéro et au blocage dans le développement social et économique dont rêvent un certain nombre des opposants.

Hollenstein Pia (G, SG): Der TCS schreibt in seinem Infobulletin, dass der Ständerat eine vernünftige und realistische Gesamtsicht in die schweizerische Verkehrspolitik einbringen wolle. Wenn das, was wir hier beschliessen wollen, eine Gesamtsicht sein soll, dann gute Nacht! Die Grünen sehen

das anders. Eine Gesamtsicht dürfte sich auch den Realitäten nicht verschliessen. Was haben wir diesen Sommer erlebt? Das Thermometer ist auf Rekordhöhe geklettert; oberhalb von Leuk vernichteten im August die grössten Waldbrände seit dreissig Jahren 450 Hektaren ausgetrockneten Schutzwald, nun drohen Schlamm- und Schneelawinen; Menschen sind an Hitze gestorben. Müssen nicht aus all diesen Ereignissen allenfalls Einsichten gewonnen werden, vielleicht die Einsicht, dass es sich lohnen würde, Überlegungen anzustellen, wie das unsinnige Verkehrswachstum gebremst werden könnte?

Mit dem vorliegenden Gesetz sind wir als Verantwortliche auf dem besten Weg, einen finanzpolitischen Blödsinn und umweltpolitischen Unsinn zu beschliessen. Kritik kommt auch von aussen. So hat die Internationale Energie-Agentur das Ansinnen der Avanti-Initiative und des Gegenvorschlages kritisiert, und die Anstrengungen der Gesundheitsförderung gehen klar in eine andere Richtung. Das zuständige Gremium der Uno fordert auch einen Wechsel zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Die vorliegende Vorlage widerspricht dem diametral.

Leider hat der Ständerat auch nicht die Gnade gehabt, längerfristige Überlegungen zu machen. Wie schon zuvor die Mehrheit des Nationalrates kommt er der Strassenlobby und der Baulobby entgegen. Die Differenz zum Nationalrat macht den Braten auch nicht geniessbarer. Der so genannte Gegenvorschlag ist demokratiepolitisch problematisch, weil er weit über die Begehren der Avanti-Initiative hinausgeht. Damit wird die Volksinitiative auf der rechten Spur überholt. Der Alpenschutz soll Makulatur werden, zum Schaden der Umwelt und der lärmgeplagten Bevölkerung entlang der A2; dazu bieten wir Grünen keine Hand.

Wir Grünen, Herr Bundesrat, sind auch enttäuscht, dass sich der Verkehrsminister nicht engagierter gegen die reinen Strassenbaulobby-Interessen engagiert hat. Vielleicht können Sie, Herr Bundesrat, heute einmal den Umweltminister sprechen lassen; wir Grünen erwarten das.

Wir wehren uns auch gegen die Fondslösung, die vorgibt, die Verkehrsproblematik in den Agglomerationen zu lösen. Mit der Fondslösung werden durch einen schwerwiegenden Mittelentzug in anderen Bereichen enorme Probleme geschaffen, und es werden keine gelöst. Wenn all das gebaut wird, werden die Agglomerationen erst recht mit Verkehr verstopft werden. Endloser Strassenbau ist keine Lösung der tatsächlichen Verkehrsprobleme. Der Gegenvorschlag bringt Einschränkungen bei der Lebensqualität statt Verbesserungen. Die Agglomerationsprobleme können und müssen wir anders lösen.

Noch ein abschliessendes Wort zum Strassenfonds: Die Kreise, welche Sparforderungen von 7 Milliarden Franken aufstellten und den öffentlichen Regionalverkehr zu Tode sparen wollen, nehmen eine Neuverschuldung des Bundes für den Strassenbau leichtfertig in Kauf. Die immensen Kosten dieses Gegenvorschlages stehen in totalem Widerspruch zu den Sparprogrammen des Bundes in Milliardenhöhe. Wir erwarten auch hier vom Bundesrat eine kohärentere Politik.

Wir Grünen freuen uns auf den Abstimmungskampf. Die stimmberechtigte Bevölkerung hat uns schon 1994 bei der Alpen-Initiative – im Gegensatz zu den Mehrheiten hier im Saal – Recht gegeben. Wir werden in der Schlussabstimmung logischerweise sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag zur Ablehnung empfehlen.

Glezendanner Ulrich (V, AG): Zu Herrn Aeschbacher: Avanti konkurrenziert die Schiene überhaupt nicht – im Gegenteil. Mit dem Gegenvorschlag des Ständerates wurde das Zusammenspiel zementiert: Nicht Strasse gegen Schiene, nicht Schiene gegen Strasse, sondern ein interessantes und sinnvolles Miteinander. Herr Aeschbacher, nur 5 Prozent im Güterbereich können von der Strasse auf die Schiene verlagert werden, das müssen Sie nun endlich zur Kenntnis nehmen! Das sagt auch das Weissbuch der EU, falls Sie es gelesen haben.

Frau Hollenstein, Sie kritisieren den TCS, der von einer Gesamtsicht spricht: Das ist ja genau das Gegenteil, Frau Hollenstein, Sie müssen die TCS-Zeitung halt auch lesen! Wir haben extra vom TCS aus den Input bekommen, zusätzlich in die Agglomerationen zu investieren. Es werden jährlich etwa 300 Millionen Franken sein, 300 Millionen, die in den Agglomerationsverkehr – auch in den Schienenverkehr – fliessen. Das muss man doch sehen: Neben der Schwerverkehrssteuer, die die Schiene finanziert, kommen jetzt weitere Mineralöl-Zollgelder in die Schiene, in den Bus, in Radwege. Ich bin deshalb erstaunt, dass Sie dieses Argument bringen. Überhaupt ist es auch nicht richtig, dass man gegenüber dem Volk nicht fair wäre: Wir gehen ja in eine Volksabstimmung, und das Volk kann dann zu Artikel 84 sagen: Jawohl, wir sind bereit, einen Teil davon zu ändern und diese zweite Röhre am Gotthard zuzulassen.

Zu dieser zweiten Röhre hat Herr Bundesrat Leuenberger übrigens ja auch eine Studie, die ganz klar besagt, dass die Verlagerung durch diese Röhre nicht beeinträchtigt würde. Es erstaunt mich überhaupt, dass die Grünen gegen diesen Gegenvorschlag sind, wenn man heute weiss, wie belastend diese Staus in ökologischer und ökonomischer Hinsicht sind. Sie wissen, Frau Hollenstein, die Studie von 1999 besagt klar: Staus kosten uns mindestens 1,2 Milliarden Franken im Jahr; unsere Volkswirtschaft wird mit 1,2 Milliarden belastet! Zu Artikel 197 Ziffer 2 und dem Antrag Föhn: Ich habe mich in der Kommission der Stimme enthalten. Grundsätzlich hat natürlich Herr Theiler mit der Streckenbezeichnung Recht. Nur dürfen wir heute nicht schon vom Abstimmungskampf sprechen; ich glaube, das ist falsch. Wir müssen mit sachlichen Argumenten mit der ganzen Initiative vor das Volk gehen, und da fürchte ich mich nicht: Da freue ich mich dann auf den Hosenlupf mit Frau Hollenstein, da können Sie sicher sein!

Das Volk hat in der Zwischenzeit seine Meinung geändert. Ich verstehe aber die welsche Schweiz, dass sie gerne die Streckenbezeichnung hätte, weil die Autobahn von Genf bis Lausanne dringend saniert und ausgebaut werden müsste. Trotzdem bin ich der Ansicht, wir sollten heute einen Schlussstrich ziehen, vor allem weil wir vom Ständerat wissen, dass er an seiner Meinung gegenüber jener von Herrn Theiler festhält. Ich denke darüber so: Wir, das Parlament, haben ja immer die Möglichkeit, diese Strecken einzubringen und auch die richtigen Prioritäten zu setzen. Die Sache ist so nicht zementiert.

Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag Föhn zuzustimmen.

Hämmerle Andrea (S, GR): Ich bin völlig perplex darüber, wie diese minimale, unbedeutende Differenz die Debattierlust dieses Rates – vor allem die der rechten Seite – animiert hat. Die Differenz ist bedeutungslos, und wir von der SP überlassen es Ihnen, wie Sie Ihren ohnehin völlig verunglückten Gegenvorschlag letztlich formulieren wollen. Dieser Gegenvorschlag ist unter allen Gesichtspunkten missglückt. Er liegt finanzpolitisch, verkehrspolitisch, umweltpolitisch und regionalpolitisch quer.

Wir enthalten uns bei Ihrer kleinen Diskussion über die Bezeichnung der Strecken der Stimme. Vor der Schlussabstimmung hingegen wollen wir noch eine grundsätzliche Erklärung abgeben.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Sie sind offensichtlich im Begriff, sich der Formulierung des Ständerates vollumfänglich anzuschliessen. Der Gegenvorschlag des Ständerates verzichtet zunächst einmal darauf, bestimmte Strecken des Strassenetzes in der Bundesverfassung zu nennen. Der Bundesrat kann diesem Vorgehen auf jeden Fall zustimmen. Wir fanden es nie gut, in der Bundesverfassung einzelne Strecken aufzuführen, und von daher gebe ich Ihnen schon jetzt bekannt, dass wir Sie ersuchen, dem Antrag Föhn zuzustimmen – der Ständerat würde hier ohnehin festhalten.

Im Weiteren beinhaltet der Gegenvorschlag des Ständerates eine Lockerung des Alpenschutzes, eine Lockerung, die allerdings sehr viel weniger weit geht als das, was Sie im Na-

tionalrat in erster Lesung beschlossen haben, wo die zweite Röhre bereits imperativ in den Gegenvorschlag genommen wurde. Hier wird vorgeschlagen, in einem vierjährigen Bauprogramm, welches dann das Parlament jeweils genehmigen kann, zunächst die Fertigstellung und dann die Erweiterung des Netzes dort, wo es nötig ist, voranzutreiben. Insbesondere – und das ist wahrscheinlich das Zentrale an der Formulierung des ständerätlichen Gegenvorschlags – werden die Förderung des Agglomerationsverkehrs und Beiträge an das S-Bahn-System des öffentlichen Schienenverkehrs vorgesehen.

Der Fonds, den Sie eingeführt haben, wird vom Ständerat zurückgestutzt: Auf die Verschuldung und die Verzinsung, die Sie vorgesehen haben, wird verzichtet. Der Bundesrat hat kürzlich in einer Sitzung zu diesen Formulierungen Stellung genommen und beschlossen, sich dem Ständerat anzuschliessen. Dies in erster Linie deswegen, weil die Formulierung des Ständerates die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs aus der Mineralölsteuer zulässt und weil präzisiert wurde, dass die S-Bahn davon auch profitieren kann. Das ist ein ganz wichtiger Fortschritt, der ohne diesen Gegenvorschlag nicht zur Diskussion stünde. Er steht zwar noch im Finanzausgleich zur Diskussion, aber mit einem sehr, sehr viel kleineren Beitrag, und der neue Finanzausgleich ist auch noch nicht beschlossen. Der Fonds wird auf eine vernünftige Praxis – keine Verschuldung, keine Verzinsung – zurückgestutzt. Als Infrastrukturminister kann ich damit einverstanden sein.

Was den Alpenschutz angeht, so wird er gelockert, aber das letzte Wort wird das Parlament haben, auf Antrag des Bundesrates. Das ist etwas völlig anderes als die imperative Formulierung, die der Nationalrat vorher gewählt hatte und die die zweite Röhre jetzt schon definitiv in der Verfassung verankern wollte.

Das heisst also: Der Bundesrat schliesst sich der Formulierung des Ständerates vollumfänglich an.

Art. 2 Abs. 2 Art. 82 Abs. 4, Art. 84 Abs. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2 al. 2 art. 82 al. 4, art. 84 al. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2 Abs. 2 Art. 197

Antrag der Kommission

Ziff. 2 Abs. 1

....
b. zur Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes. Er beachtet dabei die Verkehrsverhältnisse im Bereich der Agglomerationen und auf den die Landestelle verbindenden Abschnitten, insbesondere zwischen Genf und Lausanne, Bern und Zürich sowie Amsteg und Airolo;

Ziff. 2 Abs. 2, 3; Ziff. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Föhn

Ziff. 2 Abs. 1 Bst. b

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2 al. 2 art. 197

Proposition de la commission

Ch. 2 al. 1

....
b. renforcer la capacité du réseau des routes nationales. Pour ce faire, il tient compte des conditions de circulation dans les agglomérations et sur les tronçons reliant les différentes parties du pays, notamment entre Genève et Lausanne, Berne et Zurich et Amsteg et Airolo;

....

Ch. 2 al. 2, 3; ch. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Föhn

Ch. 2 al. 1 let. b

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Föhn 74 Stimmen

Für den Antrag der Kommission 26 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

02.040

Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen. Volksinitiative

Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes. Initiative populaire

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBi 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Bericht KVF-SR 20.02.03

Rapport CTT-CE 20.02.03

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 (Frist – Délai)

Bericht KVF-NR 12.03.03Rapport CTT-CN 12.03.03

Nationalrat/Conseil national 13.03.03 (Frist – Délai)

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.03 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 12.06.03 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ständerat/Conseil des Etats 16.06.03 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 16.09.03 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 03.10.03 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.03 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBi 2003 6603)

Texte de l'acte législatif (FF 2003 6047)

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» Arrêté fédéral concernant l'Initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes»

Hollenstein Pia (G, SG): Wir haben gestern im so genannten Entlastungsprogramm die vereinbarten finanziellen Mittel in der Leistungsvereinbarung mit den SBB gekürzt. Heute steht mit dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative eine Strassenoffensive zur Diskussion, welche rund 30 Milliarden Franken kosten wird. Diese Art von Verkehrspolitik widerspricht unseren Vorstellungen einer innovativen, zukunftsverträglichen Verkehrspolitik.

Die grüne Fraktion lehnt den vorliegenden Bundesbeschluss ab. Wir wollen weder die Avanti-Initiative noch den Gegenvorschlag. Sowohl die Avanti-Initiative als auch der Gegenvorschlag weichen den Alpenschutzartikel der Bundesverfassung auf. Das ist nicht verantwortbar. Damit wird auch gegenüber Europa ein falsches Zeichen zugunsten des Strassenverkehrs gesetzt.

Die 300 Millionen Franken im Bundesbeschluss für den Agglomerationsverkehr sollen helfen, das Strassenbaumenu den Vertretern des öffentlichen Verkehrs schmackhaft zu machen. Man weiss aber bis heute nicht, was dies konkret bringen wird. Der eingebaute Infrastrukturfonds erhöht den Schuldenberg, er wird eine Neuverschuldung des Bundes von rund 1,7 Milliarden Franken auslösen. Damit steigt der Druck für weitere Sparrunden.

Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag werden noch mehr Strassenbau bringen: Das ist klimapolitisch eine Katastrophe. Wir brauchen heute mehr Geld für den öffentlichen Verkehr; damit können wir sowohl den Güter- wie auch den Personenverkehr erfolgreich von der Strasse auf die Schiene verlagern. Sowohl die Avanti-Initiative als auch der Gegenvorschlag sind umweltpolitisch nicht zu verantworten und führen finanzpolitisch ins Abseits.

Hämmerle Andrea (S, GR): Die SP-Fraktion lehnt sowohl die Avanti-Initiative wie auch den Gegenentwurf ab. Weshalb?

1. Die Vorlage ist demokratiepolitisch äusserst fragwürdig. Volk und Stände haben den Alpenschutzartikel gegen den Willen von Parlament und Bundesrat angenommen. Dieser

Artikel aber ist ein Gesamtkonzept; einerseits mit dem Verlagerungsgebot und andererseits mit dem Verbot, die Transitstrassenkapazität auszubauen. Es ist nicht korrekt, es ist nicht demokratisch, diesen Artikel im Multipack mit anderen Autobahnen und mit dem Agglomerationsverkehr aufzuweichen.

2. Diese Vorlage ist verkehrspolitisch grundfalsch. Was machen Sie? Statt dass Sie den Verkehr verlagern, verlagern Sie den Stau, und zwar vor und in die Agglomerationen Genf, Lausanne, Bern, Zürich, Basel, Luzern, Lugano.

3. Die Vorlage ist finanzpolitisch völlig daneben. Warum? Sie konkurrenziert die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs, Neat, «Bahn 2000», und gefährdet deren Rentabilität vorzüglich, über die Sie sich dann wieder beklagen können. Zudem privilegiert der Fonds – an der Schuldenbremse vorbei – gewisse Nationalstrassen und gewisse Agglomerationsverkehrsprojekte; alle anderen können sich nach der Decke strecken.

4. Die Vorlage ist umweltpolitisch miserabel. Sie bewirkt mehr Verkehr, sie bewirkt eine grössere Luftbelastung. Das CO₂-Problem wird nicht entschärft, sondern weiter verschärft, und das angesichts des Klimawandels.

5. Die Vorlage ist europapolitisch fatal. Sie sendet nämlich das Signal nach Europa aus, dass wir es mit der Verkehrsverlagerung nicht mehr so ernst meinen. Der deutsche Verkehrsminister lässt denn auch via «NZZ» ausrichten, dass er sich für seine Personen- und Lastwagen freuen würde.

Zum Schluss: Was ist denn mit dem Zückerchen «öffentlicher Agglomerationsverkehr»? Die Relation ist klar: Die Milliarden gehen in die Strasse, und die paar Millionen gehen in den öffentlichen Agglomerationsverkehr. Die reichen nicht einmal aus, die per Autobahnausbau organisierten zusätzlichen Probleme zu bewältigen. Damit lassen wir uns nicht abspelsen.

Wir sehen uns wohl bei der Abstimmungskampagne wieder.

Pedrina Fabio (S, TI): Il gruppo socialista si oppone sia all'iniziativa che al controprogetto. Si è detto, da parte dei fautori, che questo controprogetto «Avanti plus» è un compromesso equilibrato, «un compromis équilibré», «ein ausgewogener Kompromiss». Non è né un compromesso, né tanto meno un compromesso equilibrato. Non accettando di lasciar votare il popolo separatamente sulla protezione dello spazio alpino e sul raddoppio del Gottardo, avete impedito qualsiasi compromesso equilibrato. Il ritiro dell'iniziativa Avanti lo dimostrerà. E se oggi approverete questo controprogetto sarà un affronto alla democrazia e al popolo, cui impedirete di esprimersi in modo differenziato e chiaro sullo stesso oggetto che aveva approvato nel 1994. Come nel 1994, avremo allora una situazione di scontro fra Davide e Golia, rappresentato dal Parlamento, dal Consiglio federale e dall'establishment dei partiti borghesi. Facciamo perciò i migliori auguri di successo a Davide, per una futura migliore qualità di vita per gli abitanti dello spazio alpino, ma anche – e la sottolineo – delle città. Bonne chance, David! Alles Gueti, David!

Maspoli Flavio (–, TI): Caro collega, mi sembra ricordare che nel 1994, in occasione della famosa votazione sull'articolo per la protezione dello spazio alpino lei stesso – ma forse mi sbaglio e collega, se mi sbaglio, me lo dica! – ebbe a dire che per il raddoppio della galleria del San Gottardo questo articolo non sarebbe valso. Mi sbaglio oppure era effettivamente così che si diceva che il raddoppio della galleria del San Gottardo non rientra nelle clausole previste dall'iniziativa delle Alpi?

Pedrina Fabio (S, TI): Caro collega Maspoli, è vero assolutamente il contrario! Nel Canton Ticino, nel 1994, tutta la campagna contro l'iniziativa era orientata per un «no», proprio perché si diceva che altrimenti veniva impedito il raddoppio del San Gottardo. Per cui vada a rileggersi i giornali di allora e ne troverà conferma.

Theiler Georges (R, LU): Die FDP-Fraktion unterstützt den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative und lehnt die Initiative ab, obwohl sehr viele Mitglieder unserer Fraktion dem Initiativkomitee angehören. Warum tut sie dies? Der Gegenvorschlag enthält die meisten Elemente der Initiative. So bringt der Gegenvorschlag ebenfalls eine Verbesserung im Nationalstrassennetz – und im Schienennetz, Frau Hollenstein –, aber zusätzlich löst der Gegenvorschlag eben auch die grossen Finanzierungsprobleme des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen. Hinzu kommt, dass damit nun ein altes freisinniges Anliegen, nämlich eine Fonds-Lösung, verankert wird – eine Fonds-Lösung analog zur Lösung, wie wir sie nun mit dem FinöV-Fonds auch im öffentlichen Verkehr haben. Es freut uns natürlich auch, dass sich der Bundesrat nun voll und ganz hinter den Gegenvorschlag des Parlamentes stellen kann. Es freut uns aber auch, dass Kantone, der Städteverband und alle bürgerlichen Parteien dafür einstehen.

Wir werden uns beim Initiativkomitee für einen Rückzug der Initiative einsetzen. Damit können alle progressiven Kräfte in der Verkehrspolitik gebündelt werden. Wir bedauern es, dass die SP – notabene gegen den eigenen Bundesrat – weiterhin ihre rückwärts gerichtete, auf Verhinderung basierende Verkehrspolitik pflegen will. Wir stellen aber auch fest, dass sie sich damit gegen die Verbesserung im Schienennetz und insbesondere gegen die Finanzierung im öffentlichen Verkehr wehrt.

Wir unterstützen den Gegenvorschlag und lehnen die Initiative ab. Ich bitte Sie, dasselbe zu tun.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Dass die SP ein Problem hat – hier im Saal, mit ihrer Politik –, wird klar. Ich verstehe Sie ja. Nur haben Sie das Problem, dass z. B. Ihre Sektion Zofingen einen Tag nach der Abstimmung in diesem Rat bereits ein Postulat eingereicht hat, mit dem sie Gelder von diesen 300 Millionen Franken für den Agglomerationsverkehr will.

Sie haben auch ein Problem wegen dem Städteverband. Da sitzen Exekutivpolitiker von Ihnen drin, und die sagen Ja, und diese rückwärts gerichtete Fraktion sagt Nein. Es ist klar, es sind Wahlen, und Sie müssen sich beim Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband irgendwie für die falsche Politik der letzten Jahre rechtfertigen. Es ist nur ein Manöver, um Ihre falsche Politik zu vertuschen. Sie wollen vertuschen, was Sie mit den Neat-Kosten angestellt haben.

Herr Hämmerle, Sie haben gesagt, die Vorlage sei nicht europatauglich. Ja, wenn Sie gestern die «NZZ» gelesen haben – Sie haben sie vielleicht auch gelesen, das tut Ihnen gut –, dann haben Sie gesehen, dass Herr Stolpe, Ihr SPD-Mann, gesagt hat: Ich möchte einen zweiten Gotthardtunnel. Das hat er gesagt.

Dann kommt diese Analyse zur Konkurrenzierung, die auch Kollege Hämmerle angesprochen hat. Ihr Bundesrat hat in Basel eine Analyse machen lassen. Sie besagt ganz klar – obwohl es uns lange unterschlagen wurde –, dass es keine Konkurrenzierung der Neat gibt. Es ist nämlich so, dass im Weissbuch der EU steht, dass maximal 5 Prozent des Güterverkehrs verlagerbar seien. Zitieren Sie jetzt doch auch die EU! Nehmen Sie doch das zur Kenntnis!

Der Agglomerationsverkehr kriegt etwa 300 Millionen Franken für S-Bahnen, Infrastrukturen, und das ist auch richtig so. Wir haben in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und in diesem Rat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der Sinn macht. Wir tragen damit den ganzen Verkehrsproblemen Rechnung.

Haben Sie übrigens gestern den Teletext gesehen oder heute einige Zeitungen gelesen? Ich gratuliere vor allem der CVP-Fraktion, die gestern den Mut hatte, etwas gegen das Buwal zu sagen. Weil heute die Abstimmung ist, hat das Buwal genau gestern noch schnell Emissions- bzw. Partikelwerte herausgegeben, um die Leute zu beeinflussen. Das ist unser Buwal! Hier müssen wir wirklich sparen! Eine solche tendenziöse Politik ist nicht zulässig.

Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, zu beiden Initiativen – zur Avanti-Initiative und zum Gegenvorschlag – Ja zu sagen. Ich darf Sie aber orientieren, wie das Herr Theiler auch getan hat, dass wir uns heute gemeinsam um 11 Uhr dafür einsetzen werden, dass die Avanti-Initiative dann zurückgezogen wird, wenn dieser Gegenvorschlag – dieser sinnvolle Gegenvorschlag! – durchgeht.

Ich danke den fortschrittlichen Kräften aus den bürgerlichen Parteien herzlich: Sie sehen in die Zukunft; Sie lösen aber auch ein Versprechen ein, meine Damen und Herren von der CVP, von den Liberalen, von der SVP und der FDP. Während der LSVA-Abstimmung haben nämlich auch die Befürworter versprochen, es würde bei den Strassen, bei den Bahnen weitergebaut, und das will dieser Gegenvorschlag. Ich danke Ihnen für Ihr Ja.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Lieber Ueli Giezendanner, bei deinem Rundumschlag, den du jetzt gegen die SP lanciert hast, ist offenbar übersehen worden, dass es nicht nur in diesem Fall einmal eine Fraktion gewagt hat, gegen den eigenen Bundesrat zu votieren, sondern dass das eigentlich ständige Praxis deiner Partei, der SVP, ist.

Wir von der evangelischen und unabhängigen Fraktion lehnen den Gegenvorschlag ab – selbstverständlich auch die Initiative. Ich stelle im Namen unserer Fraktion Folgendes fest:

Der Gegenvorschlag geht wesentlich weiter als die unsägliche Avanti-Initiative selbst. Der Gegenvorschlag durchlöchert den Alpenschutz, dem das Volk gegen Bundesrat und Parlament im Februar 1994 zugestimmt hat. Der Gegenvorschlag schmälert die finanziellen Möglichkeiten des Bundes und beeinträchtigt andere wichtige Bundesaufgaben. Der Gegenvorschlag schmuggelt den Strassenbau an der Schuldenbremse vorbei und höhlt diese aus. Der Gegenvorschlag konkurrenziert die Schiene, schwächt die Verlagerungspolitik. Der Gegenvorschlag gibt mit dem Einbezug des öffentlichen Verkehrs ein Versprechen ab, an das ich leider nicht mehr glauben kann und das wohl nur noch Feigenblattfunktion hat. Der Gegenvorschlag ist kein Gegenvorschlag im bisherigen, gewohnten Sinne eines vernünftigen Kompromisses zwischen zwei unterschiedlichen, stark auseinander gehenden Standpunkten, sondern er geht weit über die Ziele der Avanti-Initiative hinaus. Damit wird das Instrument des Gegenvorschlages in noch nie dagewesener Weise missbraucht.

Initiative und Gegenvorschlag schaden – schaden unserem Land, schaden unserer Bevölkerung und schaden unserer Umwelt. Daher lehnen wir beides ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 02.040/4513)

Für Annahme des Entwurfes 101 Stimmen

Dagegen 85 Stimmen

siehe Seite 90
voir page 90

02.040

**Avanti – für sichere
und leistungsfähige Autobahnen.
Volksinitiative****Avanti – pour des autoroutes
sûres et performantes.
Initiative populaire***Schlussabstimmung – Vote final*

Botschaft des Bundesrates 15.05.02 (BBl 2002 4501)

Message du Conseil fédéral 15.05.02 (FF 2002 4187)

Nationalrat/Conseil national 10.12.02 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 11.12.02 (Fortsetzung – Suite)

Bericht KVF-SR 20.02.03Rapport CTT-CE 20.02.03

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 (Frist – Délai)

Bericht KVF-NR 12.03.03

Rapport CTT-CN 12.03.03

Nationalrat/Conseil national 13.03.03 (Frist – Délai)

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.03 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 12.06.03 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ständerat/Conseil des Etats 16.06.03 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 16.09.03 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 03.10.03 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.03 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBl 2003 6603)

Texte de l'acte législatif (FF 2003 6047)

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für
sichere und leistungsfähige Autobahnen»
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Avanti –
pour des autoroutes sûres et performantes»***Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes 34 Stimmen

Dagegen 8 Stimmen

**Geschäft / Objet:**

Bundesbeschluss über die Volksinitiative 'Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen'
 Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire 'Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes'

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 84 al. 3, 2e phrase

Abstimmung vom / Vote du: 11.12.2002 09:52:26

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	+	V	ZH	Kurrus	+	R	BL	Schlürer	+	V	ZH
Aeppli Wartmann	=	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	=	S	ZH	Lachat	=	C	JU	Schmid Odilo	=	C	VS
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Lalive d'Epinay	*	R	SZ	Schmid Walter	+	V	BE
Antille	+	R	VS	Fehr Lisbeth	+	V	ZH	Laubacher	+	V	LU	Schneider	*	R	BE
Baader Caspar	*	V	BL	Fehr Mario	=	S	ZH	Lauper	=	C	FR	Schwaab	=	S	VD
Bader Elvira	=	C	SO	Fetz	*	S	BS	Leu	+	C	LU	Seiler Hanspeter	+	V	BE
Banga	=	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Siegrist	o	V	AG
Bangerter	+	R	BE	Föhn	+	V	SZ	Leutenegger Susanne	=	S	BL	Simoneschi-Cortesi	=	C	TI
Baumann Alexander	+	V	TG	Freund	+	V	AR	Leuthard	*	C	AG	Sommeruga	=	S	BE
Baumann Ruedi	=	G	BE	Freund	+	V	AR	Loepfe	+	C	AI	Speck	+	V	AG
Baumann Stephanie	=	S	BE	Frey Claude	*	R	NE	Lustenberger	=	C	LU	Spielmann	=	-	GE
Beck	+	L	VD	Gadient	+	V	GR	Maillard	=	S	VD	Spuhler	+	V	TG
Berberat	=	S	NE	Galli	*	C	BE	Maitre	=	C	GE	Stahl	+	V	ZH
Bernasconi	+	R	GE	Garbani	=	S	NE	Mariétan	=	C	VS	Stamm Luzi	+	V	AG
Bezzola	+	R	GR	Genner	=	G	ZH	Mariétan	=	C	VS	Steinegger	+	R	UR
Bigger	+	V	SG	Giezendanner	+	V	AG	Mart Werner	=	S	GL	Steiner	+	R	SO
Bignasca	*	-	TI	Glasson	+	R	FR	Marty Kälin	=	S	ZH	Strahm	=	S	BE
Binder	+	V	ZH	Glur	+	V	AG	Maspöli	*	-	TI	Studer Heiner	=	E	AG
Blocher	+	V	ZH	Goll	=	S	ZH	Mathys	+	V	AG	Stump	=	S	AG
Borer	+	V	SO	Graf	=	G	BL	Maurer	*	V	ZH	Suter	*	R	BE
Bortoluzzi	+	V	ZH	Grobet	=	S	GE	Maury Pasquier	=	S	GE	Teuscher	=	G	BE
Bosshard	+	R	ZH	Gross Andreas	*	S	ZH	Meier-Schatz	=	C	SG	Thanei	=	S	ZH
Bruderer	=	S	AG	Gross Jost	=	S	TG	Ménétreay Savary	=	G	VD	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	+	V	SG	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Tilmann	=	S	VD
Bugnon	+	V	VD	Günter	*	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Triponez	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	+	V	ZH	Tschäppät	=	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	=	S	TI	Gysin Remo	=	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Vallender	+	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Haering Binder	=	S	ZH	Müller-Hemmi	=	S	ZH	Vaudroz Jean-Claude	*	C	GE
Chevrier	=	C	VS	Haller	+	V	BE	Nabholz	+	R	ZH	Vaudroz René	+	R	VD
Christen	#	R	VD	Hämmerle	=	S	GR	Neiryck	=	C	VD	Vermot	=	S	BE
Cina	=	C	VS	Hassler	+	V	GR	Oehri	*	V	BE	Vollmer	=	S	BE
Cuche	=	G	NE	Hassler	+	V	GR	Pedrina	=	S	TI	Waber Christian	=	E	BE
de Dardel	=	S	GE	Heberlein	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Walker Félix	=	C	SG
Decurtins	=	C	GR	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pfister Theophil	+	V	SG	Walter Hansjörg	+	V	TG
Donzé	=	E	BE	Heim	+	C	SO	Polla	+	L	GE	Wandfluh	+	V	BE
Dormann Rosemarie	=	C	LU	Hess Bernhard	o	-	BE	Raggenbass	+	C	TG	Wasserfallen	+	R	BE
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hess Peter	=	C	ZG	Randegger	+	R	BS	Weigelt	+	R	SG
Dunant	+	V	BS	Hess Walter	=	C	SG	Rechsteiner Paul	=	S	SG	Weyeneth	+	V	BE
Dupraz	+	R	GE	Hofmann Urs	=	S	AG	Rechsteiner-Basel	=	S	BS	Widmer	=	S	LU
Eberhard	+	C	SZ	Hollenstein	=	G	SG	Rennwald	=	S	JU	Widrig	+	C	SG
Egerszegi	+	R	AG	Hubmann	=	S	ZH	Riklin	=	C	ZH	Wiederkehr	=	E	ZH
Eggy	+	L	GE	Imfeld	+	C	OW	Robbiani	=	C	TI	Wirz-von Planta	+	L	BS
Ehrler	*	C	AG	Imhof	+	C	BL	Rossini	=	S	VS	Wittenwiler	+	R	SG
Engelberger	+	R	NW	Janiak	=	S	BL	Ruey	+	L	VD	Wyss Ursula	=	S	BE
Estermann	+	C	LU	Joder	+	V	BE	Salvi	=	S	VD	Zäch	+	C	AG
Fasel	=	G	FR	Jossen	=	S	VS	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zanetti	=	S	SO
Fässler	=	S	SG	Jutzet	*	S	FR	Schenk	+	V	BE	Zapfl	=	C	ZH
Falthebert	+	V	VD	Kaufmann	+	V	ZH	Scherer Marcel	+	V	ZG	Zisayadis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Keller Robert	+	V	ZH	Scheurer Rémy	+	L	NE	Zuppiger	+	V	ZH
				Kofmel	+	R	SO	Schibli	+	V	ZH				
				Kunz	+	V	LU								

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	95	ja / oui / si	11	0	6	37	0	0	41	0
nein / non / no	85	nein / non / no	20	10	0	0	48	5	0	2
enth. / abst. / ast.	2	enth. / abst. / ast.	0	0	0	0	0	0	1	1
entschuldigt / excusé / scusato	17	entschuldigt / excusé / scusato	4	0	0	4	4	0	3	2

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité
 Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité Fehr Jacqueline

**Geschäft / Objet:**

Bundesbeschluss über die Volksinitiative 'Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen'
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire 'Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes'

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 197 ch. 2

Abstimmung vom / Vote du: 11.12.2002 09:54:12

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	+	V	ZH	Kurrus	+	R	BL	Schlüer	+	V	ZH
Aeppli Wartmann	o	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	o	S	SH	Lachat	=	C	JU	Schmid Odilo	=	C	VS
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Jacqueline	o	S	ZH	Lalivé d'Epinay	*	R	SZ	Schmid Walter	+	V	BE
Antille	+	R	VS	Fehr Lisbeth	=	V	ZH	Laubacher	+	V	LU	Schneider	*	R	BE
Baader Caspar	*	V	BL	Fehr Mario	o	S	ZH	Lauper	=	C	FR	Schwaab	o	S	VD
Bader Elvira	=	C	SO	Felz	*	S	BS	Leu	=	C	LU	Seiler Hanspeter	+	V	BE
Banga	o	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Siegrist	=	V	AG
Bangerter	+	R	BE	Föln	+	V	SZ	Leutenegger Susanne	o	S	BL	Simoneschi-Cortesi	=	C	TI
Baumann Alexander	+	V	TG	Freund	+	V	AR	Leuthard	*	C	AG	Sommaruga	o	S	BE
Baumann Ruedi	o	G	BE	Frey Claude	*	R	NE	Loepfe	+	C	AI	Speck	+	V	AG
Baumann Stephanie	o	S	BE	Gadient	+	V	GR	Lustenberger	=	C	LU	Spielmann	o	-	GE
Beck	+	L	VD	Galli	*	C	BE	Maillard	o	S	VD	Spuhler	+	V	TG
Berberat	o	S	NE	Garbari	o	S	NE	Maitre	=	C	GE	Stahl	+	V	ZH
Bernasconi	+	R	GE	Genner	o	G	ZH	Mariétan	=	C	VS	Stamm Luzi	+	V	AG
Bezzola	+	R	GR	Giezendanner	+	V	AG	Marti Werner	o	S	GL	Steinegger	+	R	UR
Bigger	+	V	SG	Glasson	+	R	FR	Marty Kälin	o	S	ZH	Steiner	+	R	SO
Bignasca	*	-	TI	Glür	+	V	AG	Maspoli	*	-	TI	Strahm	o	S	BE
Binder	+	V	ZH	Goll	o	S	ZH	Mathys	+	V	AG	Studer Heiner	=	E	AG
Blocher	+	V	ZH	Graf	=	G	BL	Maurer	*	V	ZH	Stump	o	S	AG
Borer	+	V	SO	Grobet	o	S	GE	Maury Pasquier	o	S	GE	Suter	*	R	BE
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gross Andreas	*	S	ZH	Meier-Schatz	=	C	SG	Teuscher	o	G	BE
Bosshard	+	R	ZH	Gross Jost	o	S	TG	Ménétreay Savary	o	G	VD	Thanei	o	S	ZH
Bruderer	o	S	AG	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	+	V	SG	Günter	*	S	BE	Meyer Thérèse	=	C	FR	Tillmanns	o	S	VD
Bugnon	+	V	VD	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	+	V	ZH	Triponez	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Tschäppät	o	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gysin Remo	o	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	o	S	TI	Haering Binder	o	S	ZH	Müller-Hemmi	o	S	ZH	Vallender	o	R	AR
Chappuis	o	S	FR	Haller	+	V	BE	Nabholz	o	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	*	C	GE
Chevrier	=	C	VS	Hämmerle	o	S	GR	Neiryck	=	C	VD	Vaudroz René	+	R	VD
Christen	#	R	VD	Hassler	+	V	GR	Oehrli	+	V	BE	Vermot	o	S	BE
Cina	=	C	VS	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	o	S	TI	Vollmer	o	S	BE
Cuche	=	G	NE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Waber Christian	=	E	BE
de Dardel	o	S	GE	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	+	V	SG	Walker Félix	=	C	SG
Decurtins	=	C	GR	Hess Bernhard	o	-	BE	Polla	+	L	GE	Walker Hansjörg	+	V	TG
Donzé	=	E	BE	Hess Peter	=	C	ZG	Raggenbass	=	C	TG	Wandfluh	+	V	BE
Dormann Rosemarie	=	C	LU	Hess Walter	=	C	SG	Randegger	+	R	BS	Wasserfallen	+	R	BE
Dormond Marlyse	o	S	VD	Hofmann Urs	o	S	AG	Rechsteiner Paul	o	S	SG	Weigelt	+	R	SG
Dumant	+	V	BS	Hollenstein	o	G	SG	Rechsteiner-Basel	o	S	BS	Weyeneth	+	V	BE
Dupraz	+	R	GE	Hubmann	o	S	ZH	Rennwald	o	S	ZH	Widmer	o	S	LU
Eberhard	+	C	SZ	Imfeld	+	C	OW	Riklin	=	C	JU	Widrig	=	C	SG
Egerszegi	+	R	AG	Imhof	=	C	BL	Robbiani	=	C	TI	Wiederkehr	=	E	ZH
Eggly	+	L	GE	Janiak	o	S	BL	Rossini	o	S	VS	Wirz-von Planta	+	L	BS
Ehrlé	*	C	AG	Jöder	+	V	BE	Ruey	+	L	VD	Wittenwiler	+	R	SG
Engelberger	+	R	NW	Jossen	*	S	VS	Salvi	o	S	VD	Wyss Ursula	o	S	BE
Estermann	+	C	LU	Jutzet	o	S	FR	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zäch	=	C	AG
Fasel	o	G	FR	Kaufmann	+	V	ZH	Schenk	+	V	BE	Zanetti	o	S	SO
Fässler	o	S	SG	Keller Robert	+	V	ZH	Scherer Marcel	+	V	ZG	Zapf	=	C	ZH
Fattebert	+	V	VD	Kofmel	+	R	SO	Scheurer Rémy	+	L	NE	Zisyadis	o	-	VD
Favre	+	R	VD	Kurz	+	V	LU	Schibli	+	V	ZH	Zuppiger	+	V	ZH

+ ja / oui / sì * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
= nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto	Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / sì	ja / oui / sì	5	0	6	35	0	0	41	0
nein / non / no	nein / non / no	28	4	0	0	0	5	2	0
enth. / abst. / ast.	enth. / abst. / ast.	0	6	0	2	48	0	0	3
entschuldigt / excusé / scusato	entschuldigt / excusé / scusato	4	0	0	4	4	0	2	2

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité
Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition du groupe PDC



Geschäft / Objet:

Bundesbeschluss über die Volksinitiative 'Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen'
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire 'Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes'

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 197 chiffre 2 (disp. trans. à l'art. 81)

Abstimmung vom / Vote du: 11.12.2002 09:55:31

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	+	V	ZH	Kurss	+	R	BL	Schlüter	+	V	ZH
Aeppli Wartmann	=	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Lachat	o	C	JU	Schmid Odilo	=	C	VS
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Lalive d'Epinay	*	R	SZ	Schmid Walter	+	V	BE
Antille	+	R	VS	Fehr Lisbeth	=	V	ZH	Laubacher	+	V	LU	Schneider	*	R	BE
Baader Caspar	*	V	BL	Fehr Mario	=	S	ZH	Lauper	o	C	FR	Schwaab	=	S	VD
Bader Elvira	=	C	SO	Fetz	*	S	BS	Leu	+	C	LU	Seiler Hanspeter	+	V	BE
Banga	=	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Siegrist	=	V	AG
Bangerter	+	R	BE	Föhn	+	V	SZ	Leutenegger Susanne	=	S	BL	Simoneschi-Cortesi	o	C	TI
Baumann Alexander	+	V	TG	Freund	+	V	AR	Leuthard	*	C	AI	Sorrmarauga	=	S	BE
Baumann Ruedi	=	G	BE	Frey Claude	*	R	NE	Loepfe	+	C	AI	Speck	+	V	AG
Baumann Stephanie	=	S	BE	Gadient	+	V	GR	Lustenberger	=	C	LU	Spielmann	=	-	GE
Beck	+	L	VD	Galli	*	C	BE	Maillard	=	S	VD	Spuhler	+	V	TG
Berberat	=	S	NE	Garbani	=	S	NE	Maire	o	C	GE	Stahl	+	V	ZH
Bernasconi	+	R	GE	Genger	=	G	ZH	Marétan	=	C	VS	Stamm Luzi	+	V	AG
Bezzola	+	R	GR	Giezendanner	+	V	AG	Marti Werner	=	S	GL	Steinegger	+	R	UR
Bigger	+	V	SG	Glasson	+	R	FR	Marty Kälin	=	S	ZH	Steiner	+	R	SO
Bignasca	*	-	TI	Glur	+	V	AG	Maspoli	*	-	TI	Strahm	=	S	BE
Binder	+	V	ZH	Goll	=	S	ZH	Mathys	+	V	AG	Studer Heiner	=	E	AG
Blocher	+	V	ZH	Graf	=	G	BL	Maurer	*	V	ZH	Stump	=	S	AG
Borer	+	V	SO	Grobet	=	S	GE	Maury Pasquier	=	S	GE	Suter	*	R	BE
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gross Andreas	*	S	ZH	Meier-Schatz	=	C	SG	Teuscher	=	G	BE
Bosshard	+	R	ZH	Gross Jost	=	S	TG	Ménétreay Savary	=	G	VD	Thanei	=	S	ZH
Bruderer	=	S	AG	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	+	V	SG	Günter	*	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tillmanns	=	S	VD
Bugnon	+	V	VD	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	+	V	ZH	Triponez	+	R	BE
Bühmann	=	G	LU	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Tschäppät	=	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gysin Remo	=	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	=	S	TI	Haering Binder	=	S	ZH	Müller-Hemmi	=	S	ZH	Vallender	o	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Haller	+	V	BE	Nabholz	o	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	*	C	GE
Chevrier	o	C	VS	Hämmerle	=	S	GR	Neiryneck	=	C	VD	Vaudroz René	+	R	VD
Christen	#	R	VD	Hassler	+	V	GR	Oehrl	+	V	BE	Vermot	=	S	BE
Cina	o	C	VS	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	=	S	TI	Vollmer	=	S	BE
Cuche	=	G	NE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Waber Christian	=	E	BE
de Dardel	=	S	GE	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	+	V	SG	Walker Félix	=	C	SG
Decurtins	=	C	GR	Hess Bernhard	o	-	BE	Polia	+	L	GE	Walter Hansjörg	+	V	TG
Donzé	=	E	BE	Hess Peter	=	C	ZG	Raggenbass	+	C	TG	Wandfluh	+	V	BE
Dormann Rosemarie	=	C	LU	Hess Walter	=	C	SG	Randegger	+	R	BS	Wasserfallen	+	R	BE
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hofmann Urs	=	S	AG	Rechsteiner Paul	=	S	SG	Weigelt	+	R	SG
Dumant	+	V	BS	Hollenstein	=	G	SG	Rechsteiner-Basel	=	S	BS	Weyeneth	+	V	BE
Dupraz	+	R	GE	Hubmann	=	S	ZH	Renwald	=	S	JU	Widmer	=	S	LU
Eberhard	+	C	SZ	Imfeld	+	C	OW	Riklin	=	C	ZH	Widrig	+	C	SG
Egerszegi	+	R	AG	Imhof	o	C	BL	Robbiani	o	C	TI	Wiederkehr	=	E	ZH
Eggy	+	L	GE	Janiak	=	S	BL	Rossini	=	S	VS	Wirz-von Planta	+	L	BS
Ehrler	*	C	AG	Joder	+	V	BE	Ruey	+	L	VD	Wittenwiler	+	R	SG
Engelberger	+	R	NW	Jossen	=	S	VS	Salvi	=	S	VD	Wyss Ursula	=	S	BE
Estermann	+	C	LU	Jutzet	=	S	FR	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zäch	+	C	AG
Fasel	=	G	FR	Kaufmann	+	V	ZH	Schenk	+	V	BE	Zanetti	=	S	SO
Fässler	=	S	SG	Keller Robert	+	V	ZH	Scherer Marcel	+	V	ZG	Zapfl	o	C	ZH
Fattebert	+	V	VD	Kofmel	+	R	SO	Scheurer Rémy	+	L	NE	Zisyanidis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Kunz	+	V	LU	Schibli	+	V	ZH	Zuppiger	+	V	ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto	Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	ja / oui / si	10	0	6	35	0	0	41	0
nein / non / no	nein / non / no	12	10	0	0	49	5	2	2
enth. / abst. / ast.	enth. / abst. / ast.	9	0	0	2	0	0	0	1
entschuldigt / excusé / scusato	entschuldigt / excusé / scusato	4	0	0	4	3	0	2	2

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité
 Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité Fehr Jacqueline



Geschäft / Objet:

Bundesbeschluss über die Volksinitiative 'Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen'
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire 'Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes'

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 197 chiffre 3 (disp. trans. à l'art. 86)

Abstimmung vom / Vote du: 11.12.2002 09:59:57

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	+	V	ZH	Kurrus	+	R	BL	Schlüter	+	V	ZH
Aeppli Wartmann	=	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Lachat	=	C	JU	Schmid Odilo	=	C	VS
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Lalive d'Epinay	*	R	SZ	Schmid Walter	+	V	BE
Antile	+	R	VS	Fehr Lisbeth	o	V	ZH	Laubacher	+	V	LU	Schneider	*	R	BE
Baader Caspar	*	V	BL	Fehr Mario	=	S	ZH	Lauper	+	C	FR	Schwaab	=	S	VD
Bader Elvira	=	C	SO	Fetz	*	S	BS	Leu	+	C	LU	Seiler Hanspeter	+	V	BE
Banga	=	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leutenegger Hafo	+	R	ZG	Siegrist	=	V	AG
Bangerter	+	R	BE	Föhn	+	V	SZ	Leutenegger Susanne	=	S	BL	Simoneschi-Cortesi	o	C	TI
Baumann Alexander	+	V	TG	Freund	+	V	AR	Leuthard	*	C	AG	Sommaruga	=	S	BE
Baumann Ruedi	=	G	BE	Frey Claude	*	R	NE	Loepfe	+	C	AI	Speck	+	V	AG
Baumann Stephanie	=	S	BE	Gadient	=	V	GR	Lustenberger	+	C	LU	Spielmann	=	-	GE
Beck	+	L	VD	Galli	*	C	BE	Maillard	=	S	VD	Spuhler	+	V	TG
Berberat	=	S	NE	Garbani	=	S	NE	Maitre	=	C	GE	Stahl	+	V	ZH
Bernasconi	+	R	GE	Genner	=	G	ZH	Mariétan	=	C	VS	Stamm Luzi	+	V	AG
Bezzola	+	R	GR	Giezendanner	+	V	AG	Mart Werner	=	S	GL	Steinegger	+	R	UR
Bigger	+	V	SG	Glasson	+	R	FR	Marty Kälin	=	S	ZH	Steiner	+	R	SO
Bignasca	*	-	TI	Glur	+	V	AG	Maspoli	*	-	TI	Strahm	=	S	BE
Binder	+	V	ZH	Goll	=	S	ZH	Mathys	+	V	AG	Studer Heiner	=	E	AG
Blocher	+	V	ZH	Graf	=	G	BL	Maurer	*	V	ZH	Stump	=	S	AG
Borer	+	V	SO	Grobet	=	S	GE	Maury Pasquier	=	S	GE	Suter	*	R	BE
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gross Andreas	*	S	ZH	Meier-Schatz	o	C	SG	Teuscher	=	G	BE
Bosshard	+	R	ZH	Gross Jost	=	S	TG	Ménétreay Savary	=	G	VD	Thanei	=	S	ZH
Bruderer	=	S	AG	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	+	V	SG	Günter	*	S	BE	Meyer Thérèse	o	C	FR	Tillmanns	=	S	VD
Bugnon	+	V	VD	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	+	V	ZH	Triponoz	+	R	BE
Bühmann	=	G	LU	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Tschäppät	=	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gysin Remo	=	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	=	S	TI	Haering Binder	=	S	ZH	Müller-Hemmi	=	S	ZH	Vallender	o	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Haller	+	V	BE	Nabholz	o	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	*	C	GE
Chevrier	=	C	VS	Hämmerle	=	S	GR	Neiryneck	=	C	VD	Vaudroz René	+	R	VD
Christen	#	R	VD	Hassler	=	V	GR	Oehrl	+	V	BE	Vermot	=	S	BE
Cina	o	C	VS	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	=	S	TI	Vollmer	=	S	BE
Cuche	=	G	NE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Waber Christian	=	E	BE
de Dardel	=	S	GE	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	+	V	SG	Walker Félix	=	C	SG
Decurtins	=	C	GR	Hess Bernhard	o	-	BE	Polia	+	L	GE	Walter Hansjörg	+	V	TG
Donzé	=	E	BE	Hess Peter	=	C	ZG	Raggenbass	=	C	TG	Wandfluh	+	V	BE
Dormann Rosemarie	=	C	LU	Hess Walter	=	C	SG	Randegger	+	R	BS	Wasserfallen	+	R	BE
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hofmann Urs	=	S	AG	Rechsteiner Paul	=	S	SG	Weigelt	+	R	SG
Dunant	+	V	BE	Hollenstein	=	G	SG	Rechsteiner-Basel	=	S	BS	Weyeneth	+	V	BE
Dupraz	+	R	GS	Hubmann	=	S	ZH	Renwald	=	S	JU	Widmer	=	S	LU
Eberhard	+	C	SZ	Imfeld	+	C	OW	Riklin	=	C	ZH	Widrig	+	C	SG
Egerszegi	+	R	AG	Imhof	=	C	BL	Robbiani	=	C	TI	Wiederkehr	=	E	ZH
Eggly	+	L	GE	Janiak	=	S	BL	Rossini	=	S	VS	Wirz-von Planta	+	L	BS
Ehrler	*	C	AG	Joder	+	V	BE	Ruey	+	L	VD	Wittenwiler	+	R	SG
Engelberger	+	R	NW	Jossen	=	S	VS	Salvi	=	S	VD	Wyss Ursula	=	S	BE
Estermann	+	C	LU	Jutzet	=	S	FR	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zäch	+	C	AG
Fasel	=	G	FR	Kaufmann	+	V	ZH	Schenk	+	V	BE	Zanetti	=	S	SO
Fässler	=	S	SG	Keller Robert	+	V	ZH	Scherer Marcel	+	V	ZG	Zapfl	=	C	ZH
Fattebert	+	V	VD	Kofmel	+	R	SO	Scheurer Rémy	+	L	NE	Zisyadis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Kunz	+	V	LU	Schibli	+	V	ZH	Zuppiger	+	V	ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo		C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	90	ja / oui / si		10	0	6	35	0	0	39	0
nein / non / no	86	nein / non / no		17	10	0	0	49	5	3	2
enth. / abst. / ast.	8	enth. / abst. / ast.		4	0	0	2	0	0	1	1
entschuldigt / excusé / scusato	15	entschuldigt / excusé / scusato		4	0	0	4	3	0	2	2

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité
 Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité Hämmerle



Geschäft / Objet:

Bundesbeschluss über die Volksinitiative 'Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen'
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire 'Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes'

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 2 / Art. 3

Abstimmung vom / Vote du: 11.12.2002 10:02:34

Abate	+ R TI	Fehr Hans	+ V ZH	Kurrus	+ R BL	Schlüer	+ V ZH
Aeppli Wartmann	= S ZH	Fehr Hans-Jürg	= S SH	Lachat	= C JU	Schmid Odilo	= C VS
Aeschbacher	= E ZH	Fehr Jacqueline	= S ZH	Lalive d'Epinay	* R SZ	Schmid Walter	+ V BE
Antile	+ R VS	Fehr Lisbeth	= V ZH	Laubacher	+ V LU	Schneider	* R BE
Baader Caspar	* V BL	Fehr Mario	= S ZH	Lauper	+ C FR	Schwaab	= S VD
Bader Elvira	= C SO	Fetz	* S BS	Leu	+ C LU	Seiler Hanspeter	+ V BE
Banga	= S SO	Fischer-Seengen	+ R AG	Leutenegger Hajo	+ R ZG	Siegrist	= V AG
Bangerter	+ R BE	Föhn	+ V SZ	Leutenegger Susanne	= S BL	Simoneschi-Cortesi	= C TI
Baumann Alexander	+ V TG	Freund	+ V AR	Leuthard	* C AG	Sommaruga	= S BE
Baumann Ruedi	= G BE	Frey Claude	* R NE	Loeple	+ C AI	Speck	+ V AG
Baumann Stephanie	= S BE	Gadient	+ V GR	Lustenberger	= C LU	Spielmann	= - GE
Beck	+ L VD	Galli	* C BE	Maillard	= S VD	Spuhler	+ V TG
Berberat	= S NE	Garbani	= S NE	Maitre	o C GE	Stahl	+ V ZH
Bernasconi	+ R GE	Genner	= G ZH	Mariétan	= C VS	Stamm Luzi	+ V AG
Bezzola	+ R GR	Giezendanner	+ V AG	Marti Werner	= S GL	Steinegger	+ R UR
Bigger	+ V SG	Glasson	+ R FR	Marty Kälin	= S ZH	Steiner	+ R SO
Bignasca	* - TI	Glor	+ V AG	Maspoli	* - TI	Strahm	= S BE
Binder	+ V ZH	Goll	= S ZH	Mathys	+ V AG	Studer Heiner	= E AG
Blocher	+ V ZH	Graf	= G BL	Maurer	* V ZH	Stump	= S AG
Borer	+ V SO	Grobet	= S GE	Maury Pasquier	= S GE	Suter	* R BE
Bortoluzzi	+ V ZH	Gross Andreas	* S ZH	Meier-Schatz	= C SG	Teuscher	= G BE
Bosshard	+ R ZH	Gross Jost	= S TG	Ménétreay Savary	= G VD	Thanei	= S ZH
Bruderer	= S AG	Guisan	+ R VD	Messmer	+ R TR	Theiler	+ R LU
Brunner Toni	+ V SG	Günter	* S BE	Meyer Thérèse	+ C FG	Tillmanns	= S VD
Bugnon	+ V VD	Gutzwiller	+ R ZH	Mörgeli	+ V ZH	Triponez	+ R BE
Bühmann	= G LU	Gysin Hans Rudolf	+ R BL	Mugny	= G GE	Tschäppät	= S BE
Bührer	+ R SH	Gysin Remo	= S BS	Müller Erich	+ R ZH	Tschuppert	+ R LU
Cavalli	= S TI	Haering Binder	= S ZH	Müller-Hemmi	= S ZH	Vallender	o R AR
Chappuis	= S FR	Haller	+ V BE	Nabholz	o R ZH	Vaudroz Jean-Claude	* C GE
Chevrier	= C VS	Hämmerle	= S GR	Neiryck	= C VD	Vaudroz René	+ R VD
Christen	# R VD	Hassler	o V GR	Oehrl	+ V BE	Vermot	= S BE
Cina	o C VS	Heberlein	+ R ZH	Pedrina	= S TI	Vollmer	= S BE
Cuche	= G NE	Hegetschweiler	+ R ZH	Pelli	+ R TI	Waber Christian	= E BE
de Dardel	= S GE	Heim	+ C SO	Pfister Theophil	+ V SG	Walker Félix	= C SG
Decurtins	= C GR	Hess Bernhard	o - BE	Polla	+ L GE	Walter Hansjörg	+ V TG
Donzé	= E BE	Hess Peter	+ C ZG	Raggenbass	+ C TG	Wandfluh	+ V BE
Dormann Rosemarie	= C LU	Hess Walter	= C SG	Randegger	+ R BS	Wasserfallen	+ R BE
Dormond Marlyse	= S VD	Hofmann Urs	= S AG	Rechsteiner Paul	= S SG	Weigelt	+ R SG
Dunant	+ V BS	Hollenstein	= G SG	Rechsteiner-Basel	= S BS	Weyeneth	+ V BE
Dupraz	+ R GE	Hubmann	= S ZH	Renwald	= S JU	Widmer	= S LU
Eberhard	+ C SZ	Imfeld	+ C OW	Riklin	o C ZH	Widrig	+ C SG
Egerszegi	+ R AG	Imhof	+ C BL	Robbiani	= C TI	Wiederkehr	= E ZH
Eggly	+ L GE	Janiak	= S BL	Rossini	= S VS	Wirz-von Planta	+ L BS
Ehrler	* C AG	Joder	+ V BE	Ruey	+ L VD	Wittenwiler	+ R SG
Engelberger	+ R NW	Jossen	= S VS	Salvi	= S VD	Wyss Ursula	= S BE
Estermann	+ C LU	Jutzet	= S FR	Sandoz Marcel	+ R VD	Zäch	+ C AG
Fasel	= G FR	Kaufmann	+ V ZH	Schenk	+ V BE	Zanetti	= S SO
Fässler	= S SG	Keller Robert	+ V ZH	Scherer Marcel	+ V ZG	Zapfl	= C ZH
Fattebert	+ V VD	Kofmel	+ R SO	Scheurer Rémy	+ L NE	Zisyadis	= - VD
Favre	+ R VD	Kunz	+ V LU	Schibli	+ V ZH	Zuppiger	+ V ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
= nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	94	ja / oui / si	13	0	8	35	0	0	40	0
nein / non / no	83	nein / non / no	15	10	0	0	49	5	2	2
enth. / abst. / ast.	7	enth. / abst. / ast.	3	0	0	2	0	0	1	1
entschuldigt / excusé / scusato	15	entschuldigt / excusé / scusato	4	0	0	4	3	0	2	2

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité
Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité Hollenstein (biffer le contre-projet)



Geschäft / Objet:

Bundesbeschluss über die Volksinitiative 'Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen'
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire 'Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes'

Gegenstand / Objet du vote:

Vote sur l'ensemble

Abstimmung vom / Vote du: 11.12.2002 10:03:33

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	+	V	ZH	Kurrus	+	R	BL	Schlüer	+	V	ZH
Aeppli Wartmann	=	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Lachat	=	C	JU	Schmid Odilo	=	C	VS
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Lalive d'Epinay	*	R	SZ	Schmid Walter	+	V	BE
Antile	+	R	VS	Fehr Lisbeth	=	V	ZH	Laubacher	+	V	LU	Schneider	*	R	BE
Baader Caspar	*	V	BL	Fehr Mario	=	S	ZH	Lauper	+	C	FR	Schwaab	=	S	VD
Bader Elvira	=	C	SO	Fetz	*	S	BS	Leu	+	C	LU	Seiler Hanspeter	+	V	BE
Banga	=	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Siegrist	=	V	AG
Banqeter	+	R	BE	Föhn	+	V	SZ	Leutenegger Susanne	=	S	BL	Simoneschi-Cortesi	=	C	TI
Baumann Alexander	+	V	TG	Freund	+	V	AR	Leuthard	*	C	AG	Sommaruga	=	S	BE
Baumann Ruedi	=	G	BE	Frey Claude	*	R	NE	Loepfe	+	C	AI	Speck	+	V	AG
Baumann Stephanie	=	S	BE	Gadient	+	V	GR	Lustenberger	=	C	LU	Spielmann	=	-	GE
Beck	+	L	VD	Galli	*	C	BE	Maillard	=	S	VD	Spuhler	+	V	TG
Berberat	=	S	NE	Garbani	=	S	NE	Maitre	=	C	GE	Stahl	+	V	ZH
Bernasconi	+	R	GE	Genner	=	G	ZH	Marétan	=	C	VS	Stamm Luzi	+	V	AG
Bezzola	+	R	GR	Giezendanner	+	V	AG	Marti Werner	=	S	GL	Steinegger	+	R	UR
Bigger	+	V	SG	Glasson	+	R	FR	Marty Kälin	=	S	ZH	Steiner	+	R	SO
Bignasca	*	-	TI	Glur	+	V	AG	Maspoli	*	-	TI	Strahm	=	S	BE
Binder	+	V	ZH	Goll	=	S	ZH	Mathys	+	V	AG	Studer Heiner	=	E	AG
Blocher	+	V	ZH	Graf	=	G	BL	Maurer	*	V	ZH	Stump	=	S	AG
Borer	+	V	SO	Grobet	=	S	GE	Maury Pasquier	=	S	GE	Suter	*	R	BE
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gross Andreas	*	S	ZH	Meier-Schatz	=	C	SG	Teuscher	=	G	BE
Bosshard	+	R	ZH	Gross Jost	=	S	TG	Ménétreay Savary	=	G	VD	Thanei	=	S	ZH
Bruderer	=	S	AG	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	+	V	SG	Günter	*	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tillmanns	=	S	VD
Bugnon	+	V	VD	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	+	V	ZH	Triponez	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Tschäppät	=	S	BE
Bührer	+	R	SH	Gysin Remo	=	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	=	S	TI	Haering Binder	=	S	ZH	Müller-Hemmi	=	S	ZH	Vallender	o	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Haller	+	V	BE	Nabholz	o	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	*	C	GE
Chevrier	=	C	VS	Hämmerle	=	S	GR	Neiryck	=	C	VD	Vaudroz René	+	R	VD
Christen	#	R	VD	Hassler	o	V	GR	Oehri	+	V	BE	Vermot	=	S	BE
Cina	o	C	VS	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	=	S	TI	Vollmer	=	S	BE
Cuche	=	G	NE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	+	R	TI	Waber Christian	=	E	BE
de Dardel	=	S	GE	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	+	V	SG	Walker Félix	+	C	SG
Decurtins	=	C	GR	Hess Bernhard	o	-	BE	Polla	+	L	GE	Walter Hansjörg	+	V	TG
Donzé	=	E	BE	Hess Peter	=	C	ZG	Raggenbass	+	C	TG	Wandfluh	+	V	BE
Dormann Rosemarie	=	C	LU	Hess Walter	=	C	SG	Randegger	+	R	BS	Wasserfallen	+	R	BE
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hofmann Urs	=	S	AG	Rechsteiner Paul	=	S	SG	Weigelt	+	R	SG
Dunant	+	V	BS	Hollenstein	=	G	SG	Rechsteiner-Basel	=	S	BS	Weyeneth	+	V	BE
Dupraz	+	R	GE	Hubmann	=	S	ZH	Renwald	=	S	JU	Widmer	=	S	LU
Eberhard	+	C	SZ	Imfeld	+	C	OW	Riklin	=	C	ZH	Widrig	+	C	SG
Egerszegi	+	R	AG	Imhof	+	C	BL	Robbiani	=	C	TI	Wiederkehr	=	E	ZH
Eggly	+	L	GE	Janiak	=	S	BL	Rossini	=	S	VS	Wirz-von Planta	+	L	BS
Ehrlir	*	C	AG	Joder	+	V	BE	Ruey	+	L	VD	Wittenwiler	+	R	SG
Engelberger	+	R	NW	Jossen	=	S	VS	Salvi	=	S	VD	Wyss Ursula	=	S	BE
Estermann	+	C	LU	Jutzet	=	S	FR	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zäch	+	C	AG
Fasel	=	G	FR	Kaufmann	+	V	ZH	Schenk	+	V	BE	Zanetti	=	S	SO
Fässler	=	S	SG	Keller Robert	+	V	ZH	Scherer Marcel	+	V	ZG	Zapfl	=	C	ZH
Fattebert	+	V	VD	Kofmel	+	R	SO	Scheurer Rémy	+	L	NE	Zisnyadis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Kunz	+	V	LU	Schibli	+	V	ZH	Zuppiger	+	V	ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo		C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	94	ja / oui / si		13	0	6	35	0	0	40	0
nein / non / no	85	nein / non / no		17	10	0	0	49	5	2	2
enth. / abst. / ast.	5	enth. / abst. / ast.		1	0	0	2	0	0	1	1
entschuldigt / excusé / scusato	15	entschuldigt / excusé / scusato		4	0	0	4	3	0	2	2

Bedeutung Ja / Signification de oui:
 Bedeutung Nein / Signification de non:



Geschäft / Objet:

Bundesbeschluss über die Volksinitiative 'Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen'
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire 'Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes'

Gegenstand / Objet du vote:

Vote final

Abstimmung vom / Vote du: 03.10.2003 09:44:26

Abate	+	R	TI	Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Kunz	+	V	LU	Schibli	+	V	ZH
Aeppli Wartmann	=	S	ZH	Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Kurrus	+	R	BL	Schlürer	+	V	ZH
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Lisbeth	=	V	ZH	Lachat	=	C	JU	Schmid Odilo	=	C	VS
Antile	+	R	VS	Fehr Mario	=	S	ZH	Lalive d'Epinay	+	R	SZ	Schmied Walter	*	V	BE
Baader Caspar	+	V	BL	Fetz	=	S	BS	Laubacher	+	V	LU	Schneider	+	R	BE
Bader Elvira	=	C	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Lauper	+	C	FR	Schwaab	=	S	VD
Banga	=	S	SO	Freund	+	V	AR	Leu	+	C	LU	Seiler Hanspeter	+	V	BE
Banqerter	+	R	BE	Frey Claude	+	R	NE	Leuenberger Genève	=	G	GE	Siegrist	=	V	AG
Baumann Alexander	+	V	TG	Fässler	=	S	SG	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Baumann Ruedi	=	G	BE	Föhn	+	V	SZ	Leutenegger Susanne	=	S	BL	Sommaruga	=	S	BE
Baumann Stephanie	=	S	BE	Gadient	+	V	GR	Leuthard	+	C	AG	Speck	+	V	AG
Beck	+	L	VD	Galli	=	C	BE	Loepfe	+	C	AI	Spielmann	=	-	GE
Berberat	=	S	NE	Garbani	=	S	NE	Lustenberger	=	C	LU	Spuhler	+	V	TG
Bernasconi	+	R	GE	Gerner	=	G	ZH	Maillard	=	S	VD	Stahl	+	V	ZH
Bezzola	+	R	GR	Giezendanner	+	V	AG	Maire	+	C	GE	Stamm Luzi	+	V	AG
Bigger	+	V	SG	Glasson	+	R	FR	Marétan	=	C	VS	Steinegger	+	R	UR
Bignasca	+	-	TI	Glur	+	V	AG	Marti Werner	=	S	GL	Steiner	+	R	SO
Binder	+	V	ZH	Goll	=	S	ZH	Marty Kälin	=	S	ZH	Strahm	=	S	BE
Blocher	+	V	ZH	Graf	=	G	BL	Maspoli	+	-	TI	Studer Heiner	=	E	AG
Borer	+	V	SO	Grobet	*	S	GE	Mathys	+	V	AG	Stump	=	S	AG
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gross Andreas	*	S	ZH	Maurer	+	V	ZH	Suter	*	R	BE
Bosshard	*	R	ZH	Gross Jost	=	S	TG	Maury Pasquier	=	S	GE	Teuscher	=	G	BE
Bruderer	=	S	AG	Guisan	+	R	VD	Meier-Schatz	=	C	SG	Thanei	=	S	ZH
Brun	+	C	LU	Gutzwiller	*	R	ZH	Messmer	+	R	TG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	+	V	SG	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tillmanns	=	S	VD
Bugnon	+	V	VD	Gysin Remo	=	S	BS	Ménétreay Savary	=	G	VD	Triponoz	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Günter	=	S	BE	Mörgeli	+	V	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Bührer	+	R	SH	Haering Binder	=	S	ZH	Müller Erich	+	R	ZH	Tschäppät	=	S	BE
Cavalli	=	S	TI	Haller	+	V	BE	Müller-Hemmi	=	S	ZH	Vallender	*	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Hassler	+	V	GR	Nabholz	=	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	+	C	GE
Chevrier	o	C	VS	Heberlein	+	R	ZH	Neiryck	=	C	VD	Vaudroz René	+	R	VD
Christen	#	R	VD	Hegetschweiler	+	R	ZH	Oehri	+	V	BE	Vermot	=	S	BE
Cina	o	C	VS	Helm	+	C	SO	Pedrina	=	S	TI	Vollmer	=	S	BE
Cuche	=	G	NE	Hess Bernhard	+	-	BE	Pelli	+	R	TI	Waber Christian	=	E	BE
De Dardel	=	S	GE	Hess Peter	o	C	ZG	Pfister Theophil	+	V	SG	Walker Félix	+	C	SG
Decurtins	=	C	GR	Hess Walter	=	C	SG	Polla	+	L	GE	Walter Hansjörg	+	V	TG
Donzé	=	E	BE	Hofmann Urs	=	S	AG	Raggenbass	+	C	TG	Wandfluh	+	V	BE
Dormann Rosemarie	=	C	LU	Hollenstein	=	G	SG	Randegger	+	R	BS	Wasserfallen	+	R	BE
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hubmann	=	S	ZH	Rechsteiner Paul	=	S	SG	Weigelt	+	R	SG
Dunant	+	V	BS	Humbel Naf	=	C	AG	Rechsteiner-Basel	=	S	BS	Weyeneth	+	V	BE
Dupraz	o	R	GE	Hämmerle	=	S	GR	Rennwald	=	S	JU	Widmer	=	S	LU
Eberhard	+	C	SZ	Imfeld	+	C	OW	Riklin	=	C	ZH	Widrig	+	C	SG
Egerszegi	+	R	AG	Imhof	+	C	BL	Robbiani	=	C	TI	Wiederkehr	=	E	ZH
Eggly	*	L	GE	Janiak	=	S	BL	Rossini	=	S	VS	Wirz-von Planta	+	L	BS
Ehrler	+	C	AG	Joder	+	V	BE	Ruey	+	L	VD	Wittenwiler	+	R	SG
Engelberger	*	R	NW	Jossen	=	S	VS	Salvi	=	S	VD	Wyss Ursula	=	S	BE
Fasel	=	G	FR	Jutzel	=	S	FR	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zanetti	=	S	SO
Fattebert	+	V	VD	Kaufmann	+	V	ZH	Schenk	+	V	BE	Zapfl	=	C	ZH
Favre	+	R	VD	Keller Robert	+	V	ZH	Scherer Marcel	+	V	ZG	Zisyadis	=	-	VD
Fehr Hans	+	V	ZH	Kofmel	+	R	SO	Scheurer Rémy	+	L	NE	Zuppiger	+	V	ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto	Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	ja / oui / si	17	0	5	34	0	0	42	3
nein / non / no	nein / non / no	15	10	0	1	50	5	2	2
enth. / abst. / ast.	enth. / abst. / ast.	3	0	0	1	0	0	0	0
entschuldigt / excusé / scusato	entschuldigt / excusé / scusato	0	0	1	5	2	0	1	0

Bedeutung Ja / Signification de oui:
 Bedeutung Nein / Signification de non:

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen»

vom 3. Oktober 2003

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Prüfung der am 28. November 2000¹ eingereichten Volksinitiative «Avanti –
für sichere und leistungsfähige Autobahnen»,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 15. Mai 2002²,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» vom 28. November 2000 ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

² Die Volksinitiative lautet:

I

Die Bundesverfassung³ wird wie folgt geändert:

Art. 81 Abs. 2

² Er setzt sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen ein. Er fördert im Rahmen seiner Zuständigkeiten den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr und trägt zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe bei.

Art. 84 Abs. 3 zweiter Satz

³ ... Von dieser Beschränkung ausgenommen sind:

- a. Strassen als Teile internationaler Verbindungen und nationaler Netze, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses;
- b. Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.

¹ BBl 2001 1170

² BBl 2002 4501

³ SR 101

II

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 197 Ziff. 2

2. Übergangsbestimmung zu Art. 81 Abs. 2 (Öffentliche Werke)

Spätestens zehn Jahre nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 müssen die Bauarbeiten zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den folgenden Nationalstrassenabschnitten in Angriff genommen sein:

- a. zwischen Genf und Lausanne;
- b. zwischen Bern und Zürich;
- c. zwischen Erstfeld und Airolo.

Art. 2

¹ Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet.

² Die Bundesversammlung schlägt vor, die Bundesverfassung⁴ wie folgt zu ändern:

Art. 81 Abs. 2

² Er setzt sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen ein. Er fördert im Rahmen seiner Zuständigkeiten den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr und trägt zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe bei.

Art. 82 Abs. 4

⁴ Für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung gilt ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Die Ausführungsbestimmungen regeln die Einzelheiten und bestimmen die Ausnahmen.

Art. 84 Abs. 3, zweiter und dritter Satz

³ ... Von dieser Beschränkung ausgenommen sind der Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo sowie Umfahungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten. Das Gesetz regelt die Einhaltung des Verlagerungsziels.

*Art. 197 Ziff. 2 und 3**2. Übergangsbestimmung zu Art. 81 Abs. 2 (Öffentliche Werke)*

¹ Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung ein Jahr nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 ein befristetes Programm:

- a. zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss Stand bei Inkrafttreten dieser Bestimmung;
- b. zur Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes;
- c. für Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen. Die Massnahmen betreffen Infrastrukturen von Strasse und Schiene, soweit sie innerhalb dieser Räume liegen, der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs dienen und nicht anderweitig durch Bundesmittel mitfinanziert werden können. Die Beiträge berücksichtigen die Bedeutung beider Verkehrsträger und tragen zu einer national ausgewogenen Siedlungsentwicklung bei.

² Das Programm ist so auszugestalten, dass Projekte erster Dringlichkeit spätestens acht Jahre nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 öffentlich aufgelegt werden.

³ Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms. Er beantragt die vorgesehene weitere Realisierung und einen Zahlungsrahmen für die nächste Programmperiode.

3. Übergangsbestimmung zu Art. 86

¹ Die Umsetzung des Programms nach Artikel 197 Ziffer 2 (Übergangsbestimmung zu Art. 81) wird durch einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung finanziert. Die Bundesversammlung erlässt das Fondsreglement in Form einer Verordnung.

² Der Fonds wird wie folgt gespeist:

- a. durch die Übertragung der Hälfte des Standes der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bei Inkrafttreten von Artikel 81 Absatz 2 als Ersteinlage;
- b. aus einem von der Bundesversammlung festgelegten Teil der Reinerträge nach Artikel 86.

³ Die Einlagen in den Fonds sind so festzulegen, dass sowohl die über den Fonds finanzierten Aufgaben wie auch die übrigen Aufgaben nach Artikel 86 über genügend Mittel verfügen.

⁴ Der Fonds darf sich nicht verschulden. Das Fondsvermögen wird nicht verzinst.

⁵ Bei der Auflösung des Fonds wird der Saldo der Fondsrechnung auf die Spezialfinanzierung übertragen.

Art. 3

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen und den Gegenentwurf anzunehmen.

Nationalrat, 3. Oktober 2003

Der Präsident: Yves Christen

Der Protokollführer: Christophe Thomann

Ständerat, 3. Oktober 2003

Der Präsident: Gian-Reto Plattner

Der Sekretär: Christoph Lanz

**Arrêté fédéral
concernant l'initiative populaire
«Avanti – Pour des autoroutes sûres et performantes»**

du 3 octobre 2003

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'initiative «Avanti – Pour des autoroutes sûres et performantes»
déposée le 28 novembre 2000¹,
vu le message du Conseil fédéral du 15 mai 2002²,
arrête:

Art. 1

¹ L'initiative populaire du 28 novembre 2000 «Avanti – Pour des autoroutes sûres et performantes» est valable et sera soumise au vote du peuple et des cantons.

² L'initiative a la teneur suivante:

I

La Constitution³ est modifiée comme suit:

Art. 81, al. 2

² Elle s'emploie à ce que la capacité des infrastructures de transport soit appropriée. Dans les limites de ses compétences, elle encourage le développement et l'entretien des infrastructures de la circulation routière et du transport ferroviaire et contribue à résoudre les problèmes de capacité.

Art. 84, al. 3, 2^e phrase

³ ... Ne sont pas soumises à cette disposition:

- a. les routes qui font partie intégrante des liaisons internationales et des réseaux nationaux, pour renforcer la sécurité routière et la fluidité du trafic;
- b. les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit.

¹ FF 2001 1102

² FF 2002 4187

³ RS 101

II

Les dispositions transitoires de la Constitution sont modifiées comme suit:

Art. 197, ch. 2

2. Disposition transitoire ad art. 81, al. 2 (Travaux publics)

Dix ans au plus tard après l'acceptation de l'art. 81, al. 2, les travaux de construction visant à résoudre les problèmes de capacité doivent avoir été entrepris sur les tronçons de routes nationales suivants:

- a. entre Genève et Lausanne;
- b. entre Berne et Zurich;
- c. entre Erstfeld et Airolo.

Art. 2

¹ En même temps que l'initiative, un contre-projet de l'Assemblée fédérale sera soumis au vote du peuple et des cantons.

² Il propose de modifier la Constitution⁴ comme suit:

Art. 81, al. 2

² Elle s'emploie à ce que la capacité des infrastructures de transport soit appropriée. Dans les limites de ses compétences, elle encourage le développement et l'entretien des infrastructures de la circulation routière et du transport ferroviaire et contribue à éliminer les goulets d'étranglement.

Art. 82, al. 4

⁴ Les véhicules lourds destinés au transport de marchandises sont soumis à une interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Les dispositions d'exécution règlent les modalités et fixent les dérogations.

Art. 84, al. 3, 2^e et 3^e phrases

³ ... La Construction de voies de circulation supplémentaires entre Amsteg et Airolo et les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition. La loi règle le transfert de la route au rail.

Art. 197, ch. 2 et 3

2. Disposition transitoire ad art. 81, al. 2 (Travaux publics)

¹ Un an après l'acceptation de l'art. 81, al. 2, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme limité dans le temps destiné à:

⁴ RS 101

- a. achever la construction du réseau des routes nationales conformément à la liste prévue par la législation fédérale au moment de l'entrée en vigueur de la présente disposition;
- b. accroître la capacité du réseau des routes nationales;
- c. accorder des contributions pour des mesures tendant à améliorer l'infrastructure des transports dans les agglomérations; sont concernées les routes et les voies ferrées pour autant qu'elles se trouvent à l'intérieur des aires touchées, qu'elles servent à y optimiser les transports et qu'elles ne puissent bénéficier d'un autre cofinancement fédéral; les contributions prennent en compte l'importance des deux modes de transport et contribuent à un développement urbain national équilibré.

² Le programme sera conçu de manière à ce que les projets de première urgence soient mis à l'enquête publique au plus tard huit ans après l'adoption de l'art. 81, al. 2.

³ Tous les quatre ans, le Conseil fédéral établit un rapport à l'intention de l'Assemblée fédérale portant sur l'état de la réalisation du programme. Il propose la poursuite de la réalisation prévue ainsi qu'un plafond de dépenses pour la prochaine période du programme.

3. Disposition transitoire ad art. 86

¹ La mise en œuvre du programme conformément à l'art. 197, ch. 2 (disposition transitoire relative à l'art. 81) sera financée par un fonds juridiquement dépendant de la Confédération et doté d'une comptabilité propre. L'Assemblée fédérale édicte le règlement du fonds sous la forme d'une ordonnance.

² Le fonds est alimenté comme suit:

- a. par le transfert de la moitié des ressources du financement spécial «circulation routière» dès l'entrée en vigueur de l'art. 81, al. 2, à titre de premier apport;
- b. par une partie du produit net selon l'art. 86, fixée par l'Assemblée fédérale.

³ Le montant des apports au fonds sera fixé de telle sorte que les tâches financées par le biais du fonds ainsi que les tâches visées à l'art. 86 disposent de ressources suffisantes.

⁴ Le fonds ne doit pas s'endetter. Sa fortune ne porte pas intérêts.

⁵ Lors de la dissolution du fonds, le solde est versé au financement spécial.

Art. 3

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative et d'accepter le contre-projet.

Conseil national, 3 octobre 2003

Le président: Yves Christen

Le secrétaire: Christophe Thomann

Conseil des Etats, 3 octobre 2003

Le président: Gian-Reto Plattner

Le secrétaire: Christoph Lanz

**Decreto federale
concernente l'iniziativa popolare
«Avanti - per autostrade sicure ed efficienti»**

del 3 ottobre 2003

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

esaminata l'iniziativa popolare «Avanti - per autostrade sicure ed efficienti», depositata il 28 novembre 2000¹;

visto il messaggio del Consiglio federale del 15 maggio 2002²,

decreta:

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare «Avanti - per autostrade sicure ed efficienti» del 28 novembre 2000 è valida ed è sottoposta al voto del popolo e dei Cantoni.

² L'iniziativa ha il seguente tenore:

I

La Costituzione federale³ è modificata come segue:

Art. 81 cpv. 2

² Si adopera per l'efficienza appropriata delle infrastrutture del traffico. Nell'ambito delle sue competenze, promuove lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture per la circolazione stradale ed i trasporti ferroviari e contribuisce ad eliminare i problemi di capacità.

Art. 84 cpv. 3, secondo periodo

³ ... Sono eccettuate:

- a. le strade che fanno parte di collegamenti internazionali e di reti nazionali, per accrescere la sicurezza e il flusso del traffico;
- b. le strade di circonvallazione che sgravano gli abitati dal traffico di transito.

¹ FF 2001 1024

² FF 2002 4001

³ RS 101

II

Le disposizioni transitorie della Costituzione federale sono completate come segue:

*Art. 197 n. 2**2. Disposizione transitoria dell'art. 81 cpv. 2 (Opere pubbliche)*

Al più tardi dieci anni dopo l'accettazione dell'articolo 81 capoverso 2, i lavori di costruzione destinati ad eliminare i problemi di capacità devono essere in corso sui seguenti tratti delle strade nazionali:

- a. tra Ginevra e Losanna;
- b. tra Berna e Zurigo;
- c. tra Erstfeld ed Airolo.

Art. 2

¹ Nel contempo è sottoposto al voto del popolo e dei Cantoni un controprogetto dell'Assemblea federale.

² L'Assemblea federale propone di modificare come segue la Costituzione federale⁴:

Art. 81 cpv. 2

² Si adopera per un'adeguata capacità delle infrastrutture del traffico. Nell'ambito delle sue competenze, promuove lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture per il traffico stradale e ferroviario e contribuisce ad eliminare i problemi di capacità.

Art. 82 cpv. 4

⁴ Gli autoveicoli pesanti per il trasporto mercantile non possono circolare né di notte né di domenica. Le disposizioni d'esecuzione disciplinano i particolari e determinano le eccezioni.

Art. 84 cpv. 3, secondo e terzo periodo

³ ... Sono eccettuate la costruzione di corsie stradali supplementari tra Amsteg e Airolo e le strade di circonvallazione che sgravano gli abitati dal traffico di transito. La legge disciplina il rispetto dell'obiettivo del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

Art. 197 n. 2 e 3

2. Disposizione transitoria dell'art. 81 cpv. 2 (Opere pubbliche)

¹ Un anno dopo l'accettazione dell'articolo 81 capoverso 2 il Consiglio federale propone all'Assemblea federale un programma di durata limitata inteso a:

- a. ultimare la rete delle strade nazionali conformemente allo stato dei lavori all'entrata in vigore della presente disposizione;
- b. ampliare la capacità della rete delle strade nazionali;
- c. sovvenzionare provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura del traffico negli agglomerati. Vi rientrano le infrastrutture stradali e ferroviarie per quanto siano site negli agglomerati, servano a migliorare il traffico negli agglomerati e non possano essere cofinanziate in altro modo con fondi federali. Le sovvenzioni considerano l'importanza di entrambi i modi di trasporto e contribuiscono a uno sviluppo degli insediamenti equilibrato sul piano nazionale.

² Il programma deve essere concepito in modo che i progetti di massima urgenza siano pubblicati al più tardi otto anni dopo l'accettazione dell'articolo 81 capoverso 2.

³ Il Consiglio federale riferisce ogni quattro anni all'Assemblea federale sullo stato della realizzazione del programma. Propone l'ulteriore realizzazione prevista e un limite di spesa per il successivo periodo di programma.

3. Disposizione transitoria dell'art. 86 (Imposta di consumo sui carburanti e altre tasse sul traffico)

¹ La realizzazione del programma di cui all'articolo 197 numero 2 (disposizione transitoria dell'art. 81 cpv. 2) è finanziata mediante un fondo giuridicamente e contabilmente autonomo. Il regolamento del fondo è emanato dall'Assemblea federale sotto forma di ordinanza.

² Il fondo è alimentato:

- a. come prima dotazione all'entrata in vigore dell'articolo 81 capoverso 2, mediante il trasferimento della metà dei fondi del finanziamento speciale «circolazione stradale»;
- b. con una parte del prodotto netto secondo l'articolo 86 stabilita dall'Assemblea federale.

³ I versamenti nel fondo sono stabiliti in modo che vi siano mezzi sufficienti sia per i compiti da finanziare con il fondo medesimo sia per gli altri compiti secondo l'articolo 86.

⁴ Il fondo non può indebitarsi. Il suo patrimonio non è remunerato.

⁵ All'atto dello scioglimento del fondo, il saldo contabile è versato a favore del finanziamento speciale «circolazione stradale».

Art. 3

L'Assemblea federale raccomanda al popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa e di accettare il controprogetto.

Consiglio nazionale, 3 ottobre 2003

Il presidente: Yves Christen
Il segretario: Christophe Thomann

Consiglio degli Stati, 3 ottobre 2003

Il presidente: Gian-Reto Plattner
Il segretario: Christoph Lanz

3412