



99.421

**Parlamentarische Initiative
Giezendanner Ulrich.
Gotthard-Strassentunnel/A2.
Bau einer zweiten Röhre****Initiative parlementaire
Giezendanner Ulrich.
Tunnel routier du Gotthard/A2.
Construction d'un deuxième tube***Fortsetzung – Suite*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.03.00 (ORDNUNGSANTRAG - MOTION D'ORDRE)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 22.06.00 (FORTSETZUNG - SUITE)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.10.02 (FRIST - DÉLAI)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 18.06.04 (ABSCHREIBUNG - CLASSEMENT)

Giezendanner Ulrich (V, AG): Erlauben Sie mir zuerst, Ihnen, den fortschrittlichen Kräften aus den bürgerlichen Parteien, zu danken, die – 95 an der Zahl – diesen Vorstoss unterzeichnet haben. Herzlichen Dank! Sie haben mit Ihrer Unterstützung – das hat mir Eindruck gemacht – Ihre im Zusammenhang mit der LSVA-Abstimmung abgegebenen Versprechen gehalten. Jawohl, wir waren damals Gegner. Sogar Bundesrat Leuenberger hat gesagt: Die Strasse wird auch ausgebaut, nicht nur die Schiene, es wird weitergeplant; das ehrt Sie. Ich erinnere Sie: Meine Parlamentarische Initiative will nicht heute oder morgen schon den zweiten Gotthardtunnel. Ich verlange lediglich die Planung. Was gehört zur Planung? Studien bezüglich Machbarkeit, allfällige Preise, Pläne, Ingenieurberechnungen, aber auch Koordination gehören dazu. Warum Koordination? Weil im Kanton Uri und im Kanton Tessin die Neat und der zweite Strassentunnel durch den Gotthard nicht miteinander gebaut werden dürfen. Das müssen wir doch für beide Verkehrsträger planen und koordinieren. Deshalb verlangt meine Parlamentarische Initiative eine umfassende Planung. In der Begründung sage ich auch – aus Rücksicht auf die Kollegen aus der welschen Schweiz, auf die Romands, vor allem –, dass das Vorhaben mit dem restlichen geplanten Autobahnnetz koordiniert werden muss. Es darf also nicht sein, dass wegen dem Gotthardtunnel in der Romandie der Bau einer Strasse zurückgestellt wird. Die Parlamentarische Initiative habe ich zu der Zeit initiiert, als im Montblanc-Tunnel und im Tauerntunnel die sehr schweren Unfälle mit vielen Toten geschahen. Sicherheit steht im Strassenverkehr auch für mich an erster Stelle. Herr Bundesrat Leuenberger, Sie wissen, es wurde eine Studie über die Verkehrspolitik erarbeitet, basierend auf der "Vision Zero". "Vision Zero" kommt aus Schweden und ist ein Verkehrssystem mit dem Ziel, keine Toten und keine Verletzten mehr zu verursachen. Bahnen, Schifffahrt und Flugwesen haben diese "Vision Zero" anerkannt, also sollte sie auch im Bereich Strassenverkehr angewendet werden. "Vision Zero" bedeutete beispielsweise bei der Neat, dass

AB 2000 N 817 / BO 2000 N 817

zwei richtungsgetrennte Tunnels gebaut werden. Es ist für mich deshalb etwas fragwürdig, dass die Task Force des Bundesamtes für Strassen (Astra) die Aussage macht, aus Sicherheitsgründen brauche es nicht unbedingt eine zweite Gotthardröhre, während wir hören konnten, wie der Polizeikommandant des Kantons Uri in der Fernsehsendung "10 vor 10" sagte, das sei für ihn der wichtigste Grund.

Schauen wir uns doch den Sicherheitsvergleich an: 1980 wurden beide Tunnels – der richtungsgetrennte Seelisbergtunnel und der Gotthardtunnel – eröffnet. Im Seelisbergtunnel haben wir sechs Todesopfer zu beklagen, vier davon während der Bauphase, als er nicht richtungsgetrennt war. Im Gotthardtunnel haben wir leider in der genau gleichen Zeit 16 Todesopfer zu beklagen. Das heisst also: Pro Million Fahrkilometer haben wir im





richtungsgetrenten Seelisbergtunnel 0,26 Opfer, im Gotthardtunnel 0,45 Opfer zu verzeichnen. Der Gotthardtunnel ist nun zwanzig Jahre alt. Er muss irgendeinmal dringend saniert werden, umfassend saniert werden. Sie erleben jeden Tag am Baregg, was passiert, wenn nicht saniert werden kann, weil die Kapazität nicht da ist.

Im kommenden Jahr fahren – aufgrund der bilateralen Verträge, des Landverkehrsabkommens – mindestens 400 000 Lastwagen mehr durch die Schweiz. Das können wir nicht mehr abwenden. Jammern hilft nichts. Aber das Risikopotenzial – das muss ich als Fuhrhalter sagen – steigt natürlich.

Heute Morgen haben Sie einen gelben Zettel auf den Tisch gekriegt, auf dem von Stauverlagerung die Rede ist. So können Sie, können wir uns ja nicht täuschen lassen! Die St. Galler Regierung, die Bündner Regierung werden gerne den Beweis antreten, dass das nicht stimmt.

Sie erinnern sich an den "Qualensee". Heute haben wir am Walensee eine richtungsgetrennte Strasse mit vier Spuren. Wir können mit dem Auto zum Skifahren gehen – wenn wir nicht den Zug nehmen; ich nehme das Auto. Wir haben keinen Stau mehr, und wir haben auch diese Unfallhäufigkeit nicht mehr.

Ein Wort noch zur Interpellation Bezzola (00.3123). Ich habe diese Interpellation für einen Autoverlad durch den Gotthard-Eisenbahntunnel mitunterzeichnet. Als Zwischenlösung, vielleicht sogar als kommerzielles Geschäft für die Bahnen stört mich der Autozug überhaupt nicht. Nur darf es nicht sein, dass er von Göschenen nach Airolo fährt. Es wird ja niemand zuerst im Stau im Urserental stehen und dann noch 40 Minuten mit der Bahn fahren! Der Nachbar hinten darf über die Strasse, der andere muss noch 40 Minuten auf die Schiene! Das kann es ja nicht sein! Aber ein Autozug z. B. ab Basel wäre sinnvoll.

Ein Chefbeamter aus dem Kanton Uri sagt, dass dieser Zug ein Tropfen auf den heissen Stein wäre.

Zum Schluss noch ein Wort zu den Finanzen. Die Planung einer zweiten Gotthardröhre kostet etwa 35 bis 40 Millionen Franken. Tatsache ist, dass in der Treibstoffzollkasse 2,1 Milliarden Franken liegen oder liegen müssten.

Ich danke Ihnen, dass Sie – im Sinne der Sicherheit und der kommenden Generationen – zur Planung dieses Tunnels Ja sagen.

Seiler Hanspeter (V, BE): Herr Giezendanner, Frau Teuscher möchte Ihnen eine Frage stellen. Ich nehme an, Sie sind dazu bereit.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Wir haben eigentlich keine Diskussion beschlossen, aber Frau Teuscher ist ja so sympathisch; ich beantworte die Frage gerne. (*Heiterkeit*)

Teuscher Franziska (G, BE): Herr Giezendanner, Sie argumentieren jetzt für Ihre zweite Gotthardröhre mit mehr Sicherheit und weniger Toten auf der Strasse.

Ich möchte Sie fragen: Warum haben Sie dann gestern der Initiative "Strassen für alle" nicht zugestimmt? Denn da hätten Sie einiges mehr machen können, damit im Strassenverkehr weniger Leute umkommen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Teuscher, Sie waren nicht im Saal, ich auch nicht. Ich konnte nicht zustimmen, weil ich zuhause war.

Theiler Georges (R, LU): Die mit 12 Stimmen maximal grosse Minderheit der Kommission empfiehlt Ihnen, der Parlamentarischen Initiative Giezendanner Folge zu geben. Wir brauchen in diesem Land eine Verkehrspolitik, welche alle Verkehrsträger optimal nutzt. Nur so können wir die Mobilitätsbedürfnisse unserer Bevölkerung, unserer Wirtschaft, aber auch unserer Gäste befriedigen. Tun wir dies nicht, so schaden wir unserer Volkswirtschaft, und damit gefährden wir langfristig Arbeitsplätze. Die Beseitigung von Engpässen in unserem Nationalstrassennetz ist aber für eine nachhaltige, d. h. wirtschaftlich sinnvolle Nutzung des Verkehrsträgers Strasse notwendig. Der Engpass Gotthard auf der Nord-Süd-Achse Europas ist international ein Unikum. Niemand in Europa kann sich eine solche Stauffalle leisten, auch die Schweiz auf Dauer nicht.

Die Gegner behaupten, dass mit der Neat die Transportbedürfnisse vollständig abgedeckt würden; im Personenverkehr ist dies bestimmt nicht so. Oder glauben Sie wirklich, dass jene, die ins schöne Tessin oder nach Italien fahren, in Zukunft den Zug nehmen werden? Die Staus am Gotthard werden nicht vom Güterverkehr, sondern hauptsächlich vom Personenverkehr verursacht, auch vom Tourismusverkehr. Die Tessiner Regierung hat deshalb verständlicherweise die zweite Tunnelröhre befürwortet.

Ebenso wenig stimmt die Behauptung der Gegner, die Staus würden sich auf die Nordrampe verlagern. Die Initiative verstosse gegen internationales Recht, wird zudem behauptet; ich meine, gerade das Gegenteil sei der Fall. In den bilateralen Verträgen mit der EU haben wir den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels bestätigt und vereinbart. Die Schweiz kann und darf auf Dauer dieses Prinzip nicht mit schikanösen Engpässen



untergraben. Die Initiative verletze den Volkswillen, behaupten die Gegner. Das begreife ich schon gar nicht. Ich bin mir bewusst, dass wir in der zweiten Phase der Behandlung dieser Initiative natürlich die Verfassung wegen des Alpenschutzartikels ändern müssen, und selbstverständlich muss eine solche Änderung dem Volk unterbreitet werden. Ich sehe hier also beim besten Willen keine Verletzung des Volkswillens.

Das Hauptargument für den Bau einer zweiten Röhre ist aber meines Erachtens, dass die erste Röhre in wenigen Jahren, vielleicht in zehn oder zwanzig Jahren, sanierungsreif werden wird. Eine Sanierung einer Zwischendecke in diesem Tunnel ist nicht möglich, ohne ihn zu sperren. Die Sicherheit der Arbeiter und selbstverständlich auch jene der Benutzer verlangt es. Die Massnahme, den Tunnel zu schliessen, wäre für die Kantone Uri und Tessin, aber selbstverständlich auch für alle Länder, welche solche Transitachsen haben, eine mittlere Katastrophe.

Für mich ist allein schon dieser Grund ausschlaggebend dafür, dass wir die zweite Tunnelröhre bauen müssen. Wenn wir sie dann in zehn oder fünfzehn Jahren haben, können wir die erste Röhre sanieren und letztendlich in etwa zwanzig Jahren das Ganze in Betrieb nehmen.

Mit künstlichen Engpässen wird die Funktionsfähigkeit unseres sehr teuren Nationalstrassennetzes unnötig herabgesetzt. Der Benutzer, der ja gleichzeitig Finanzierer ist, muss dies als Schikane empfinden. Stellen Sie sich einmal vor, man würde zwei Spuren auf der Autobahn A1, welche bekanntlich viel höhere Frequenzen aufweist – auch im Schwerverkehr –, zwischen Bern und Kirchberg schliessen, mit der Begründung, man wolle zwischen Bern und Zürich weniger Verkehr, und dann hätte man am Baregg auch gleich noch die Staus beseitigt. Das ist unvorstellbar, das gäbe einen Volksaufstand, wenn wir das beschliessen würden! Aber am Gotthard machen wir genau das Analoge, wenn wir dieses Nadelöhr auf dieser Hauptachse nicht beseitigen. Stausituationen kosten landesweit heute schon 1,2 Milliarden Franken; dieser volkswirtschaftliche Schaden ist gewaltig und kann nicht hingenommen werden.

AB 2000 N 818 / BO 2000 N 818

Dadurch, dass die Parlamentarische Initiative Giezendanner nun die Planung der zweiten Röhre verlangt, wird der Alpenschutzartikel nicht verletzt. Bis zur Realisierung bleibt uns genügend Zeit, um diesen in dieser Art ohnehin nicht umsetzbaren Alpenschutzartikel vernünftig anzupassen. Dies kann geschehen, ohne dass die wesentlichen Grundideen des Alpenschutzes dabei verloren gehen.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, der Parlamentarischen Initiative Giezendanner in dieser ersten Phase einmal Folge zu geben. Wir können uns dann in der zweiten Phase sehr wohl Zeit nehmen, bis die Volksinitiative "Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen", welche unterwegs ist, vom Parlament behandelt sein wird. Wenn wir aber bereits in der ersten Phase dieser Parlamentarischen Initiative keine Folge geben, setzen wir ein falsches politisches Zeichen.

Ich bitte Sie, der Parlamentarischen Initiative Giezendanner Folge zu geben.

Schmid Odilo (C, VS), pour la commission: Conformément à l'article 93 alinéa 1er de l'ancienne Constitution fédérale et aux articles 21bis et suivants de la loi sur les rapports entre les Conseils, M. Giezendanner présente une initiative parlementaire conçue en termes généraux: "La planification du percement d'un second tunnel autoroutier du Saint-Gothard sera entreprise immédiatement. La construction sera coordonnée avec celle du réseau autoroutier suisse."

L'initiative parlementaire Giezendanner a encore été traitée par l'ancienne Commission des transports et des télécommunications. Lors de la séance de la commission du 9 novembre 1999, l'auteur de l'initiative a eu l'occasion de présenter ses arguments. Lors de la même séance, le professeur Martin Lendi fut entendu en tant qu'expert, et M. Burgunder, vice-directeur, représentait l'office concerné, l'Office fédéral des routes.

M. Giezendanner tient à souligner que son initiative est surtout motivée par des aspects de sécurité. Nous nous référons explicitement aux motifs invoqués dans l'initiative: les catastrophes du tunnel du Mont-Blanc et des Tauern auraient montré qu'en cas d'incident grave, on perdait le contrôle d'un tunnel routier à une voie dans chaque sens. Deux voies dans chaque sens accroîtraient sensiblement la sécurité. Le danger d'accidents s'en trouverait diminué. En plus, on en tirerait aussi des avantages économiques et écologiques, par l'élimination conséquente des bouchons. L'auteur rappelait aussi que son initiative ne serait qu'un précurseur de l'initiative populaire "Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes" du TCS. M. Burgunder, au nom du Conseil fédéral, a affirmé la volonté de celui-ci de respecter la volonté du peuple quant au contenu de l'initiative des Alpes et donc de renoncer à toute extension incluant une augmentation de capacité, même si celle-ci se base sur des questions de sécurité.

Le Conseil des Etats a transmis la motion 99.3456, "Examen de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes



nationales", demandant la planification, l'extension et la construction à moyen terme du réseau des routes nationales. La question a été traitée au Conseil national au mois de mars dernier. Le Conseil fédéral tend cependant à ne pas traiter, dans ce contexte, les tracés concernés par l'initiative des Alpes. Sur l'aspect "sécurité" des tunnels, M. Burgunder a expliqué qu'après les deux catastrophes susmentionnées, une task force sous la direction de l'Office fédéral des routes a effectué un réexamen des tunnels dont le résultat est remarquable. Bien sûr, les tunnels à deux tubes sont en général plus sûrs que les tunnels à trafic bidirectionnel. Cependant, la sécurité dans nos tunnels, exception faite des lacunes constatées au tunnel du San Bernardino, est largement suffisante.

Il ressort de l'étude que la sécurité routière des tronçons en tunnel est supérieure à celle des tronçons en plein air, surtout dans le tunnel du Saint-Gothard longé par une galerie parallèle pressurisée où, en cas de développement de fumée, l'automobiliste peut se sauver de manière optimale.

M. Burgunder en a conclu que, de ce point de vue, un deuxième tube ne s'imposait pas au Saint-Gothard. Ainsi, un deuxième tube au Saint-Gothard ne peut pas se faire par le biais unique du changement de la loi sur la circulation routière. En conséquence, les discussions quant à un deuxième tube au Saint-Gothard devront se faire au niveau constitutionnel. M. Burgunder a tenu à préciser que, à l'heure actuelle, même si la question de la compétence pour un agrandissement du Saint-Gothard n'est pas tout à fait claire, il était d'avis que cette compétence finale incombait au Conseil fédéral seul. Celui-ci cependant s'était exprimé ainsi, surtout concernant le Saint-Gothard, et qu'il ne tenait pas à user de cette compétence – un argument cité en 1987 dans le contexte de l'ordonnance sur les mesures d'hygiène de l'air –, donc qu'il ne demanderait pas la mise en chantier d'un deuxième tube.

L'expert, M. Lendi, a expliqué entre autres: "Du point de vue juridique, rien ne s'oppose à l'initiative. Un problème reste quant à l'expression de 'planification'. Dans la loi sur les routes nationales, la planification précède le projet général ainsi que le projet d'exécution. Le terme 'planification' mènerait ainsi à un établissement fixe du réseau des routes nationales." Le Parlement s'est réservé le droit de définir ce qui appartient au réseau des routes nationales même si, précisément au Saint-Gothard, on s'est habitué à ce que la reclassification soit définie par le Conseil fédéral. Ainsi, une reclassification de l'axe du Saint-Gothard en une route nationale de première classe par le Conseil fédéral correspondrait tout à fait aux démarches habituelles. Vous me permettez cependant la réflexion que cela n'est pas une raison suffisante de transférer sans autre les compétences du Parlement au Conseil fédéral.

La question des compétences entre la Confédération et les cantons mise à part, il reste néanmoins la question principale, soit la manière de pondérer les multiples intérêts publics, imposés par des lois et la constitution, relatifs à la protection de l'Arc alpin, à la protection de l'environnement, à la planification foncière ou des routes nationales. Défendant des intérêts particuliers, un expert donnera plus ou moins de poids à tel ou tel aspect. Cependant, la question de l'augmentation des capacités restera prépondérante. En conclusion, M. Lendi tient à souligner que du point de vue juridique, rien ne s'oppose à l'initiative parlementaire Giezendanner, les doutes quant à l'expression "planification" mis à part, mais que l'augmentation de la capacité engendrée par la construction du deuxième tube se heurterait à l'article 84 alinéa 3 de la Constitution fédérale. Il dit aussi ne pas croire à un dénouement juridique en instituant un paragraphe de sécurité afin de pouvoir construire le deuxième tube au Saint-Gothard. Cette argumentation correspond parfaitement à celle de M. Burgunder.

En ce qui concerne la discussion de la commission sur ce problème, je ne vous dévoile aucun secret en vous communiquant que, vu que personne ne doutait du fait que la construction du deuxième tube engendrerait une augmentation de la capacité, celle-ci s'est réduite aux divers débats de principe des années précédentes: NLFA, RPLP, financement du trafic public.

Une forte minorité de 12 membres soutient l'initiative avec comme argument les fréquences toujours plus aiguës au Saint-Gothard, ainsi que les problèmes de sécurité et l'évitement de bouchons avec leurs conséquences économiques – coût des bouchons au Saint-Gothard: plus de 80 millions de francs par an – et écologiques – réduction des émissions. De plus, seule la construction d'un deuxième tube permettrait d'assainir le tube existant d'une manière adéquate. Le droit international obligerait la Suisse à garantir le libre choix des moyens de trafic.

La courte majorité de 13 membres se base sur la politique en matière de trafic du Conseil fédéral et du Parlement, manifestation soutenue par le souverain lors des votations diverses des années passées. La volonté de ne pas générer davantage de trafic routier est, politiquement parlant, largement soutenue. L'expérience le confirme: une augmentation des capacités implique une augmentation du trafic à laquelle se refuse la majorité de la commission. En outre, elle est





d'avis que la liberté du choix des moyens de trafic ne doit pas être garantie sans limite. Qu'un pays continental comme la Suisse soit tenu selon le droit international à reprendre sa part du trafic, c'est clair et personne n'en doute. Cependant, elle est parfaitement libre de concevoir ce trafic à sa manière, tant que celle-ci n'est pas discriminatoire.

Entre-temps, l'initiative "Avanti" du TCS a été mise en route, et personne ne doute qu'elle aboutira. Par cette initiative, la discussion se fera correctement sur le plan constitutionnel.

Au nom de la majorité de la commission, je vous invite à ne pas donner suite à l'initiative parlementaire Giezendanner.

Marti Werner (S, GL), für die Kommission: Der Initiant und der Vertreter der Kommissionsminderheit haben Ihnen ihren Standpunkt bereits dargelegt. Auch der Berichtstatter französischer Zunge hat die Minderheitsposition nochmals beleuchtet. Ich möchte mich deshalb in meinem Votum auf die Überlegungen der Kommissionsmehrheit beschränken, die Ihnen mit 13 zu 12 Stimmen beantragt, die Parlamentarische Initiative Giezendanner abzulehnen. Es sind hauptsächlich drei Argumente, aufgrund deren diese Initiative aus Sicht der Kommissionsmehrheit abzulehnen ist:

1. Sowohl die Mehrheit als auch die Minderheit der Kommission waren der Auffassung, dass diese Initiative an und für sich in Kategorie III behandelt werden sollte – nicht weil sie von Herrn Giezendanner ist, sondern weil wir in der Kommission der Auffassung sind, dass mit dieser Initiative eine grundlegende Änderung der schweizerischen Verkehrspolitik eingeleitet werden soll. Diese Grundsatzdebatte würde ohne Zweifel die Kategorie III erfordern.

Wenn es in der schweizerischen Politik einen Bereich gibt, der kohärent und konsistent war und ist, so ist es die Politik auf dem Gebiete des Verkehrs. Als Transitland haben wir stets das Ziel verfolgt, den Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Mittel dazu waren und sind der Ausbau der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs auf der einen und die Vermeidung der Schaffung zusätzlicher Strassenkapazitäten auf der andern Seite. Dieser Grundsatz ist von Volk und Ständen in mehreren Abstimmungen bejaht worden. Ich erinnere Sie an die Annahme des Alpenschutzartikels, der FinöV-Vorlage, der Neat und der LSVA-Vorlage. Wenn ich mich recht erinnere, sind all diese Vorlagen gegen den vehementen und engagierten Widerstand des Initianten angenommen worden.

Die Parlamentarische Initiative Giezendanner steht in Widerspruch zu dieser grundsätzlichen Politik. Sie gefährdet auch die Ziele der Verlagerung und verschlechtert die Rentabilität des grössten Infrastrukturprojektes, der Neat, das wir eben erst beschlossen haben. Es ist volkswirtschaftlich und finanzpolitisch widersinnig, Milliarden in dieses Infrastrukturprojekt zu investieren, wenn gleichzeitig Massnahmen in Milliardenhöhe getroffen werden, um die Attraktivität des Strassenverkehrs zu steigern.

2. Mit der Initiative können die angestrebten Ziele nicht erreicht werden. Vonseiten des Initianten wird mit der Sicherheit argumentiert. Die heutige Situation kann unter diesem Aspekt als sehr gut bezeichnet werden. Im Gotthardtunnel besteht ein Parallelstollen mit Überdruck, welcher gemäss Astra aus Sicherheitsgründen den Anforderungen einer zweiten Röhre genügt; da braucht es keine zusätzlichen Massnahmen.

Aber entscheidend ist auch: Mit der Parlamentarischen Initiative Giezendanner kann auch das Stauproblem nicht gelöst werden, denn die Erhöhung der Kapazität – Herr Giezendanner, Sie wissen das ganz genau – wird zu einer Erhöhung des Verkehrs und damit zu einer Verlagerung des Staus führen. Wie in der "NZZ" vom 21. Juni dargelegt und ausgeführt, wird der Stau nur verlagert. Er wird an die Rampen des Gotthardtunnels ins Urnerland und in die Leventina, in die Agglomeration von Luzern – aus welcher der Vertreter der Minderheit kommt – und in die Agglomeration von Basel verlagert. Herr Giezendanner, Ihr Vergleich mit dem Walensee hinkt auch. Die Strecke entlang des Walensees ist keine Transitstrasse; die Verkehrsverhältnisse sind dort völlig anders. Übrigens gibt es vor dem Walenseetunnel noch einen attraktiven Abzweiger ins Glarnerland. (*Heiterkeit*)

3. Das gewichtigste Argument ist für die Kommissionsmehrheit, dass die Initiative eine Verfassungsänderung bedingt. Denn wer plant, will bauen; wer baut, will betreiben; wer betreibt, erhöht die Kapazität. Ich bin überzeugt: Wenn wir einen Tunnel nur planen und nicht bauen, oder wenn wir ihn nur bauen und nicht betreiben, ist Herr Giezendanner der Erste, der hier steht und sagt: Da lachen ja die Hühner, wenn man hier nicht durchfährt! Das heisst im Klartext: Wenn man einen Tunnel plant, will man ihn bauen und betreiben; damit will man die Kapazität erhöhen.

Wenn diese Kapazität erhöht werden soll, muss der Alpenschutzartikel, den wir erst 1994 angenommen haben, geändert werden. Der Initiant selber gehört einer Partei an, die sich den Volkswillen gross auf die politische Fahne geschrieben hat; dieser soll aber in diesem Fall anscheinend nicht akzeptiert werden. Aber wenn man das schon macht, muss man auch Entscheide akzeptieren, die einem nicht so gefallen. Wenn man die Verfas-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2000 • Dreizehnte Sitzung • 22.06.00 • 08h00 • 99.421
Conseil national • Session d'été 2000 • Treizième séance • 22.06.00 • 08h00 • 99.421



sung ändern will – das kann man, damit ist auch die Mehrheit der Kommission einverstanden –, soll man aber auch den verfassungsmässig vorgeschriebenen Weg beschreiten, nämlich den Weg der Volksinitiative.

Aufgabe des Parlamentes ist es, die Politik im Rahmen der gefassten Beschlüsse von Volk und Ständen zu gestalten. Dazu gehören der Bau der Neat, die Umsetzung der flankierenden Massnahmen im Rahmen der bilateralen Verträge und die Realisierung der LSVA. Kurz, es sind alle Massnahmen zu treffen, die im Rahmen des bisherigen Verkehrskonzeptes des Bundes dazu dienen, den Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Wenn Sie heute mit der Mehrheit der Kommission Nein zur Parlamentarischen Initiative Giezendanner sagen, schicken wir Herrn Giezendanner sicher nicht in die Wüste. Aber wir schicken ihn auf die Strasse: Er kann dort die Unterschriften für die Initiative des TCS sammeln, und wenn die Initiative zustande gekommen ist, können wir darüber beraten und dem Volk das entsprechende Projekt vorlegen.

Ich ersuche Sie deshalb, der Parlamentarischen Initiative Giezendanner keine Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 99.421/698)

Für Folgegeben 93 Stimmen

Dagegen 86 Stimmen

AB 2000 N 820 / BO 2000 N 820

