

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Vernehmlassungen, Innere Sicherheit</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

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Porcellana, Diane

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Porcellana, Diane 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Vernehmlassungen, Innere Sicherheit, Alpen-Initiative, 2002 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	3
Luftreinhaltung	4
Allgemeiner Umweltschutz	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>WHO</b>	World Health Organization
<b>BJ</b>	Bundesamt für Justiz
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>EnEV</b>	Energieeffizienzverordnung
<b>LRV</b>	Luftreinhalte-Verordnung

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la Santé
<b>OFJ</b>	Office fédéral de la justice
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>OEEE</b>	Ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique
<b>OPair</b>	Ordonnance sur la protection de l'air

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 28.11.2006  
MAGDALENA BERNATH

**Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage** zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.<sup>1</sup>

#### Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.10.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrisio-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la

construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ». <sup>3</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2012 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) ein Postulat ein, welches vom Bundesrat die **Gegenüberstellung zweier Varianten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** verlangt: Die Sanierung ohne zweite Röhre und die Sanierung mit einer kapazitätsneutralen zweiten Gotthardröhre. Der Bundesrat beantragte Anfang April die Annahme des Postulats und kündete einen konkreten Entscheid zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtsjahrs erlangte eine Studie der Economiesuisse viel Aufmerksamkeit, welche darlegte, wie eine zweite Röhre am Gotthard von Privaten finanziert und betrieben werden könnte. Neben der privaten Finanzierung stand vor allem die in der Studie errechnete notwendige Maut von CHF 14 - 21 pro Durchfahrt im Zentrum des Interesses. Während FDP und BDP sich der Idee gegenüber offen zeigten, lehnten die anderen Parteien den Vorschlag ab. Die CVP führte an, das Stimmvolk habe sich schon mehrfach gegen eine zweite Röhre geäußert. Die GLP ortete in der privaten Maut am Gotthard Rosinenpickerei. Die SVP lehnte die private Finanzierung mit der Begründung ab, die Autofahrer dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Am 27. Juni teilte der Bundesrat entgegen seiner bisher ablehnenden Haltung mit, dass die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre (aber ohne Kapazitätserweiterung) bezüglich Aufwand, Kosten und Sicherheit die langfristig sinnvollste Lösung sei. Der Bundesrat will den Alpenschutzartikel mit einer gesetzlich verankerten Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung wahren. Für diese Variante spricht laut Bundesrat die Nachhaltigkeit der Investitionen: Während teure flankierende Massnahmen bei der Sanierung ohne zweite Röhre nach der Sanierung keinen Mehrwert hinterlassen, bietet die teurere Variante mit einer zweiten Röhre nach der Sanierung einen bleibenden grossen Vorteil in der Sicherheit und im Unterhalt. Die neue Tunnelröhre kann bestenfalls 2017 in Betrieb genommen werden, die alte Röhre wird im Anschluss während rund zweieinhalb Jahren saniert. Danach sollen beide Röhren je einspurig in je eine Richtung geöffnet werden. Der Entscheid des Bundesrates provozierte ein breites mediales Echo. So schrieb etwa die NZZ in einem Kommentar, der Bundesrat riskiere am Gotthard einen Dammbruch und erteile einer effizienten Verkehrspolitik eine Absage. Das bürgerliche Lager mit CVP, SVP und FDP begrüßte die Sanierungsvariante mit zweiter Röhre und die Wirtschaftsverbände zeigten sich erfreut. SP und Grüne sowie der VCS und die Alpen-Initiative lehnten die zweite Röhre ab und kritisierten den Entscheid als falsch, blauäugig und den Volkswillen verachtend. Während das Tessin mit Genugtuung auf den Entscheid reagierte, dominierte in Uri Enttäuschung. Städte und Agglomerationen äusserten Bedenken, dass durch den Bau einer zweiten Röhre die finanziellen Mittel für andere wichtige Strasseninfrastrukturprojekte fehlen werden. Das UVEK eröffnete im Dezember 2012 eine Vernehmlassung, welche bis April 2013 dauert. <sup>4</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 13.09.2013  
NIKLAUS BIERI

Die im Dezember 2012 eröffnete Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) endete im April des Berichtsjahrs. Zum Ende der Vernehmlassung übergaben die Alpen-Initiative und 30 weitere Organisationen und Parteien (darunter SP, Grüne, GLP, Junge CVP Uri) der Bundeskanzlei eine Petition gegen die zweite Röhre. In kurzer Zeit wurden rund 68'000 Unterschriften gesammelt. Mit der Petition sollte die Drohung eines Referendums unterstrichen werden. Ende Mai wurde der Bericht zum Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens vorgelegt. Es gingen dabei über 100 Stellungnahmen ein.

Mit 57 Vernehmlassungsteilnehmern befürwortete eine knappe Mehrheit die Vorlage, 55 Teilnehmer lehnten sie ab und sieben Teilnehmer nahmen eine neutrale Haltung ein. Neben Uri lehnten die Kantone Bern, St.Gallen, Basel-Stadt, Genf, Waadt und Neuenburg die Vorlage ab, alle anderen Kantone befürworteten sie mit oder ohne Vorbehalte. Während Strassenverkehrsverbände, Handelskammern und Wirtschaftsverbände die Vorlage unterstützten, waren es hauptsächlich Umweltverbände und Verbände des öffentlichen Verkehrs, welche die Vorlage ablehnten. Bei den Parteien verlief der Graben zwischen Befürwortern und Gegnern durch die Mitte: FDP, BDP, CVP und SVP unterstützten die Vorlage; SP, GP und GLP sowie die CVP-Frauen waren dagegen. Ablehnend haben sich auch mehrere italienische und französische Umweltorganisationen geäussert. Ein Hauptargument der Befürworter war die Sicherheit, welche durch die Aufhebung des Gegenverkehrs nach erfolgter Sanierung massiv erhöht würde. Begrüsst wurde zudem, dass mit einer zweiten Röhre ein redundantes System geschaffen würde, welches die Nord-Süd-Verbindung der Strasse in jedem Fall gewährleiste. Die hohen Kosten wurden von den Befürwortern als akzeptabel eingeschätzt, da eine zweite Röhre einen bleibenden Mehrwert schaffen würde. Eine zweite Röhre führe zu einer vergleichsweise kurzen Sperrzeit des Strassentunnels, was vor allem den Tourismusverbänden wichtig war. Die Schweizerische Post äusserte Bedenken, dass sie ohne zweite Röhre durch die längere Sperrzeit ihrer Aufgabe der Grundversorgung nur eingeschränkt nachkommen könnte. Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage wurde von den Befürwortern nicht bezweifelt, da mit der Beschränkung auf jeweils eine Spur in beiden Röhren keine Kapazitätserhöhung stattfinde und damit kein Konflikt mit dem Alpenschutzartikel vorliege. Vernehmlassungsteilnehmer, welche die Vorlage unter Vorbehalten befürworteten, forderten in ihrer Antwort, dass eine Kapazitätserhöhung nicht stattfinden dürfe, am Verfassungsauftrag der Verkehrsverlagerung festgehalten werde und die Finanzierung der zweiten Röhre nicht zu Lasten von anderen Projekten insbesondere im Agglomerationsverkehr gehen dürfe. Der Kanton Aargau beantragte, dass die Spurbeschränkung in einem Abkommen mit der EU festgehalten werde. Von den Gegnern der Vorlage wurde die Verfassungsmässigkeit der Vorlage hingegen bestritten: Mit einer zweiten Röhre würde die Kapazität physisch verdoppelt, auch wenn die Nutzung per Gesetz auf eine Spur beschränkt würde. Es wurde befürchtet, dass die Beschränkung nicht dauerhaft sei bzw. unter Druck nicht aufrecht erhalten werden könnte. Für die GLP, die SP und die CVP-Frauen wäre eine Kapazitätserhöhung mit dem besseren Verkehrsfluss und den kürzeren Sperrzeiten bereits gegeben. Die GP forderte vom Bundesrat eine verfassungskonforme Vorlage. Mehrere Gegner (so etwa die Kantone Uri und Bern, der Schweizerische Gewerkschaftsbund oder die EVP) führten an, dass sich die Stimmbürger schon mehrfach gegen eine zweite Röhre und für die Verkehrsverlagerung ausgesprochen hätten. Weiter wurde die Mittelkonkurrenz erwähnt: Die Kantone Genf und Waadt und die GLP fanden, dass die hohen Kosten einer zweiten Röhre angesichts des grossen Bedarfs an Mitteln im Agglomerationsverkehr nicht gerechtfertigt seien. Die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard zur Finanzierung der Sanierung bzw. zum Bau der zweiten Röhre wurde grossmehrheitlich abgelehnt. Am 13. September des Berichtjahres legte der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet vor. Die Regierung hielt darin an der Sanierungsvariante mit zweiter Röhre fest und betonte ihren Willen, die Beschränkung auf eine Spur je Richtung per Gesetz festzuschreiben. Bei einer Ablehnung der Vorlage im Parlament oder durch ein Referendum würde die Sanierung ohne zweite Röhre mit einer langen Sperrzeit des Strassentunnels durchgeführt. Das Geschäft wird in der Frühjahrsession 2014 im Ständerat (Erstrat) behandelt.<sup>5</sup>

## **Umweltschutz**

## Luftreinhaltung

La **nouvelle ordonnance sur la protection de l'air (OPair)** est entrée en vigueur suite à l'approbation du Conseil fédéral. L'ordonnance a subi quelques modifications pour tenir compte de l'état actuel de la technique et pour améliorer la qualité de l'air. Des valeurs limites pour les poussières fines ont été notamment définies pour les petites installations de chauffage de bois. Dorénavant, ces installations subiront des contrôles périodiques. Ceux pour les chauffages au gaz seront espacés en raison des progrès techniques. L'ordonnance révisée intègre également des nouvelles prescriptions européennes pour les nouveaux appareils et machines à moteur à combustion, et étend les contrôles antipollution pour les machines de chantier à tous les types de machines. Des dispositions relatives aux installations industrielles et artisanales, et aux combustibles liquides sont modifiées. La Suisse s'aligne sur les recommandations de l'organisation de la santé (OMS) en introduisant une valeur limite d'immission pour les poussières fines d'un diamètre inférieur à 2.5 micromètres. Les normes sur la mise dans le commerce d'installations de chauffage sont reprises dans l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE).

Lors de la procédure de consultation, le projet de révision avait rencontré globalement un large soutien. Seuls les cantons du Jura et de Lucerne rejetaient en grande partie le projet. Le canton alémanique jugeait les restrictions prévues pour les chauffages au bois contre-productives pour la politique énergétique et climatique. Le Jura s'inquiétait des conséquences pour la population et les exploitants des installations. Les autres cantons croyaient en l'amélioration de la qualité de l'air. Du côté des partis politiques, les Verts et le PS avaient salué le projet. Le PDC considérait que les modifications apportées allaient trop loin dans le domaine des installations de combustion alimentées au bois. La plupart des associations économiques ou professionnelles étaient favorables au projet tout en proposant d'autres modifications. Les organisations environnementales et de la santé considéraient le projet prometteur mais incomplet vis-à-vis des derniers développements techniques. Finalement, les entreprises ont en grande partie salué le projet, avec quelques réserves.<sup>6</sup>

## Allgemeiner Umweltschutz

L'**Initiative des Alpes** a déposé auprès du Conseil fédéral une demande visant à obtenir le **droit de recours des organisations**. Selon le DETEC, elle remplit les conditions nécessaires. Une organisation obtient le droit de recours des organisations selon la LPE (loi fédérale sur la protection de l'environnement) et selon la LPN (loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage) à condition d'être une association poursuivant des buts non lucratifs, d'avoir plus de dix ans d'existence et de déployer des activités à l'échelon national dans la protection de l'environnement, de la nature ou du paysage. Afin que l'Initiative des Alpes puisse être incluse comme trentième association dans la liste des organisations habilitées à recourir, une modification d'ordonnance relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement ainsi que dans la protection de la nature et du paysage était nécessaire. Le DETEC a donc envoyé ce projet de modification en consultation.<sup>7</sup>

1) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.

2) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.

3) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.

4) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.

5) BBI, 2013, S. 7315 ff.; Lit. "UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2013). Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet".; NZZ, 19.4.13.

6) Communiqué de presse OFEV du 11.4.18; Rapport explicatif du DETEC du 11.4.18; Rapport sur les résultats de la consultation du 11.4.18; LMD, 23.2.18

7) LT, 21.8.02. DETEC, communiqué de presse, 20.8.02.