

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>18.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Beziehungen zwischen Bund und Kantonen, Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Uri</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  
Bühlmann, Marc  
Freymond, Nicolas  
Hirter, Hans  
Porcellana, Diane  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Beziehungen zwischen Bund und Kantonen, Strassenverkehr, Uri, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 18.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Föderativer Aufbau	1
Beziehungen zwischen Bund und Kantonen	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	6

## Abkürzungsverzeichnis

<b>SPK-SR</b>	Staatspolitische Kommission des Ständerats
<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>SPK-NR</b>	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<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>NFA</b>	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
<b>SKJV</b>	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

---

<b>CIP-CE</b>	Commission des institutions politiques du Conseil des États
<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CIP-CN</b>	Commission des institutions politiques du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
<b>UE</b>	Union européenne
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<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>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<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>RPT</b>	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
<b>CSCSP</b>	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Föderativer Aufbau

#### Beziehungen zwischen Bund und Kantonen

**INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT**  
DATUM: 18.12.1994  
HANS HIRTER

Die Kantone Bern, Freiburg, Neuenburg und Solothurn, zu denen sich später auch noch der Jura gesellte, beschlossen, einen **"Wirtschaftsraum Mittelland"** zu gründen. In diesem Rahmen soll die Zusammenarbeit v.a. im Bildungs-, Wirtschaftsförderungs- und Verkehrsbereich verbessert und administrative Hindernisse zwischen den beteiligten Kantonen abgebaut werden. Davon erhoffen sich die Initianten eine strukturelle und wirtschaftliche Stärkung ihrer Region, welche ihre Chancen im Konkurrenzkampf mit den besser gestellten Wirtschaftszentren Genf/Lausanne und Zürich vergrössern würde. Das Projekt "Wirtschaftsraum Mittelland" fand nicht uneingeschränkte Zustimmung. Regierungsvertreter aus dem Kanton Waadt meldeten ihre Befürchtungen an, dass mit dieser, die Sprachgrenzen überschreitenden Zusammenarbeit die Solidarität der Romandie geschwächt würde. Eine Beitrittseinladung beantworteten sie ablehnend; immerhin bekundeten sie Interesse, sich an speziellen Projekten zu beteiligen. Einen ähnlich ausgerichteten Zusammenarbeitsvertrag schlossen gegen Jahresende die sechs Innerschweizer Kantone Luzern, Nid- und Obwalden, Schwyz, Uri und Zug ab. (Zur Regionalpolitik siehe hier.)<sup>1</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 29.05.2013  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral juge conforme au droit fédéral, toutes les modifications apportées aux **constitutions des cantons d'Uri, de Soleure, de Bâle-Campagne, des Grisons, d'Argovie, de Neuchâtel et de Genève**. Uri a rendu, au même titre que l'école primaire, le jardin d'enfants obligatoire. La constitution soleuroise révisée interdit aux parlementaires cantonaux de siéger dans un tribunal cantonal soumis à la surveillance directe du Grand conseil. Le canton de Bâle-Campagne a regroupé ses six tribunaux de districts en deux tribunaux civils de district. Il ne possède plus qu'un office cantonal du registre foncier, un pour l'état civil et un autre pour les successions. Les trois autorités de droit civil sont chapeautées par une administration unique. Suite à la réforme territoriale, le canton des Grisons a été subdivisé en onze régions. Outre les tâches confiées par les communes et le canton, elles ont relayé les districts pour les compétences de juridiction civile et pénale. Le canton d'Argovie s'est muni d'une base juridique afin de pouvoir exploiter – outre le pétrole, le gaz naturel, le charbon et le sel – d'autres richesses naturelles du sous-sol. A Neuchâtel, pour l'adoption de lois et de décrets entraînant des économies significatives pour le canton, une majorité de trois cinquièmes des membres du Grand conseil devra être obtenue. Enfin, le canton de Genève et ses communes devront, dans un délai de cinq ans, adapter aux besoins l'offre de places d'accueil de jour pour les enfants en âge préscolaire.<sup>2</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 23.09.2013  
DIANE PORCELLANA

La garantie fédérale a été attribuée par le Parlement, conformément à la proposition du Conseil fédéral et de la CIP-CN, aux **constitutions révisées des cantons** d'Uri, de Soleure, de Bâle-Campagne, des Grisons, d'Argovie, de Neuchâtel et de Genève.<sup>3</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 29.10.2014  
MARC BÜHLMANN

Eine Untersuchung der Weltwoche ging der Verteilung der jährlich im Umfang von rund CHF 20 Mrd. **an die Kantone überantworteten Bundesmittel** nach. Damit wurde auf die gesamte Umverteilung von Mitteln von der Bundes- auf die Kantonsebene fokussiert und eine etwas globalere Sichtweise auf den Streit um den Nationalen Finanzausgleich (NFA) ermöglicht. Zum Vergleich: Der NFA verteilt lediglich rund CHF 4,6 Mrd. um, wobei die Kantone 1,5 Mrd. beisteuern und 3,1 Mrd. aus Bundesquellen kommen. Im Schnitt stammt laut der Weltwoche rund ein Viertel aller kantonalen Einnahmen aus unterschiedlichen Bundestöpfen. Umgerechnet auf CHF pro Kantonsbewohner zeigte die Analyse der Weltwoche, dass ein Kanton pro Jahr im Schnitt CHF 2'485 pro Kopf aus der Bundeskasse erhält. Die wenigsten Mittel erhalten die Kantone Aargau (CHF 1'457 pro Kopf), Basel-Landschaft (CHF 1'534 pro Kopf) und Zürich (CHF 1'735 pro Kopf). Die finanzschwachen und topografisch eher benachteiligten Kantone Jura (CHF 5'964 pro Kopf), Uri (CHF 5'842 pro Kopf) und Graubünden (CHF 5'830 pro Kopf) bilden das Spitzentrio der meistbegünstigten Kantone. Während der Kanton Uri mehr als die Hälfte seines Budgets aus Bundesmitteln bildet, machen die Bundeseinnahmen für den

Kanton Basel-Stadt lediglich 13% des kantonalen Haushaltes aus.<sup>4</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 11.03.2015  
MARC BÜHLMANN

In aller Regel wirft die **Gewährleistung der kantonalen Verfassungsänderungen** nach Abstimmungen durch das nationale Parlament keine hohen Wellen. Aufgrund umstrittener Volksentscheide in den Kantonen Bern und Tessin herrschte aber in der Frühlingssession insbesondere im Nationalrat grosser Diskussionsbedarf. Im Kanton Bern hatte im November 2013 eine Initiative der jungen SVP, die ein Verbot von Einbürgerungen für Kriminelle, Sozialhilfeempfänger und Personen ohne Aufenthaltsbewilligung forderte, überraschend eine Mehrheit erhalten. Im Kanton Tessin war im September 2013 ein kantonales Vermummungsverbot gutgeheissen worden, das Burka- und Niqabträgerinnen als Zielgruppe anvisierte. Der Bundesrat hatte in seiner Botschaft in beiden Fällen eine Gewährleistung empfohlen. Eine links-grüne Minderheit der SPK-NR argumentierte jedoch, dass die Verweigerung der Einbürgerung von Sozialhilfeempfängern eine Diskriminierung darstelle und ein generelles Verhüllungsverbot der Religionsfreiheit widerspreche und unverhältnismässig sei. In der Debatte erinnerte Bundesrätin Simonetta Sommaruga daran, dass die Aufgabe des eidgenössischen Parlaments lediglich sei, zu berurteilen, ob eine kantonale Verfassung bundesrechtskonform umgesetzt werden könne – und nicht, ob man mit der Änderung einverstanden sei oder diese gut finde. Der Bundesrat sei sowohl im Falle des Kantons Tessin als auch des Kantons Bern zum Schluss gekommen, dass eine sorgfältige Umsetzung der von der Mehrheit der kantonalen Bevölkerung angenommenen Verfassungsänderungen durchaus im Sinne des Bundesrechts möglich sei. Aus diesem Grund seien die kantonalen Verfassungen zu gewährleisten. Die beiden Minderheitenanträge wurden in der Folge mit 131 zu 42 Stimmen (bei 13 Enthaltungen) im Falle des Kantons Bern bzw. mit 117 zu 56 Stimmen (bei 12 Enthaltungen) im Falle des Kantons Tessin abgelehnt und alle Verfassungen gewährleistet.

Im Ständerat stand – neben den Verfassungsänderungen in den Kantonen Bern und Tessin – noch eine weitere kantonale Änderung im Fokus. Bei der Abstimmung vom November 2013 über die Aufnahme eines Verfahrens für eine Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Jura und Gemeinden aus dem Berner Jura wurde im Kanton Jura ein neuer Verfassungsartikel angenommen, mit dem die Aufnahme eines Fusionsprozesses angestossen werden soll. Weil aber die Stimmbevölkerung im Berner Jura zeitgleich ein solches Verfahren ablehnte, wäre der Artikel in der jurassischen Verfassung eigentlich hinfällig. Die Frage war nun, ob ein solcher hinfälliger Artikel gewährleistet werden soll. Bundesrätin Simonetta Sommaruga legte in der ständerätlichen Beratung dar, dass die Gewährleistung formaljuristisch nicht daran gebunden sei, ob ein Artikel umgesetzt werde oder nicht, sondern lediglich bedeute, dass eine Änderung mit der Bundesverfassung konform sei. Die Tatsache, dass die Regierung des Kantons Jura in einem Schreiben signalisiert habe, dass dieser Artikel nicht zur Anwendung kommen werde, stehe einer Gewährleistung nicht im Wege. Anders als im Jahr 1977, als ein ähnlicher Artikel nicht gewährleistet worden war, gehe es um zur Diskussion stehenden Artikel ja nicht um die Idee, Berner Gebiete in das Gebiet des Kantons Jura einzubinden, sondern eben lediglich um den Anstoss eines Prozesses. Die Regierung des Kantons Jura habe deutlich signalisiert – unter anderem auch mit der Sistierung des jährlichen Berichts über die Wiederherstellung des Juras an das jurassische Parlament –, dass es den neuen Artikel als gegenstandslos betrachte und keine Ansprüche daraus ableite. Eine Nicht-Gewährleistung dieses Artikels, so Sommaruga weiter, käme einer Negierung des jurassischen Volkswillens gleich, für die es keine rechtliche Begründung gäbe. Auch im Ständerat wurden in der Folge alle Kantonsverfassungen gewährleistet. Keinen Anlass zu Diskussionen hatten die Verfassungsänderungen in den Kantonen Uri, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und Waadt gegeben.<sup>5</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 14.02.2018  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a soumis au Parlement son message relatif aux **révisions des constitutions cantonales des cantons d'Uri, de Bâle-Campagne et d'Appenzell Rhodes-Intérieures**. Il le prie d'accorder la **garantie fédérale** aux changements constitutionnels apportés. Le canton d'Uri a ajouté des précisions et a supprimé des dispositions constitutionnelles pour les intégrer dans la nouvelle loi sur les communes. La constitution modifiée de Bâle-Campagne accroît l'autonomie des communes et consacre les principes de la subsidiarité et de l'équivalence fiscale pour améliorer la collaboration au sein d'espaces fonctionnels. Elle oblige les communes à renforcer leur collaboration. Finalement, le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures a révisé le droit de vote et d'éligibilité ecclésiastique.<sup>6</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 06.06.2018  
DIANE PORCELLANA

La CIP-CN propose d'adopter le projet d'arrêté fédéral accordant la **garantie fédérale aux constitutions révisées des cantons d'Uri, Bâle-Campagne et Appenzell Rhodes-Intérieures**. Son examen a révélé que les constitutions cantonales remplissaient les conditions requises pour l'octroi de la garantie. Le Conseil national, tout comme le Conseil des Etats, a adhéré, sans discussion, au projet du Conseil fédéral. Dès lors, la garantie fédérale est accordée aux constitutions cantonales révisées.<sup>7</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 28.06.2019  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral invite l'Assemblée fédérale à accorder la **garantie fédérale aux constitutions cantonales révisées des cantons d'Uri, Bâle-Campagne et Argovie**. Les modifications constitutionnelles concernent l'organisation judiciaire pour le canton d'Uri, les élections des tribunaux civils de cercle pour le canton de Bâle-Campagne, et finalement, pour le canton d'Argovie, le droit des Suisses de l'étranger d'élire les sénateurs et sénatrices du Conseil des Etats. La CIP-CN propose l'adoption du projet d'arrêté fédéral, sous réserve de l'approbation du Conseil des Etats.<sup>8</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 16.09.2019  
DIANE PORCELLANA

L'Assemblée fédérale a accordé la **garantie fédérale aux constitutions cantonales révisées des cantons d'Uri, Bâle-Campagne et Argovie**.<sup>9</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 06.12.2019  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral prie le Parlement d'accorder la **garantie fédérale aux constitutions cantonales révisées des cantons d'Uri, du Tessin, de Vaud, du Valais et de Genève**. Pour le canton d'Uri, les modifications constitutionnelles concernent la régulation des grands prédateurs, ainsi que l'extension du scrutin majoritaire aux communes ayant jusqu'à quatre représentantes et représentants au Grand conseil. S'agissant du Tessin, le nouveau texte prévoit que la loi définit les cas dans lesquels les Tessinoises et Tessinois de l'étranger acquièrent les droits politiques dans les affaires cantonales et communales. Les délais de récoltes des signatures pour les initiatives populaires et les référendums sont étendus, respectivement de 60 à 100 jours et de 45 à 60 jours. Enfin, il redéfinit les conditions de soumission au vote populaire des initiatives populaires législatives et n'autorise les projets avec variantes que lors de révisions totales de la constitution. La constitution vaudoise est complétée d'une nouvelle obligation pour le canton et les communes en matière d'hébergement médico-social. Ils doivent veiller à ce que les personnes ne pouvant pas rester à domicile, en raison de leur santé ou de leur âge, aient accès à des structures d'hébergements adaptées. En Valais, la session constitutive du Grand conseil est repoussée du quatrième au septième lundi suivant son renouvellement intégral. Le délai entre les deux tours lors des élections cantonales passe de deux à trois semaines. Enfin, dans le canton de Genève, la nouvelle teneur de l'article 216 de la constitution cantonale étend aux communes, les tâches publiques dans le domaine de l'art et de la culture ainsi que le financement de la vie culturelle, aux communes. La CIP-CE propose également d'octroyer la garantie fédérale à l'ensemble des constitutions cantonales.<sup>10</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 26.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

L'initiative "**pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit**" a abouti avec **107'570 signatures valables**. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscriit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.<sup>11</sup>

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (affaissement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes.** Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait.<sup>12</sup>

**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>15</sup>

**KANTONALE POLITIK**  
DATUM: 17.05.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im Mai konnte sich der **Urner Souverän** zu einem allfälligen zweiten Strassentunnel am Gotthard äussern. Er stimmte über die Initiative der jungen SVP ab, welche die Einreichung einer Standesinitiative für den Bau einer zweiten Röhre verlangte. Mitte Mai entschieden die Urnerinnen und Urner mit doppeltem Nein gegen die Initiative (52,4% Nein) und den regierungsrätlichen Gegenvorschlag, der zwar den Bau eines zweiten Tunnels unterstützte, den alten Strassentunnel nach erfolgtem Bau des neuen jedoch stilllegen wollte.<sup>14</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 19.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

In Beantwortung eines Postulats der KVF-SR hatte der Bundesrat Ende 2010 seinen Grundlagenbericht zu den anstehenden **Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Gotthard-Strassentunnel** präsentiert. Während der Zeitplan (2020–2050) weitgehend unbestritten war, gaben die Frage nach dem Sinn und Zweck einer zweiten Tunnelröhre sowie deren Vereinbarkeit mit dem Alpenschutzartikel Anlass zu heftigen Diskussionen. Unterstützt von VCS, WWF und weiteren Umweltschutzorganisationen propagierte die Alpeninitiative die komplette und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, begleitet von einem Fahrverbot für überregional verkehrende Lastwagen zwischen Biasca und Erstfeld sowie einem Verladeshuttle für PKWs auf der alten Bahnstrecke zwischen Airolo und Göschenen. Der Bundesrat hielt im Bericht fest, den kostspieligen Bau einer zweiten Röhre, dessen Investitionskosten das Bundesamt für

Strassen (Astra) auf CHF 2 Mrd. (bei jährlichen Unterhaltskosten CHF von 10 Mio.) schätzt, mit seinem Verlagerungskonzept (Güter durch den neuen Eisenbahn-Basistunnel, Personen durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel) vermeiden zu wollen. Zudem wies die Regierung auch auf die möglichen verfassungsrechtlichen Konsequenzen einer zweiten Strassentunnelröhre in Bezug auf den Alpenschutzartikel hin. Wirtschaftskreise und mit ihnen viele bürgerliche Politiker aus den hauptsächlich vom Transitverkehr betroffenen Kantonen sahen bei einer richtungsgetrennten, einspurigen Verkehrsführung keinen Widerspruch zum Alpenschutzartikel und forderten den Bau einer zweiten Tunnelröhre (dessen Baukosten sie auf die Hälfte des vom Astra errechneten Betrags schätzten) vor Beginn der Sanierungsarbeiten. Im Verlauf des Berichtsjahrs tendierten die Tessiner, Urner und Bündner Regierungen verstärkt zur Option zweite Röhre. Dabei betonten die beiden Letzteren, am Alpenschutzartikel festhalten zu wollen. Die Bündner Regierung drohte für den Fall der Vollsperrung des Strassentunnels mit der Kontingentierung von Güterfahrten auf der A13 am San Bernardino. Das Gotthard-Komitee, die Interessengemeinschaft der 13 Kantone und der Wirtschaft entlang der Gotthard-Achse, vermochte im Sommer des Berichtsjahrs keine Entscheidung für oder gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels zu fällen.<sup>15</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 21.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Auf Anregung der ständerätlichen KVF, die alle Vorstösse zum Verkehrsregime während der geplanten Sanierung zurückstellte (Mo. 10.3878 Lombardi (cyp, TI) und St.Iv. (TI) 10.3001, die beide den Bau einer zweiten Röhre fordern), um diese gebündelt in die für 2012 geplante Bundesratsvorlage einfließen zu lassen, bestellte das Astra im Frühjahr beim Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) einen Bericht zu den „**Regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Varianten zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**“. Dieser sollte die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der drei diskutierten Sanierungsvarianten (Vollsperrung ohne Sommeröffnung, Vollsperrung mit Sommeröffnung sowie Bau einer zweiten Röhre vor Beginn der Sanierung) ausloten, mit denen die zwei Anrainerkantone Tessin und Uri sowie die Kantone an den potenziellen Ausweichrouten (Graubünden und Wallis) zu rechnen hätten. Die Studie errechnete für die erste Variante den grössten, für die dritte den geringsten Wertschöpfungsverlust. Im Tessiner Tourismus, im Urner Geschäftsverkehr und im Gewerbe an den Zubringern zum Strassentunnel (Raststätten, Tankstellen usw.) wären lokal vereinzelte Härtefälle nicht zu vermeiden. Mit Beeinträchtigungen hätten auch die spezialisierte Logistikbranche, der Frischwaretransport Richtung Norden und Wachstumsbranchen mit hohem Standortwettbewerb zu rechnen. Die Investitions- und Betriebsausgaben wurden von der Seco-Studie für die erste Variante bei CHF 1,2, die zweite bei CHF 1,3 und die dritte bei CHF 2,7 Mrd. geschätzt. (Siehe auch die Artikel zu den Diskussionen in den Jahren 2009 und 2010.)<sup>16</sup>

## Strassenverkehr

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 13.02.1990  
SERGE TERRIBILINI

Déposée en 1986 par les milieux écologistes et les Organisations progressistes (POCH), l'initiative «halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier» avait pour but de geler la superficie du réseau suisse dans son état du 30 avril 1986. Ce texte prévoyait que, pour toute nouvelle construction de route, une surface équivalente du réseau soit, dans la même région, affectée à d'autres usages. Considéré comme extrémiste et irréaliste, il avait été largement repoussé par les Chambres en 1989.

**Le résultat de la votation** montre un vote assez compact de la part du souverain, dans le sens d'un rejet massif et général de ce texte. La disparité traditionnelle entre les cantons alémaniques et romands lors de scrutins relatifs au domaine des transports s'est sensiblement atténuée bien que ces derniers aient été tout de même les plus farouchement opposés à l'initiative. Les cantons où le rejet a été le moins net sont ceux de Bâle-Ville, habituellement sensible aux arguments écologiques, et de Uri, touché de façon importante par les nuisances de l'autoroute du Saint-Gothard.

Les opposants à l'initiative, émanant principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, considérèrent ce texte comme dogmatique, politiquement inapplicable et rendant aléatoire le développement économique futur du pays. Selon eux, le principe de compensation aurait été impossible à mettre en oeuvre puisqu'il en aurait résulté la destruction de la majeure partie des routes réalisées depuis 1986. De plus, de nouveaux tronçons n'auraient pas pu être construits, ce qui aurait signifié qu'il aurait été impossible d'adapter le réseau routier aux besoins à venir;

cela aurait été particulièrement injuste pour les régions périphériques où celui-ci est moins dense qu'ailleurs. Dans le domaine de la protection de l'environnement, on prétendit qu'un tel texte allait à l'encontre des buts fixés par les initiants car la construction de nouvelles routes peut être un facteur de réduction des nuisances occasionnées par le trafic routier en désengorgeant, par exemple, certaines localités.

### **Initiative «Halte au bétonnage – Pour une stabilisation du réseau routier»**

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%

Non: 1'255'175 (71.5%) / tous les cantons

Oui: 500'605 (29.5%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC, UDC, PL, PEP, PA; Vorort, USAM USS, CSCS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.

– Oui: PS (3\*), PE, AdI, DS, Alliance verte; AST et les organisation de protection de l'environnement.

\*Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont axé leur discours sur des considérations d'ordre écologique principalement; selon eux, limiter la surface routière se justifie en raison, d'une part, de la menace que fait peser une trop grande emprise superficielle du réseau routier sur la variété des espèces animales et végétales, la qualité des sols et des eaux ou le paysage en général et, d'autre part, de la possibilité que cela donnerait d'atténuer la pollution de l'air; une limitation de l'offre inciterait à l'utilisation des transports publics. Ils insistèrent également sur le principe de compensation proposé par l'initiative; celui-ci, conçu sur le même mode que la loi sur les forêts, n'aurait pas interdit toute construction de route, mais aurait simplement impliqué le transfert d'une surface identique à d'autres utilisations (pistes cyclables, zones piétonnes, etc.). Enfin, selon les initiants, renoncer à achever le réseau routier aurait permis à la Confédération d'économiser dix à douze milliards de francs.

Durant la campagne, le front des opposants s'attaqua âprement à cette initiative; les qualificatifs qui lui furent accolés (irréaliste, inapplicable, fondamentaliste, dogmatique, etc.) en témoignent. Cela poussa souvent les initiants à tenir des positions essentiellement défensives où ils durent justifier que leurs propositions étaient réalisables. Toutefois, l'intensité de cette campagne fut légèrement en retrait par rapport à celle relative aux initiatives trèfles sur lesquelles le souverain devait se prononcer le même jour.

Si l'analyse Vox de ce scrutin met en évidence le comportement en partie divergent des Alémaniques et des Romands, elle relève deux autres variables significatives; le traditionnel clivage droite-gauche existant dans ce type de consultation et l'opposition entre citadins et habitants de la périphérie, ces derniers cherchant à se désenclaver par le biais de la route. Quant à la motivation de vote, celle des partisans de l'initiative a tourné essentiellement autour des atteintes que la route fait subir à l'environnement alors que celle des opposants se résume, principalement, au sentiment que le texte proposé allait trop loin et n'était guère réalisable.<sup>17</sup>

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.<sup>18</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 24.03.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a choisi de construire à Erstfeld (UR) le premier **centre de grande envergure de contrôle des poids lourds sur l'axe nord-sud**. Il sera mis en service en 2008. La construction de treize autres centres a également été agendée. Entre 320 et 500 poids lourds pourront y stationner. Les coûts sont évalués à CHF 55 millions, dont 97% assumés par la Confédération et le reste pris en charge par le canton d'Uri.<sup>19</sup>

**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.<sup>20</sup>

**INTERPELLATION / ANFRAGE**  
DATUM: 20.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Am 31. Mai kam es in Gurnellen (UR) zu einem **Felssturz**, bei dem ein deutsches Ehepaar ums Leben kam und der die Nationalstrasse verschüttete. In der Folge blieb die Gotthard-Autobahn im Kanton Uri wegen Felssturz-Gefahr den ganzen Juni gesperrt, weil die bedrohlichen Felsmassen im Abrissgelände gesprengt werden mussten. Die Schweiz bemühte sich mit ihren Nachbarstaaten und der EU um eine koordinierte Lenkung des Schwerverkehrs durch den gesamten Alpenbogen. SBB und BLS boten zusätzliche Verlademöglichkeiten an. Siehe auch die Antworten des Bundesrates auf eine Frage Robbiani (cvp, TI) und die Interpellationen Hutter (svp, SG) (06.3250) und Germanier (fdp, VS) (06.3280).<sup>21</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 21.06.2007  
NICOLAS FREYMOND

S'inquiétant du retard pris par la mise en œuvre de ses décisions en la matière, le Conseil national a transmis au Conseil fédéral, par 164 voix contre 2, un postulat de sa commission des transports (CTT-CN) l'invitant à entreprendre toutes les mesures pertinentes afin **d'accélérer la construction des deux centres de contrôle du trafic poids lourds sur l'A2**, respectivement au nord et au sud du tunnel du Gothard. Outre un délai de mise en service fixé à fin 2007, le postulat comporte des critères pour le choix des sites destinés à accueillir ces centres (accessibilité et prestations fournies). Relevant que le choix du site d'Erstfeld (UR) satisfait aux conditions posées par le postulat, le Conseil fédéral a cependant souligné les divers problèmes (notamment environnementaux) qui ont retardé la procédure de sélection du site tessinois et jugé irréaliste le délai imparti par la Chambre basse.<sup>22</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 04.09.2007  
NICOLAS FREYMOND

**La construction du centre de contrôle des camions de Erstfeld a débuté** à la fin de l'été. Sa mise en service est prévue pour 2009. Le centre contrôlera alors 150 des 1'500 camions qui empruntent quotidiennement le tunnel du Gothard et fournira une aire de stationnement pour 350 véhicules (jusqu'à 700 en cas d'urgence). Sur le versant sud du Gothard, d'importants désaccords subsistent concernant le site de Bodio (TI), qui mettent aux prises, d'une part, les autorités et populations locales et, d'autre part, le Conseil fédéral, l'OFROU et le canton du Tessin.<sup>23</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 10.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le **centre de contrôle du trafic poids lourds d'Erstfeld** (UR) a été mis en service à la fin de l'été de l'année sous revue.<sup>24</sup>

**MOTION**  
DATUM: 15.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiants, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura.<sup>25</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 18.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

Trente ans après sa mise en service, en 1980, le **tunnel routier du Saint-Gothard** a une nouvelle fois suscité de vives discussions au cours de l'année sous revue. Après que l'OFROU a annoncé que sa réfection nécessiterait la fermeture complète du tunnel, les partis bourgeois se sont mobilisés en faveur de la construction d'un second tube tant au niveau cantonal que fédéral. Au parlement, 100 conseillers nationaux et 28 sénateurs, tous issus des rangs bourgeois, ont déposé à l'automne des propositions individuelles en ce sens. À l'inverse, les partis de gauche, les organisations de protection de l'environnement et l'Initiative des Alpes ont rejeté cette proposition au motif qu'elle allait à l'encontre l'objectif de transfert de la route au rail et violait en ce sens l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Dans le canton d'Uri, l'initiative populaire cantonale lancée par les jeunes UDC en faveur d'un second tube a abouti, tandis que les sections tessinoises des partis bourgeois et la Lega dei Ticinesi ont pris position dans le même sens. Au mois de septembre, le Conseil national a adopté, par 90 voix contre 56, un postulat Rime (udc, FR) (08.3560) visant à ce que le Conseil fédéral examine la possibilité du percement d'un second tube. En fin d'année, le Conseil fédéral a présenté un rapport complet concernant la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard en réponse au postulat de la CTT-CE que lui avait transmis la chambre des cantons l'année précédente. Prévue entre 2020 et 2025, la réfection vise à rehausser le plafond intermédiaire du tunnel, à renouveler le système d'évacuation des eaux et à conformer les installations de sécurité aux normes actuelles. Compte tenu de l'ampleur de l'entreprise, le gouvernement juge nécessaire la fermeture complète du tunnel durant environ 900 jours, évoquant deux options quant à la planification des travaux. La première consiste en la fermeture annuelle du tunnel durant environ deux ans et demi. Réalisés d'une traite, les travaux coûteraient CHF 650 millions. La seconde option prévoit quant à elle la fermeture du tunnel 280 jours par an (de mi-septembre à fin juin) durant trois ans et demi et des coûts de réfection de CHF 752 millions. Quant à

la gestion du trafic durant la réfection, le Conseil fédéral propose le transfert de la route au rail du transport des personnes, via le tunnel de faîte du Saint-Gothard (Göschenen-Airolo), et des marchandises, grâce au tunnel de base du Gothard (Erstfeld-Bodio). Le gouvernement juge cependant que ces solutions ne suffiront pas à empêcher les répercussions négatives de la fermeture du tunnel routier pour les cantons d'Uri et du Tessin. La construction d'un second tube n'est toutefois pas nécessaire: outre son coût élevé (environ CHF 2 milliards), elle exigerait une modification de la Constitution et ne serait pas achevée d'ici au lancement des travaux de réfection. Le Conseil fédéral a par ailleurs assuré que les cantons concernés et les commissions des transports des chambres seront associés aux discussions concernant les deux options préalablement à la décision définitive du collège gouvernemental.<sup>26</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 begrüsst 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>27</sup>

1) NQ, 3.10.94.; 2.3.94; 2.6.94; 4.10.94; 14.12.94; 18.12.94.; 07.07.94; 29.07.94, 19.9.94; 31.10.94; Bund, 11.11.94; NZZ, 8.12.94.; Presse vom 25.6.94.

2) FF, 2013, p. 3447s

3) BO CE, 2013, p.732s; BO CN, 2013, p.1567s; Rapport CIP-CN du 27.6.13

4) WW, 29.10.14

5) AB NR, 2015, S. 271ff.; AB SR, 2015, S. 73ff.; Bericht SPK-NR vom 22.2.15; NZZ, 14.2., 12.3.15

6) FF, 2018, p. 1207s

7) BO CE, 2018, p.308; BO CN, 2018, p.831; Rapport de la CIP-CN

8) FF, 2019, p. 3801s; Rapport CIP-CN du 28.6.19

9) BO CE, 2019, p. 675s; BO CN, 2019, p.1559

10) Communiqué de presse CIP-CE du 31.1.20; FF, 2020, p.139s

11) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; BzZ, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.

12) Presse des 18.7. et 19.7.90; BaZ, 21.7.90.; NZZ et JdG, 4.9.90.; Presse des 27.7., 31.7., 8.8. et 9.8.90; NZZ, 28.7 et 4.8.90; BaZ, 1.8.90; SGT, 7.8.90; LNN, 13.8.90; 24 Heures, 14.8.90; DP, 1004, 16.8.90.

13) 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.

- 14) NZZ und CdT, 27.1.11; Presse vom 16. und 17.5.11.
- 15) Presse vom 16.2.11, CdT, 30.3. (Kostenschätzungen der Tessiner Bauunternehmer), 31.3. (Verladekonzept der Alpeninitiative) und 9.5.11; SoS, 21.4., 28.5. und 19.12.11; NLZ, 16.6.11 (Gotthard-Komitee); NZZ, 21.11.11.
- 16) AB SR, 2011, S. 280; NLZ und CdT, 20.12.11; SGT, 21.12.11; Lit. "Seco (Hg.) (2011). Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr"; "Seco / ASTRA / Ernst Basler und Partner (2011). Regionalwirtschaftliche Auswirkungen zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, Synthesebericht"; "Seco (Hg.) (2011). Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (5 Hefte)"; "Seco / Arge Infrac - Rapp Trans (2011). Regionale Auswirkungen einer sanierungsbedingten Sperrung des Gotthardstrassentunnels bzw. des Baus einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard: Teilpaket Güterverkehr".
- 17) FF, 1990, I, p. 574; FF, 1990, I, p. 575ss.; FF, II, 1990, p.976ss.; Presse du mois de mars; Presse du 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90. NZZ, 31.1., 23.2., 27.2.,19.3.90; 24 Heures, 21.2. et 27.2.90; Presse du 28.2.90; DP, 987, 15.3.90 et VO, 13, 29.3.90; RFS, 13, 27.3.90; JdG, 21.3.90 Suisse, 25.3.90; Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990
- 18) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.
- 19) QJ, 24.3.05.
- 20) Presse vom 20.7.06.
- 21) Presse vom 1.6., 6.-7.6., 24.6., 27.6. und 1.7.06; AB NR, 2006, Beilagen III, S. 770, Beilagen IV, S. 407 f. und Beilagen V, S. 194 ff.
- 22) BO CN, 2007, p. 1097 ss.
- 23) TA, 4.9.07.
- 24) NLZ, 10.9.09.
- 25) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.
- 26) NZZ, 28.1 (Uri) et 28.4.10 (Tessin); presse du 13.10 (partis bourgeois) et du 18.12.10 (CF); BO CN, 2010, p. 1442 s.
- 27) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.