

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Uri, Zug
Prozesstypen	Verwaltungsakt
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Heidelberger, Anja
Huguenet, François
Müller, Sean
Porcellana, Diane

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Heidelberger, Anja; Huguenet, François; Müller, Sean; Porcellana, Diane 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verwaltungsakt, Uri, Zug, 1997 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Landesverteidigung	1
Militäreinsätze	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Raumplanung und Wohnungswesen	4
Raumplanung	4
Bodenrecht	5
Umweltschutz	5
Naturschutz	5
Klimapolitik	5
Abfälle	8
Sozialpolitik	8
Bevölkerung und Arbeit	8
Arbeitnehmerschutz	8
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	8
Gesundheitspolitik	8
Sozialversicherungen	9
Krankenversicherung	9

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAG	Bundesamt für Gesundheit
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
UNESCO	Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur
EnDK	Konferenz Kantonalen Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
EHS	Emissionshandelssystem
RPG	Raumplanungsgesetz
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
SSV	Schweizerischer Städteverband
VSGP	Verband Schweizer Gemüseproduzenten
suissetec	Schweizerisch-Liechtensteinische Gebäudetechnikverband
ISOLSUISSE	Verband Schweizerischer Isolierfirmen
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
spbh	Schweizerische Paritätische Berufskommission Holzbau
kfmv	kaufmännischer Verband
FER	Fédération des Entreprises Romandes
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
CPPREN	Gemeinsame Fachkommission für den Reinigungssektor der Westschweiz
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
EV	Erdöl-Vereinigung

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFSP	Office fédéral de la santé publique
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
UNESCO	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USS	Union syndicale suisse
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche

USAM	Union suisse des arts et métiers
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
USP	Union Suisse des Paysans
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
UVS	Union des Villes Suisses
UMS	Union maraîchère suisse
suissetec	Association suisse et liechtensteinoise de la technique du bâtiment
ISOLSUISSE	Association suisse des maisons d'isolation
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
spbh	Schweizerische Paritätische Berufskommission Holzbau (Commission paritaire professionnelle liée à la construction en bois)
secsuisse	Société des employés de commerce
FER	Fédération des Entreprises Romandes
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
CPPREN	Commission professionnelle paritaire pour le secteur du nettoyage pour la Suisse romande
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
UP	Union Pétrolière

Allgemeine Chronik

Landesverteidigung

Militäreinsätze

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.04.1999
FRANÇOIS HUGUENET

L'armée est intervenue en février à plusieurs reprises à la demande des autorités civiles et une cellule de crise a même été constituée pour faire face aux **abondantes chutes de neige qui ont isolé plusieurs vallées**. Dans l'Oberland bernois notamment, la rupture des voies de communication a nécessité l'intervention d'hélicoptères militaires pour évacuer des personnes et assurer l'approvisionnement. En raison du fort danger d'avalanche, des **soldats** munis de chiens de secours ont été stationnés **dans les cantons de Berne, d'Uri, Glaris, des Grisons et du Tessin**.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La croissance ininterrompue du nombre des poids lourds utilisant l'**axe du Gothard** a placé le Tessin proche du point de saturation. Malgré les retards à la douane, la taxe RPLP, les encombrements et les heures perdues dans les bouchons, l'A2 demeure l'itinéraire idéal de franchissement des Alpes, plus attrayant que le Brenner (A) ou le Fréjus (F). Pour réguler cette situation, une task force "Transit routier de marchandises" a été créée. Elle comprenait les représentants des Départements fédéraux des finances (DFF) et des transports (DETEC), des représentants des cantons concernés par le trafic entre Bâle et Chiasso et des transporteurs. Sa première mesure a été de laisser la frontière ouverte les nuits du week-end pascal aux poids lourds afin de faire place aux milliers de véhicules privés lors la journée. Après analyse de la situation, la task force a proposé un paquet de mesures au Conseil fédéral. Pressé par la situation, le Conseil d'Etat du Tessin a lui aussi envoyé son catalogue de mesures. Une des requêtes soumises par le Tessin a immédiatement reçu le feu vert de la Confédération : le système de parking des camions à la douane sera amélioré.

De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aéroports d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le résorber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés. L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.07.2006
MAGDALENA BERNATH

Basierend auf der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernimmt der Bund 2008 die alleinige Verantwortung für die Nationalstrassen. Dazu gehört neben der Finanzierung des Baus und des Unterhalts auch das **Verkehrsmanagement**. Für den Standort der nationalen Zentrale bewarben sich die Kantone Aargau, Uri, Waadt, Zürich und Luzern. Den Zuschlag erhielt Emmen (LU). Im Rahmen der Ausführungsgesetzgebung zur NFA schloss das Parlament die Kantone von den grossen Unterhaltsarbeiten bei den Nationalstrassen aus.³

Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.12.1999
LAURE DUPRAZ

Dans le cadre de l'approbation par l'exécutif des avant-projets de raccordement aux tunnels NLFA du Lötschberg et du Gothard, **la Confédération et le gouvernement du canton d'Uri ne sont pas parvenus à s'entendre sur le tracé de la NLFA** dans la région Altdorf/Erstfeld. Le gouvernement uranais estimait que la variante «vallée» contredisait le plan directeur cantonal; il plaide pour la variante passant par le flanc de la montagne qu'il jugeait plus écologique. Le Conseil fédéral a ordonné une procédure de conciliation en mars. Suite à de nouvelles études, l'Office fédéral des transports (OFT) a maintenu la variante «vallée». Toutefois, l'Office a convenu que la population du canton d'Uri était déjà fortement incommodée par les effets du trafic routier et ferroviaire et que les NLFA seront une atteinte supplémentaire à la vallée inférieure de la Reuss. Il a donc proposé de créer un fonds d'un montant de plusieurs millions de francs, affecté à des améliorations dans les domaines de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Le gouvernement d'Uri a vivement critiqué la décision de l'OFT, et une alliance uranaise, interpartis, s'est créée pour défendre le Conseil d'Etat d'Uri dans ses négociations avec la Confédération.⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la querelle sur le **tracés du nouvel axe ferroviaire du Gothard** entre le canton d'Uri (variante montagne) et l'administration fédérale et les CFF (variante plaine), le dossier a été transmis au début de l'année pour arbitrage à l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (ARE). Ce dernier a rendu son expertise au Conseil fédéral, qui a opté pour le tracés de la ligne de chemin de fer par la vallée au niveau de la Reuss. Le gouvernement a choisi la variante "plaine", car elle présentait à ses yeux plus d'avantages du point de vue de l'exploitation et de la technique de construction ferroviaire que celle sous tunnel (variante "montagne") qu'avait proposé le canton d'Uri afin de réduire les nuisances pour la population et l'environnement. En outre, la variante "vallée" a également un atout supplémentaire en ce qui concerne l'équipement de la zone d'habitat. Le Conseil fédéral a estimé qu'il n'était pas judicieux de construire des tronçons qui pouvaient par la suite ne pas satisfaire aux exigences techniques posées par une liaison nord-sud performante. Selon lui, la variante du canton d'Uri n'aurait pas été à même de garantir les capacités des transports et le transfert du trafic routier de marchandises sur le rail. Elle imposait un tronçon en forme de goulet d'étranglement à l'entrée du tunnel d'Erstfeld et des virages trop serrés dans la montagne, ce qui conduirait à un ralentissement des trains et à une impossibilité de former des longs convois de marchandises (entre 750 et 1'500 mètres). La variante "plaine" a subi des changements par rapport à son concept initial; le viaduc au nord d'Altdorf a été abandonné après prise en compte des désagréments et pesées des intérêts. En remplacement, un tunnel a été évoqué. Toutefois, par rapport à sa décision, le Conseil fédéral a fait savoir que le tracés définitif pouvait encore être amélioré, notamment en ce qui concernait les tronçons réalisables dans 20 ou 30 ans.⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a mis à l'enquête la "variante plaine" dans le cadre du tracé des NLFA à Uri. Il n'en a pas fait de même avec la "variante montagne", car pour lui l'option plaine primait et il voulait aller de l'avant afin de tenir les délais. Un commencement rapide des travaux entre Altdorf et Erstfeld était crucial pour respecter les délais de la réalisation du tunnel de base du Gothard. Or, le risque d'un retard de deux ans, à cause de la longueur de la procédure dans le canton d'Uri, planait sur la mise en service des NLFA, prévue pour 2010-2011. La réponse des uranais (citoyens, communes, organisations de protection de l'environnement, associations et canton) à la **variante plaine** s'est soldée par 900 oppositions. Ces derniers ont réaffirmé leur préférence pour la **variante montagne**, à savoir un passage intégral ou partiel dans la montagne. Le tracé mis à l'enquête entre le tunnel de l'Axen à Flüelen et le portail du futur tunnel de base (au nord d'Erstfeld) prévoit de traverser Uri à l'air libre sur six ou sept kilomètres.

La digue où circuleront les trains rapides sera beaucoup plus élevée que l'actuelle, atteignant six mètres de haut (plus de deux mètres de parois antibruit). Près d'Erstfeld, la plate-forme s'élargira de 60 mètres, car on y installera des voies d'attente où les futurs longs convois de marchandises (1,5 km) céderont la place aux trains voyageurs. La variante montagne a reçu un appui inattendu sous la forme des résultats d'une étude commandée par la Confédération. Ceux-ci estimaient les variantes partiellement ou entièrement souterraines (dans la montagne) comme "techniquement réalisables". Toutefois, les experts reconnaissaient qu'aucune conclusion définitive ne pouvait être tirée quant à la variante idéale et, que si ce tracé réduisait les nuisances, son financement coûterait entre CHF 550 et 700 millions de plus que la variante plaine. Sur base de ces résultats, la commission des transports du National a demandé au Conseil fédéral d'étudier l'intégration de ce tronçon dans le plan sectoriel. Le gouvernement pouvait encore le faire, car le financement du projet devait encore passer devant le parlement. Pendant ce temps, Peter Föhn (udc, SZ) a retiré son initiative parlementaire intitulée "Tracé de la NLFA dans le canton d'Uri. Variante montagne" (01.425). A la lumière de ce rapport et des oppositions lors de la mise à l'enquête, le Conseil fédéral a annoncé qu'il allait en tenir compte comme base de décision pour la suite des travaux.⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 19.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

A la lumière de la faisabilité d'un tracé entièrement souterrain dans le canton d'Uri, diverses variantes de la future NLFA ont été développées. Moritz Leuenberger et les représentants du gouvernement uranais se sont ensuite rencontrés, afin de plancher sur les avantages et les inconvénients techniques des différentes variantes, sur leurs conséquences financières et sur les effets sur la planification de la construction. Tenant compte des réclamations uranaises et de la nécessité de réduire les nuisances sonores et environnementales, le Conseil fédéral a décidé d'enterrer complètement la NLFA. La variante "montagne" – entièrement souterraine – remplaçait ainsi le projet initial à ciel ouvert dans la plaine de la Reuss au nord d'Altdorf (variante "plaine"). Ce nouveau tracé impliquait des modifications du projet dans la future bifurcation souterraine Uri Sud, ainsi que des investissements préalables de CHF 100 millions pour pouvoir continuer plus tard le tracés souterrain sans interruption de l'exploitation. Les travaux de construction du tunnel de base du Gothard ne seraient toutefois pas retardés par ces adaptations. Le Conseil fédéral a en outre renoncé à faire passer la jonction entre la ligne existante et le tunnel de base sous la rivière Schaechen. Avec la mise en service du nouveau tracé, les investissements supplémentaires de CHF 250 millions ne se justifiaient plus. **La solution "montagne" se montera à CHF 2,2 milliards**, soit un milliard de plus que dans la planification. Ce prolongement de la ligne de base sous le Gothard entraînera la construction de 23 kilomètres de tunnel supplémentaires entre Brunnen (SZ) et Erstfeld (UR). S'ajoutant aux 57 kilomètres prévus de Erstfeld à Bodio (TI), la transversale alpine atteindra la longueur record de 80 kilomètres sous terre. La sécurité des transports sera assurée par deux sorties de "secours" à Flüelen (UR) et Erstfeld. Ces aménagements à ciel ouvert ont été critiqués par le canton d'Uri. La SA AlpTransit Gothard a été chargée d'élaborer un nouveau projet de mise à l'enquête pour la liaison avec la ligne existante (Uri Sud). Le Conseil fédéral se prononcera définitivement en 2003. Mais avant, il devra présenter au parlement un crédit de planification, puis le message comportant le tracé définitif et son financement. Ce dernier tiendra compte du fait que le montant de CHF 2,2 milliards ne peut être financé dans le cadre légal prévu par les transversales alpines. La réalisation du tracé souterrain est prévue à partir de 2020 et sous réserve d'une éventuelle votation populaire. Pour le Conseil fédéral, il ne pouvait être question d'une réalisation anticipée – le gouvernement d'Uri souhaitait le début des travaux en 2012 et a continué de le réclamer plus tard –, car cela risquerait de compromettre d'autres projets tels que les NLFA déjà décidées, la 2ème étape de Rail 2000 ou les raccordements au réseau européen ferroviaire à grande vitesse.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.07.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le projet amélioré de la **NLFA** dans le **canton d'Uri (variante « montagne »)** a été mis à l'enquête en début d'année. 360 oppositions sont parvenues à l'OFT. La plupart d'entre elles demandaient à ce que le projet de mise à l'enquête soit approuvé par étapes et que les voies de dépassement de Rynächt soient redimensionnées. Afin de pouvoir mettre en exploitation le tunnel de base du Gothard (TBG) à temps, **l'OFT a décidé d'échelonner la procédure d'approbation des plans**. Il acceptait ainsi la demande du canton d'Uri. L'avantage de cette démarche réside dans le fait que la construction de la section sud du portail du tunnel entre Erstfeld et Ried (TBG), moins controversée, pourra démarrer en 2004 et se terminer dans les délais en 2013. Cette section sera, pour l'essentiel, réalisée telle qu'elle a été projetée. Les principales réserves émises se

limitaient aux dépôts intermédiaires des débris d'excavation ainsi qu'au plan des voies projeté pour Rynächt. La section nord et notamment la traversée de la rivière Schächen suscitaient, par contre, de fortes controverses. Bon nombre des recourants étaient favorables à la variante montagne, mais ils émettaient des réserves importantes quant au début des travaux agendés par le Conseil fédéral, à savoir dès 2020. En échelonnant, l'approbation de la mise à l'enquête de la partie nord entre Ried et Altdorf pourra être repoussée au plus tard jusqu'à 2007, sans que l'ouverture du TBG ne soit mise en danger. (Voir aussi ici.)⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT et les CFF ont lancé la **mise en œuvre du ZEB**. Ils ont en outre incité les cantons à préfinancer les projets sur leurs territoires pour accélérer leur réalisation, à l'instar des cantons de Vaud et Genève. Cette solution est par ailleurs à l'étude dans les cantons d'Argovie et de Zoug pour hâter la construction des tunnels du Wisenberg et du Zimmerberg, respectivement.⁹

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 01.11.2017
MARLÈNE GERBER

Auch die Kantone **Aargau, Schwyz, Uri und St. Gallen** dürfen künftig wieder Einzonungen vornehmen, ohne zeitgleich eine entsprechende Fläche auszonieren zu müssen. Im Jahr 2017 **genehmigte der Bundesrat die überarbeiteten Richtpläne** dieser vier Kantone, womit auch für sie die Übergangsbestimmungen zum revidierten Raumplanungsgesetz nicht länger gelten. In ihren Richtplänen gingen die Kantone Aargau, Schwyz und Uri von einer hohen Bevölkerungszunahme aus, während sich der Kanton St. Gallen in seiner Richtplanung auf eine Bevölkerungsentwicklung nach dem Szenario «mittel» stützte. Der Bundesrat wies insbesondere den Kanton Uri an, die Bevölkerungsentwicklung eng zu verfolgen, da die Bauzonen im Kanton bereits zum gegebenen Zeitpunkt überdimensioniert waren. Sollte sich die Bevölkerung also anhand eines mittleren oder gar tiefen Szenarios weiterentwickeln, würde sich die Auslastung weiter verschlechtern und womöglich grössere Rückzonungen nötig werden.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.12.2019
SEAN MÜLLER

Die ausserparlamentarische, sprich **gesellschaftliche Debatte im Sektor Raumplanung** des Jahres 2019 drehte sich in den Printmedien vor allem um die Probleme der Kantone bei der Umsetzung des neuen Raumplanungsgesetzes (RPG). Dies vor allem deshalb, weil der Bundesrat im Frühling 2019 einen **Einzonungsstopp** verhängte, der nicht weniger als acht Kantone betraf. Bereits Mitte Februar 2019, nur wenige Tage nach der klaren Ablehnung der «Zersiedelungsinitiative» der Jungen Grünen, berichteten Tages-Anzeiger und Aargauer Zeitung von den Absichten des Bundesrates, fünf Kantone mit einem Einzonungsstopp zu belegen. Aufgrund des 2013 per Volksabstimmung angenommenen RPG mussten alle Kantone bis Ende April 2019 ihren revidierten Richtplan genehmigen lassen. Auch sollte bis dann überall die Einführung einer Mehrwertabgabe abgeschlossen sein. Beide Massnahmen dienen der Verkleinerung der Bauzonen und dem verdichteten Bauen darin. Im April folgte dann die definitive Entscheidung, dass wegen fehlender Mehrwertabschöpfungsregelung für die Kantone Genf, Luzern, Schwyz, Zug und Zürich ab sofort ein Einzonungsstopp gelte. Dazu kamen dann ein paar Tage später die Kantone Glarus, Obwalden und Tessin, deren Richtpläne nicht fristgerecht eingereicht worden waren. In quasi letzter Minute genehmigt wurden dagegen die Richtpläne von Baselland, Jura, Freiburg, Wallis und Zug; zudem wurde die Aufhebung des Einzonungsstopps für Zug in Aussicht gestellt, sobald die Volksabstimmung über die Regelung der Mehrwertabgabe am 19. Mai 2019 vorbei sein und die Regelung in Kraft treten würde. In der Tat nahm das Zuger Wahlvolk die Teilrevision seines Planungs- und Baugesetzes klar mit 67 Prozent Ja-Stimmen an. Der Einzonungsstopp für Luzern wurde schliesslich im November 2019 aufgehoben, da der Kanton seine Mehrwertabgabe mittlerweile bundesrechtskonform angepasst hatte.¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Bodenrecht

Mit einer Ausnahmeregelung gab der Bundesrat seine Zustimmung zum umfangreichen **Tourismusprojekt** eines ägyptischen Unternehmers in **Andermatt** (UR). Geplant ist ein Ferienresort mit Freizeitanlagen, Hotels und Ferienhäusern. Die Bauten unterstehen nicht der Lex Koller, um Uri wirtschaftliche Entwicklungschancen zu bieten. In seiner Antwort auf eine Frage Leutenegger Oberholzer (sp, BL) erklärte der Bundesrat, es seien Sicherheitsmassnahmen eingebaut, damit der Bau des Hotels auch in zeitlicher Hinsicht im Mittelpunkt stehe. Damit knüpfte die Regierung ihre Ausnahmeregelung an eine Auflage, die den Verkauf der Ferienwohnungen ohne vorherige Realisierung des übrigen Projekts verhindern soll.¹²

Umweltschutz

Naturschutz

Au 1er août, l'**inventaire fédéral des zones alluviales d'importance nationale** a été complété par 66 marges proglaciaires et plaines alluviales situées au-dessus de la limite de la forêt dans les cantons de Berne, Uri, Glaris, Grisons, Tessin et Valais. A cette même date, les périmètres de certaines zones alluviales de basse altitude et de certains bas-marais et sites marécageux ont été adaptés aux délimitations de détail, dans les cantons de Fribourg et de Vaud. Les zones alluviales alpines ou de basse altitude sont des milieux naturels dynamiques, dans lesquels les inondations, l'érosion et le dépôt d'alluvions jouent un rôle important. Leur conservation permet de protéger de nombreuses espèces animales et végétales menacées qui ont besoin de ces conditions pour vivre.¹³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 15.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Trois nouvelles demandes concernant des **parcs d'importance nationale** ont été déposées auprès de l'OFEV au cours de l'année sous revue. Les cantons de Nidwald et d'Uri ont présenté une demande d'aides financières pour la création du parc naturel régional « Naturpark Urschweiz », alors que ceux des Grisons et du Tessin l'ont fait pour le projet de parc national « Parc Adula ». Le canton des Grisons a par ailleurs demandé l'attribution du label « Parc » pour le parc naturel régional « Biosfera Val Müstair ». L'OFEV a répondu favorablement aux trois demandes. Par ailleurs, l'UNESCO a approuvé l'extension du Parc national suisse par l'intégration du Val Müstair au titre de zone tampon et d'aire de transition. Ceci étant, pour conserver à long terme la protection que garantit le statut de réserve de biosphère de l'UNESCO, la Suisse doit compléter la zone tampon de telle sorte que cette dernière encercle totalement le parc national et élaborer un plan de gestion pour l'ensemble de la réserve d'ici à fin 2013.¹⁴

Klimapolitik

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO2 et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Le projet de couplage a rencontré un large soutien - tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.

Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen.¹⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

La **procédure de consultation** a permis de recueillir 256 avis relatifs à la **politique climatique post-2020**, particulièrement quant à l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat, la révision de loi sur le CO2 et l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques. La ratification de l'Accord de Paris récolte un large soutien. Toutefois, les objectifs de réduction des émissions de CO2 sont plus disputés. La plupart des participants sont favorables à l'objectif global de réduction des émissions de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. A propos de la répartition des parts de réduction d'émissions entre la Suisse et l'étranger, une très faible majorité estime que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet. Les acteurs de l'économie, les entreprises et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. Finalement, la fixation d'un objectif moyen révèle des avis mitigés. Au sujet du couplage des SEQE, seul un quart des participants s'y oppose. Du côté des partisans, un nombre important d'acteurs doutent de l'efficacité du système européen en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres souhaiteraient intégrer l'aviation dans le SEQE pour que le secteur réduise aussi ses émissions. Pour le projet de révision de la loi sur le CO2, la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants est favorable au maintien des exemptions de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO2 pour les véhicules, au maintien des activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels. Un tiers des participants est pour l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au fond de technologie, ne rencontre pas de soutien. Suite à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats. Le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été transmis au Parlement dans le cadre d'une procédure accélérée.¹⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

L'**approbation de l'Accord de Paris** a été discutée dans le cadre de la **consultation** sur la politique climatique de la Suisse, en même temps que le projet de couplage du SEQE suisse et européen, et la révision totale de loi sur le CO2. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politique énergétique, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Environ 95% des participants sont favorables à la ratification de l'accord. Tous les cantons sauf Schwyz, les partis politiques excepté l'UDC, les conférences et les commissions communales, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie excepté Swissoil, les représentants du secteur des transports et les

organisations de protection de l'environnement figurent parmi les partisans. Ils s'attendent à des effets positifs sur l'économie suisse et soulignent l'efficacité de l'accord pour lutter contre les changements climatiques. Les quelques opposants estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ sont trop élevés, et que la croissance économique et la compétitivité de la Suisse seraient mises en péril.

Concernant l'objectif global (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030) et l'objectif moyen (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% en moyenne par rapport à 1990 entre 2021 et 2030) de la Suisse, les positions sont moins unanimes. Un peu plus de la moitié des participants est d'accord avec le principe de l'objectif global. La Suisse refléterait ainsi une image responsable. S'agissant de l'objectif moyen, 43 participants s'y opposent contre 37 en faveur. Certains interrogés aimeraient que les objectifs soient augmentés, alors que d'autres voudraient les voir à la baisse. La majorité des organisations de protection de l'environnement et de politique énergétique, quelques associations faïtières de l'économie et des partis politiques, cantons et communes refusent les objectifs car ils ne sont pas assez ambitieux. Enfin, des participants voudraient seulement l'objectif global. C'est maintenant au tour du Parlement, de statuer sur le projet d'approbation de l'Accord de Paris.¹⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Le projet de révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020 a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faïtières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faïtières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO₂. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fond de technologie est refusée par les organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.¹⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.01.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Abfälle

L'OFEP a constaté que l'essentiel des cantons n'a pas respecté le délai fixé à fin 2003 pour publier leur **cadastre des sites pollués**. Seul le canton de Zoug l'a fini à temps. L'OFEP a invité les cantons à publier les cadastres provisoires sur la base des inventaires déjà réalisés, afin de pouvoir assainir les sites déjà répertoriés.¹⁹

Sozialpolitik

Bevölkerung und Arbeit

Arbeitnehmerschutz

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.05.2017
DIANE PORCELLANA

Le DEFR, mandaté par le Conseil fédéral, a proposé d'**augmenter le nombre annuel de contrôles relatifs au respect des conditions de salaire et de travail** inscrit dans l'article 16e de l'Ordonnance sur les travailleurs détachés (Odét) de 27'000 à 35'000. La hausse de 30% permettrait de garantir la densité de contrôles nécessaire, suite à l'extension de l'accord sur la libre circulation des personnes (ALCP) et au nombre croissant de prises d'emploi de courte durée. Pour les financer, la Confédération et les autorités cantonales devraient supporter une augmentation des coûts d'au maximum 1'600'000 francs.

Lors de la procédure de consultation, 21 participants ont statué en faveur du projet, 24 contre et 4 neutres. Au niveau des cantons, 12 cantons (AG, BE, FR, GE, JU, LU, NE, SO, TG, TI, VD, VS) ont soutenu le projet de modification et 11 (AI, AR, BS, GR, NW, OW, SG, SZ, UR, ZG, ZH) étaient contre. Bâle-Campagne, Glaris et Schaffhouse ont adopté une position neutre. Les Verts, le PS, l'USS et Travail.Suisse ont supporté le projet mais auraient souhaité avoir 50'000 contrôles. Le Centre Patronal, la FER, la CPPREN, l'UVS et la sec y étaient également favorables. Les partisans ont souligné la nécessité de renforcer les contrôles en raison de l'augmentation des frontaliers et des résidents de courte durée. Une hausse des contrôles protégerait plus efficacement, selon quelques-uns, les conditions salariales et de travail. Le PDC, le PLR, l'UDC, l'USAM, la SSE, ISOLSUISSE, l'USP, spbh, suissetec, l'UMS, l'Union des arts et métiers Bâle-Ville, la Chambre de commerce de Bâle-Campagne ont rejeté la proposition. Certains estimaient que la qualité des contrôles était plus importante que la quantité. Selon eux, l'amélioration de la qualité engendrerait des coûts. Ils ne souhaitent donc pas avoir une hausse supplémentaire des dépenses en augmentant le nombre de contrôles. D'autres étaient d'avis qu'il n'y aurait pas de bénéfice notable et que ça irait à l'encontre de l'objectif de réaliser des contrôles en fonction des risques.²⁰

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Gesundheitspolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.09.1997
MARIANNE BENTELI

Der **Preisüberwacher** meldete **Zweifel gegenüber** der von den Spitälern geübten und von den Krankenkassen tolerierten **Praxis** an, den Privat- und Halbprivatversicherten **medizinische Leistungen zusätzlich zur Tagespauschale in Rechnung zu stellen**. Dies führe zu Missbräuchen und sei Anreiz für eine nicht gerechtfertigte Mengenausweitung. Als Beispiel fügte er die Situation im Kanton Zug an, wo eine Laboranalyse in der Privatabteilung eines Spitals 120% teurer ist als in der ambulanten Behandlung. Für den Preisüberwacher ist es deshalb nicht verwunderlich, dass immer mehr Personen aus den Halbprivat- und Privatversicherungen aussteigen, weil deren Prämien geradezu exorbitant werden.²¹

Sozialversicherungen

Krankenversicherung

An der **Vernehmlassung zum ersten Massnahmenpaket zur Kostendämpfung im Gesundheitswesen** zwischen September und Dezember 2018 beteiligten sich 150 Einheiten und Organisationen, darunter alle Kantone, die sieben grossen nationalen Parteien, der Städte- und der Gemeindeverband, Dachverbände der Wirtschaft, Konsumenten-, Patienten-, Leistungserbringenden- sowie Versichererverbände. Entsprechend breit war trotz Lobes für die Bemühungen des Bundesrates zur Kostensenkung auch die Kritik an dem neuen Projekt. Insbesondere wurde vor Wechselwirkungen mit anderen Revisionen, vor Finanzierungs- oder Versorgungsproblemen sowie vor einer verstärkten Bürokratisierung oder staatlichen Steuerung gewarnt, wie das BAG in seinem Ergebnisbericht erklärte.²²

1) 24h, 20.2.99; NF, 26.2 et 13.4.99.

2) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.

3) Presse vom 20.7.06.

4) NZZ, 17.3.99; NLZ, 17.3, 11.12 et 22.12.99; 24h, 19.11.99.

5) LT, 25.1.00.; Presse du 20.6.00.

6) NLZ, 29.5.01; TG, 7.6 et 2.7.01; LT, 11.6, 9.7, 22.11 et 18.12.01; 24h, 30.6.01; presse du 3.9.01.

7) BaZ, 1.3.02, TA, 19.6.02 et NZZ, 19.12.02 (revendications uranaises); LT, 12.6.02 (rencontre); presse du 27.6.02 (décision CF).

8) LT, 5.3.03 (oppositions); NF, 30.7.03 (échelonnement); OFT, communiqué de presse, 22.1, 4.3 et 29.7.03.

9) NLZ, 26.6.09 (ZG); presse du 1.12.09 (OFT/CFF); BaZ, 18.12.09 (AG); DETEC, communiqué de presse, 30.11.09.

10) Medienmitteilung BR, ARE, UVEK vom 23.8.17; Medienmitteilung BR, ARE, UVEK vom 24.5.17; Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 1.11.17

11) Medienmitteilung ARE vom 1.5.19; Medienmitteilung ARE vom 10. April 2019; Medienmitteilung ARE vom 13.11.19; VA ZG vom 19.5.19; AZ, 17.2.19; TA, 19.2.19; AZ, LT, NZZ, SGT, TA, WoZ, 11.4.19; TA, 17.4.19; BaZ, TA, 18.4.19; NZZ, 20.4.19; NZZ, 26.4.19; NF, 1.5.19; BaZ, TA, 2.5.19; NZZ, 4.5.19

12) Presse vom 23.9.06; AB NR, 2006, S. 1411 f.

13) 24h, 19.6.01; DETEC; communiqué de presse, 15.6.01.

14) SoS, 15.1, 3.6 (UNESCO) et 28.8; NZZ, 4.6.10 (UNESCO).

15) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16

16) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16

17) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; OFEV-Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à l'Accord de Paris; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16

18) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16

19) Presse du 20.1.04; voir APS 2003, p. 191.

20) Résultats de la consultation; SECO (2017). Rapport.

21) Presse vom 5.9.97.

22) Ergebnisbericht zur Vernehmlassung