

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

|              |  |
|--------------|--|
| Suchabfrage  | <b>20.04.2024</b>                                |
| Thema        | <b>Keine Einschränkung</b>                       |
| Schlagworte  | <b>Volksabstimmung, Raumplanung, Bodenschutz</b> |
| Akteure      | <b>Alpen-Initiative</b>                          |
| Prozesstypen | <b>Keine Einschränkung</b>                       |
| Datum        | <b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>                   |

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Gerber, Marlène  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Gerber, Marlène; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Volksabstimmung, Raumplanung, Bodenschutz, Alpen-Initiative, 1994 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Allgemeine Chronik</b>           | 1 |
| <b>Infrastruktur und Lebensraum</b> | 1 |
| Verkehr und Kommunikation           | 1 |
| Verkehrspolitik                     | 1 |
| Raumplanung und Wohnungswesen       | 2 |
| Raumplanung                         | 2 |

## Abkürzungsverzeichnis

|             |  |
|-------------|--|
| <b>ARE</b>  | Bundesamt für Raumentwicklung  |
| <b>EU</b>   | Europäische Union  |
| <b>EWR</b>  | Europäischer Wirtschaftsraum   |
| <b>NEAT</b> | Neue Eisenbahn-Alpentransversale                                     |
| <b>SGB</b>  | Schweizerischer Gewerkschaftsbund                                    |
| <b>EVED</b> | Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement          |
| <b>SGV</b>  | Schweizerischer Gewerbeverband                                       |
| <b>RPG</b>  | Raumplanungsgesetz   |
| <b>VCS</b>  | Verkehrs-Club der Schweiz  |
| <b>ACS</b>  | Automobil Club der Schweiz   |
| <b>TCS</b>  | Touring Club Schweiz   |
| <b>SHIV</b> | Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein) |
| <b>SBV</b>  | Schweizerischer Bauernverband  |
| <b>SKJV</b> | Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug                   |

---

|              |   |
|--------------|---|
| <b>ARE</b>   | Office fédéral du développement territorial                               |
| <b>UE</b>    | Union européenne  |
| <b>EEE</b>   | l'Espace économique européen  |
| <b>NLFA</b>  | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes                          |
| <b>USS</b>   | Union syndicale suisse  |
| <b>DFTCE</b> | Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie    |
| <b>USAM</b>  | Union suisse des arts et métiers  |
| <b>LAT</b>   | Loi sur l'aménagement du territoire                                       |
| <b>ATE</b>   | Association transports et environnement (ci-devant AST)                   |
| <b>ACS</b>   | Automobile Club de Suisse   |
| <b>TCS</b>   | Touring Club Suisse   |
| <b>USCI</b>  | Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)      |
| <b>USP</b>   | Union Suisse des Paysans  |
| <b>CSCSP</b> | Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales |

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

#### Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%

Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2

Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
- Non: PRD (3\*), PDC (7\*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

\* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les

opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.<sup>1</sup>

## Raumplanung und Wohnungswesen

### Raumplanung

Die Jungen Grünen lancierten im April 2015 ihre **Volksinitiative „Zersiedelung stoppen – für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung (Zersiedelungsinitiative)“**. Als „Umweltproblem Nummer eins“ bezeichnete Andreas Lustenberger, Co-Präsident der Jungen Grünen und Zuger Kantonsrat, die Zersiedelung in der Schweiz: Zwischen 1985 und 2009 sei die hiesige Siedlungsfläche um 44 Prozent angewachsen. Gemäss einer der zwei zentralen Forderungen der Initiative soll die Ausscheidung neuer Bauzonen mit der Initiative nur noch möglich sein, wenn andernorts eine in Bezug auf den potentiellen landwirtschaftlichen Ertrag gleichwertige Fläche von mindestens ebendieser Grösse ausgezont wird. Zwar darf ein Kanton bereits heute aufgrund des im Jahr 2013 an der Urne befürworteten Raumplanungsgesetzes (RPG) nur noch Baulandreserven für den Bedarf der kommenden 15 Jahre horten. Nach Ablauf dieser 15 Jahre kann der Bedarf mittels Revision des Richtplans jedoch angepasst werden. Von der Einführung einer Bauzonen-Limite sei bei der RPG-Revision abgesehen worden, ergänzte Aline Trede, Nationalrätin der Grünen aus Bern. Somit führe das Raumplanungsgesetz nicht zum erhofften Ziel.

Als zweite Forderung verlangt die Initiative die Siedlungsentwicklung gegen innen und günstige Rahmenbedingungen für nachhaltige Quartiere. Letztere zeichnen sich durch kleinräumige Strukturen von Wohnen, Arbeiten und Freizeit aus und streben eine hohe Lebensqualität und kurze Verkehrswege an.

Neben der Grünen Partei Schweiz, der JUSO, der Alpeninitiative, Umverkehr sowie weiteren Jungparteien und Organisationen gab auch der Hausverein Schweiz, der Verband für ökologisch und fair gesinnte Eigentümerinnen und Eigentümer, seine

Unterstützung für die Initiative bekannt. SVP-Nationalrat und Präsident des Hauseigentümergebietes (HEV) Hans Egloff liess auf Anfrage bereits verlauten, dass man die Initiative nicht unterstützen werde. Mit der Revision des RPG und der Umsetzung der Zweitwohnungsinitiative habe man bereits zwei Gesetze geschaffen, die der Zersiedelung entgegenwirken sollen.

Laut Berechnungen der Jungen Grünen bestünde innerhalb der bestehenden Bauzonenreserven Platz für 1.5-1.6 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner, wenn man von einer Besiedelung in bisheriger Dichte ausgehe. Mit einer moderaten Verdichtung bereits überbauter Flächen könne jedoch ergänzend Wohnraum für weitere 1.1 Mio. Personen geschaffen werden. Gemäss ARE gibt es keine zuverlässigen Schätzungen zum Potential der Siedlungsentwicklung gegen innen.<sup>2</sup>

Dass die **Zersiedelungsinitiative an der Urne verworfen** wurde, erstaunte nach dem starken Rückgang der Unterstützung vor der letzten Umfragewelle wenig. Am 10. Februar 2019 legten bei einer unterdurchschnittlichen Stimmbeteiligung von 37.9 Prozent mit 63.7 Prozent beinahe zwei Drittel der Stimmenden ein Nein in die Urne und in keinem Kanton fand sich eine Mehrheit für das Volksanliegen. Überdurchschnittlich hohe – wenn auch dort nicht mehrheitliche – Unterstützung erfuhr die Initiative in den Städten. So stimmte etwa die Bevölkerung in den Städten Bern und Zürich sowie im Kanton Basel-Stadt und Genf der Initiative mit 46.5 Prozent bis gut 49 Prozent zu. In Bezug auf die im Laufe des Abstimmungskampfes abnehmende Unterstützung in der Bevölkerung sowie auch auf das schlussendlich erfolgte Ergebnis handle es sich bei diesem Anliegen um eine durchschnittliche Initiative, konstatierte etwa die NZZ.

Die Initianten zeigten sich zwar enttäuscht vom Resultat, äusserten sich aber zufrieden, mit ihrer Volksinitiative eine wichtige Diskussion angestossen zu haben. Dass das Thema Zersiedelung und Bauen ausserhalb der Bauzonen mit dem jüngsten Urnengang noch lange nicht vom Tisch ist, zeigte sich bereits am Tag nach der Abstimmung. Die Medien berichteten von zwei geplanten Volksanliegen, die von einer Allianz aus Umwelt- und Naturverbänden im März lanciert werden sollen. Die Gegner hingegen sahen sich durch das Abstimmungsergebnis darin bestätigt, dass das Volk eine föderalistisch organisierte Raumplanung bevorzuge und den Kantonen im Rahmen der zweiten RPG-Teilrevision, deren Beratung im Parlament noch ausstand, ausreichend Spielraum zugestanden werden müsse. Der bisher vorliegende Entwurf des Bundesrates zum Bauen ausserhalb der Bauzonen werde von Natur- und Heimatschutzverbänden als «komplett untauglich» eingestuft, wie sich Raimund Rodewald von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz in der BaZ zitieren liess. Nicht zuletzt zeigte sich bereits eine Woche nach der Abstimmung, dass nicht alle Kantone die erste RPG-Teilrevision fristgerecht umgesetzt hatten, weswegen der Bund in den betroffenen Gebieten einen Einzonungsstopp verhängte.

### Abstimmung vom 10. Februar 2019

Beteiligung: 37.9%

Ja: 737'241 (36.3%) / Stände: 0

Nein: 1'291'513 (63.7%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

– Ja: SP, GPS, EVP; Pro Natura, VCS, Greenpeace, Biosuisse, Kleinbauernvereinigung, Alpeninitiative.

– Nein: GLP, CVP, BDP, FDP, SVP, EDU; Economiesuisse, HEV, SBV, SGV, Städteverband, Arbeitsgemeinschaft Berggebiete.<sup>3</sup>

1) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

2) Lib, NZZ, 21.4.15; TA, 6.11.15

3) BBI 2019, S. 2873 f.; NZZ, 9.2.19; AZ, BaZ, CdT, LT, NF, NZZ, TA, 11.2.19; AZ, 17.2.19; TG, 18.2.19; TA, 19.2.19