

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr, Verkehrspolitik, Raumplanung
Akteure	Nidwalden
Prozesstypen	Keine Einschränkung
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

Gerber, Marlène
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Gerber, Marlène; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Verkehrspolitik, Raumplanung, Nidwalden, 1990 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Raumplanung und Wohnungswesen	3
Raumplanung	3
Umweltschutz	4
Naturschutz	4

Abkürzungsverzeichnis

BFS	Bundesamt für Statistik
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

OFS	Office fédéral de la statistique
UE	Union européenne
DFI	Département fédéral de l'intérieur
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.09.1990
SERGE TERRIBILINI

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.¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

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.²

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.09.2014
MARLÈNE GERBER

Im Herbst präsentierte die Regierungskonferenz der Gebirgskantone ihre **räumliche Strategie der alpin geprägten Räume in der Schweiz**. Darin brachten die sieben Kantone Glarus, Graubünden, Nidwalden, Obwalden, Tessin, Uri und Wallis Vorschläge zur Konkretisierung des Raumkonzepts Schweiz ein, dessen Strategie für den Alpenraum ihrer Ansicht nach zu wenig differenziert ausgefallen war. In Erhalt und Nutzung natürlicher Ressourcen, der Stärkung der alpinen Zentren, der verbesserten Erschliessung mit Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur sowie im Ausbau und der optimierten Nutzung der Wasserkraft sehen die Gebirgskantone die vier vordringlichsten Handlungsfelder zur erfolgreichen Entwicklung des Alpenraums.³

KANTONALE POLITIK
DATUM: 24.10.2018
MARLÈNE GERBER

Im Jahr **2018 genehmigte der Bundesrat Richtplananpassungen** von insgesamt sechs Kantonen. Nachdem in den drei vergangenen Jahren bereits neun Kantone ihre Richtpläne angepasst hatten und somit von den mit der Revision des Raumplanungsrechts in Kraft getretenen Übergangsbestimmungen befreit worden waren, entfiel neu auch für die Kantone **Nidwalden, Waadt, Appenzell Innerrhoden, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Solothurn** die Pflicht, bei künftigen Einzonungen zeitgleich eine entsprechende Fläche kompensieren zu müssen.

In ihren Richtplänen gingen die Kantone Appenzell Ausserrhoden, Solothurn, Thurgau und Waadt von einer Bevölkerungsentwicklung aus, die unterhalb des Szenario «Hoch» des BFS aus dem Jahr 2015 zu liegen kommt. Auf der anderen Seite planten die Kantone Appenzell Innerrhoden und Nidwalden ihren Bauzonenbedarf der nächsten Jahre unter Annahme des hohen Bevölkerungsszenarios. Appenzell Innerrhoden plante gar in zwei Varianten; neben dem Szenario «Hoch» des BFS präsentierte der Kanton ein noch höheres Wachstumsszenario. Der Bundesrat erinnerte den Kanton in seiner Antwort auf den Richtplan daran, dass ein grösseres Siedlungsgebiet erst dann beansprucht werden dürfe, wenn das vorhergesagte Szenario auch tatsächlich eintritt. Die Kantone Nidwalden und Solothurn können ihren Bauzonenbedarf für die nächsten 15 Jahre voraussichtlich mit bestehenden Zonen abdecken. In den Kantonen Thurgau und Waadt könnten fallweise Einzonungen nötig werden. Auch auf das Bevölkerungsszenario «Hoch» des BFS (2015) gestützt wird der Kanton Appenzell Innerrhoden seine bestehenden Bauzonen in den nächsten 15 Jahren wohl nicht auslasten (96.6%). Mit dem angepassten Richtplan beauftragte der Kanton deswegen die Gemeinden, wo nötig Auszonungen zu prüfen. Ferner besteht für den Kanton bei neuen Einzonungen nach wie vor eine Kompensationspflicht. Auch der Kanton Appenzell Ausserrhoden wird mit dem von ihm gewählten Szenario «Mittel-Plus» seine bestehenden Bauzonen nicht gänzlich auslasten (99.2%), weswegen auch dort Auszonungen notwendig werden könnten.⁴

BERICHT
DATUM: 30.11.2018
MARLÈNE GERBER

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU), das einen **Bericht über die Rolle der bundesnahen Unternehmen bei der Entwicklung der Berggebiete und der ländlichen Regionen** gefordert hatte, wertete der Bund die Anzahl Arbeitsplätze und das regionale Engagement bundesnaher Unternehmen sowie verschiedene Kennzahlen zu Dienstleistungen im Bereich Beschaffung und Grundversorgung aus. Aufgrund der gewählten Untersuchungsebene der Kantone wurden Uri, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Graubünden, Tessin, Wallis, Neuenburg und Jura als «Berggebiete und ländliche Räume» definiert und waren Gegenstand der Untersuchung. So flossen ländliche Gebiete in anderen Kantonen, etwa solche in Bern, nicht in die Untersuchung mit ein, womit die Untersuchungseinheit nicht deckungsgleich ist mit derjenigen im Bericht «Politik des Bundes für die ländlichen Räume und Berggebiete». Der Bericht zum Postulat Hêche folgert, dass sich in den untersuchten Kantonen wichtige Standorte bundesnaher Betriebe befinden und es in Bezug auf den erfolgten Stellenabbau keine Benachteiligung für ländliche Räume und Berggebiete im Vergleich zu städtischen Gebieten gebe. Ferner würden sich die Unternehmen bereits zum aktuellen Zeitpunkt erheblich und gezielt für die Entwicklung der Berggebiete und ländlichen Räume einsetzen. Aufgrund dessen sah der Bundesrat keinen Handlungsbedarf zur Anpassung der strategischen Ziele oder zum Beschluss neuer Massnahmen.⁵

Umweltschutz

Naturschutz

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 26.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Le DFI a ensuite mis en **consultation** l'ensemble des cinq protocoles de la Convention des Alpes (agriculture de montagne, protection de la nature et entretien des paysages, aménagement du territoire et développement durable, tourisme et transports) discutés à Paris. La majorité des cantons alpins (10 sur 15, soit UR, SZ, OW, GL, GR, TI, VS, NW, AR, AI et ZG comme canton non alpin) ainsi que le SAB, le PDC, le PRD, l'UDC, le PdL (ex-PA) et les organisations économiques les ont sévèrement critiqués et les ont rejetés. Malgré les amendements apportés, ils seraient, selon eux, beaucoup trop unilatéralement axés sur la protection et ne feraient pas de place pour le développement économique des régions alpines. En revanche, le PS, l'AdI, le PL, les DS, les Verts et les organisations de protection de l'environnement se sont prononcés favorablement sur ces protocoles et ont soutenu leur ratification.⁶

1) 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.

2) 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.

3) Lit. Güller; LT, NZZ, 30.9.14

4) Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 10.1.18; Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 11.4.18; Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 24.10.18; Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 31.1.18; Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 4.7.18; Medienmitteilung UVEK, BR, ARE vom 17.10.18; OWZ, 31.7.18

5) Bericht BR vom 30.11.18

6) BzZ, 20.7, 29.7, 15.8, 7.9 et 8.9.94; Bund, 20.7 et 23.9.94; NZZ, 22.7, 23.8, 21.9 et 18.11.94; LNN, 17.8, 10.9, 15.9 et 11.10.94; NQ, 23.8.94; CdT, 16.9.94; NF, 20.9 et 30.9.94; BZ, 22.9.94; LZ, 30.9.94; 24 Heures, 10.12.94; Presse des 27.9., 23.11. et 26.11.94