

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnworte	Verkehrspolitik, Raumplanung
Akteure	Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
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

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Künzler, Johanna
Müller, Eva
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Künzler, Johanna; Müller, Eva; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Raumplanung, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), 1995 - 2019*. 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
Strassenverkehr	6
Eisenbahn	6
Raumplanung und Wohnungswesen	7
Raumplanung	7
Umweltschutz	11
Lärmschutz	11
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	12
Parteien	12
Linke und ökologische Parteien	12
Verbände	12
Verkehr	12

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFS	Bundesamt für Statistik
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
RPG	Raumplanungsgesetz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
LSV	Lärmschutz-Verordnung
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

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
OFS	Office fédéral de la statistique
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
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
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USAM	Union suisse des arts et métiers
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit

ZEB Développement de l'infrastructure ferroviaire
ASTAG Association suisse des transports routiers
LITRA Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.05.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Côté helvétique, les réactions au contenu du mandat de négociations ont été variées.

Si les partis gouvernementaux ont salué l'ouverture des pourparlers, les milieux écologistes se sont inquiétés d'une éventuelle levée de l'interdiction des 40 tonnes. A ce sujet, l'Association Transport Environnement (ATE) a fait savoir que, bien qu'elle ne considère pas la suppression de la limite des 28 tonnes comme un tabou, celle-ci devrait être accompagnée de mesures rendant le rail compétitif. Elle a ajouté, de concert avec Greenpeace, que si de telles mesures n'étaient pas prises, elle n'hésiterait pas à lancer un référendum. Les auteurs de l'initiative des Alpes - opposés pour leur part catégoriquement à la suppression voire même à un relâchement de cette limite - ont fait recours contre le mandat de négociations auprès de la Commission européenne et ont adressé une pétition au parlement européen, estimant qu'un tel mandat constituait une violation flagrante de l'Accord sur le transit valable jusqu'en 2004. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a quant à elle répété son intérêt pour une levée progressive de la limite des 28 tonnes. Sur le volet aérien, la direction de Swissair s'est déclarée satisfaite, et a relativisé l'impossibilité pour elle d'effectuer des vols entre deux destinations communautaires, estimant que cette question constituerait l'objet de la prochaine étape des négociations.

ANDERES
DATUM: 02.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.06.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, l'Association Transports et Environnement (ATE) a présenté un projet d'**initiative populaire fédérale visant à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières**, afin que les transports publics en reçoivent la moitié et non plus seulement le quart. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient versées dans un pot commun, puis réparties à raison de 45% pour les transports publics (contre 24% actuellement) et 53% pour les routes (aujourd'hui: 74%). Par cette réallocation de moyens au fonds des transports publics (FTP), l'ATE entend assurer le financement de la réalisation des projets non retenus, faute d'argent, pour la première étape du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 1). Le Touring Club Suisse (TCS) a jugé cette initiative scandaleuse et dangereuse, dans la mesure où elle remet en question le financement du fonds d'infrastructure, notamment la part de CHF 5,5 milliards dévolue à l'élimination des goulets d'étranglements. L'initiative, soutenue par le PS, les Verts, Ecologie libérale (VD) et des organisations écologistes, sera formellement lancée début 2009.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.10.2009
NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement $\frac{1}{4}$ et $\frac{3}{4}$ actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faitière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'**initiative populaire fédérale « pour les transports publics »**, lancée l'année précédente par l'ATE, avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique, a abouti. Elle propose une réforme de la répartition du produit des taxes routières (vignette autoroutière exceptée) afin d'en attribuer la moitié aux transports publics, contre un quart actuellement. L'ATE a estimé qu'un montant de CHF 800 millions par an pourrait ainsi être investi pour développer l'offre des transports publics. L'USAM et le TCS ont réaffirmé leur rejet catégorique du texte, au motif qu'il induirait une hausse insupportable des taxes sur les carburants.⁴

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 10.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans le cadre du programme de consolidation des finances fédérales, le Conseil fédéral a annoncé, en début d'année, des **coupes dans les subventions de la Confédération pour les lignes régionales de transports publics** effectives dès le budget 2011. À compter de 2011, seules les lignes comptant au minimum 100 passagers par jour continueront de bénéficier du soutien fédéral, alors que la limite minimale était jusque là fixée à 32 passagers en moyenne par jour. Cette mesure doit permettre d'alléger les charges de l'Etat fédéral de quelque CHF 15 millions par an. Les cantons, l'Union des villes suisses et l'ATE ont vigoureusement réagi, dénonçant un transfert de charges et rappelant les engagements pris par la Confédération lors des négociations concernant la nouvelle répartition des tâches (RPT). L'ATE a estimé que près de 160 lignes régionales étaient menacées par cette mesure d'économie. Lancée par diverses associations et soutenue par des parlementaires écologistes et socialistes, une pétition munie de 34'000 signatures a été adressée au Conseil fédéral pour qu'il revienne sur sa décision. Face à cette levée de boucliers, le gouvernement a finalement renoncé en fin d'année à ces mesures d'économie.⁵

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang 2011 gab der Bundesrat bekannt, die geplante Vorlage zur **Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur FABI** als Gegenentwurf zur VCS-Initiative „Für den Öffentlichen Verkehr“ ausgestalten zu wollen. Ende März gab er die FABI-Vorlage in die Vernehmlassung. Kernstück bildet der sogenannte Bahninfrastrukturfonds BIF, der künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen soll. Dazu sollten der FinöV-Fonds (Neat- und ZEB-Projekte, Anschlüsse ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz HGV, Lärmschutz) und die bisherigen über Leistungsvereinbarungen mit den SBB bzw. Rahmenkredite fliessenden allgemeinen Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr in den BIF überführt werden. Zur Deckung des geschätzten Mehrbedarfs von knapp CHF 1 Mrd. jährlich für den Unterhalt und den Ausbau der Schieneninfrastruktur von SBB und Privatbahnen bis 2030 sollen neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Diskutiert wurden Kantonsbeiträge, Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer über eine Pauschalierung bzw. Plafonierung des Fahrkostenabzugs für Auto- und Bahnpendler sowie die weitere Erhöhung der Trassenpreise. In der Vernehmlassung wurde v.a. die geplante Plafonierung des Fahrkostenabzugs auf der Höhe eines Jahresabonnements im Agglomerationsverkehr (bei CHF 800) sowie die dauerhafte Übertragung des Mineralölsteueranteils von 25% aus dem FinöV-Fonds in den BIF und damit die

Perpetuierung der Querfinanzierung Strasse-Schiene kritisiert. In der Presse fand zudem die zu erwartende Verteuerung der Bahntarife breite Resonanz. (Zur Einsetzung der interdepartementalen Arbeitsgruppe (UVEK, EFD) zur Finanzierung der Bahninfrastruktur Fibi Ende 2009 siehe hier.)⁶

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 richtungsgetreuen, 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.⁷

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.12.2012
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI**) vom Januar 2012 beantragte der Bundesrat dem Parlament, die Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung und den direkten Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen. Der Bundesrat wies in der Botschaft auf die Finanzierungslücke von bis zu CHF 500 Mio. pro Jahr hin, welche durch den notwendigen Ausbau, die Inbetriebnahme von neuen Projekten (Durchmesserlinie Zürich, NEAT Gotthard und Ceneri, CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) Genf) sowie durch den Unterhalt der immer stärker belasteten Infrastruktur anfalle. Neue Ausbauprojekte wurden auf weitere CHF 500 Mio. pro Jahr geschätzt und der mittelfristige finanzielle Bedarf auf rund CHF eine Milliarde pro Jahr veranschlagt. Zudem verursachten Verzinsung und Rückzahlung des FinöV-Fonds ab 2019 jährlich Kosten von CHF 600–700 Mio. Der befristete FinöV-Fonds solle in den neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds BIF überführt werden. Der BIF solle künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen. Zu den Finanzierungsinstrumenten des BIF gehören die Quellen des FinöV (zwei Drittel der LSVA-Erträge, ein Mehrwertsteuerpromille sowie befristete Mittel aus der Mineralölsteuer), die ordentlichen Mittel des Bundeshaushalts für Betrieb und Erhaltung der Bahninfrastruktur sowie drei neue Instrumente: Mehreinnahmen aus der direkten Bundessteuer (aus dem verkleinerten Fahrkostenabzug), Mittel aus der Erhöhung der Trassenpreise und eine Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen, welche die Kantone zur Finanzierung der Publikumsanlagen der Bahn verpflichtet. Auch das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur „STEP“ war Teil der bundesrätlichen Botschaft. Akzente in der Langfristperspektive setzte der Bundesrat mit der Kapazitätssteigerung bei Schiene, Zügen und Bahnhöfen. Im Personenverkehr soll auf Strecken mit grosser Nachfrage der Viertelstundentakt eingeführt und der Güterverkehr gestärkt werden. STEP soll in mehreren Ausbausritten erfolgen, wobei der Bundesrat diese dem Parlament alle vier oder acht Jahre unterbreiten will. Der Ausbauschritt 2025 beinhaltet die Einführung des

Halbstundentaktes auf den Strecken Locarno–Lugano, Zürich–Chur, Zürich–Lugano und Bern–Luzern, den Ausbau der letzten eingleisigen Strecke für den Güterverkehr (Ligerz–Twann), sowie Massnahmen und Investitionen in betriebsnotwendige Anlagen bei Privatbahnen und auf dem gesamten Eisenbahnnetz. Die Diskussion der Vorlage wurde im November des Berichtjahres im Ständerat aufgenommen. Anfang Dezember 2012 fasste der Ständerat sowohl im Entwurf 2 (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) als auch in den Entwürfen 3 (FABI) und 4 (Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur) vom Entwurf des Bundesrates abweichende Beschlüsse. Der Ständerat folgte geschlossen seiner Kommission, welche aus taktischen Gründen so viele weitere Projekte aufnahm, dass das Investitionsvolumen mit CHF 6,4 Mrd. fast doppelt so hoch ausfiel, wie vom Bundesrat vorgesehen (CHF 3,5 Mrd.). Eingang in das Ausbaupaket fand im Ständerat die erste Etappe des sogenannten Bahn-Y (Bodensee–Rheintal-Verbindung bis Chur), was die Verbindung St. Gallen–Chur verbessern soll. Das Bahn-Y war von den St. Galler Standesvertretern Rechsteiner (sp) und Keller–Sutter (fdp) lanciert und mit geschicktem Lobbying in die Vorlage eingebracht worden. Da das Programm des Bundesrates den überwiegenden Teil der Investitionen in der Westschweiz bzw. im westlichen Mittelland vorsah, verbündeten sich die Ostschweizer Kantone, um mit dem Bahn-Y auch vom Ausbauprogramm zu profitieren. Folgende weiteren Projekte wurden vom Ständerat aufgenommen: Ein drittes Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, der Ausbau des Bahnhofs Genf Cornavin, eine Überwerfung im Knotenpunkt Pratteln, Massnahmen zur Reisezeitverkürzung zwischen Bern und Lausanne sowie Ausbauten in Aarau. Um die Nordwestschweiz, Zürich und Luzern ins Boot zu holen, sah der Ständerat CHF 300 Mio. für Projektierungsarbeiten für den Brüttener Tunnel (Zürich), den dritten Jura-Durchstich (Nordwestschweiz) und den Luzerner Tiefbahnhof vor. Nach dem Entscheid des Ständerates kommentierten kritische Stimmen in den Medien, das Paket sei überladen und bringe langfristig untragbare Unterhaltskosten mit sich. Der Nationalrat wird die Vorlage 2013 behandeln. Beide Räte verlängerten zudem die Bearbeitungsfrist der VCS-Initiative um ein Jahr (bis März 2014).

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2013
NIKLAUS BIERI

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.⁸

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsverfahren gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignettenpreiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der

Volksabstimmung vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%
Ja: 1 087 368 (39,5%)
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ⁹

Strassenverkehr

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)** qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées. ¹⁰

Eisenbahn

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.¹¹

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

Die Natur- und Umweltschutzverbände sowie einzelne Kantone hatten in ihren Vernehmlassungen insbesondere die Zulassung bodenunabhängiger Landwirtschaftsbetriebe kritisiert. Dass der Bundesrat daran festhielt, stiess auf erneute **massive Kritik der Naturschützer**; sie drohten mit dem Referendum. Der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN) bezeichnete die Revision als unnötig, nicht praktikabel und nicht verfassungskonform. Die kontrollierte Öffnung der Landwirtschaftszone für zusätzliche Bauten verletze den Verfassungsgrundsatz der Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet. In der Landwirtschaft finde mit der Revision ein Wechsel von der Flächenbewirtschaftung zur Gebäudenutzung als Produktionsbasis statt. Ferner entspreche der Vorschlag nicht der am 9. Juni von Volk und Ständen getroffenen Weichenstellung, mit der man sich für eine ökologie- und marktorientierte Landwirtschaft entschied. Die Intensivierung der Produktion konkurrenzieren die naturnah produzierenden Bauern. Die Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege (SL) warnte vor einem „Zersiedlungs-Boom“ und einer markanten Zunahme der Bautätigkeit im Nichtbaugebiet. Es drohten hangarähnliche, charakterlose Bauten als Masthallen oder Gewächshäuser auf der grünen Wiese. Weiter warnte der SL vor zusätzlichen Infrastrukturkosten durch eine weitere Dezentralisierung des Wohnens. Der Schweizer Heimatschutz schliesslich sah mit der Revision die Bemühungen des Heimatschutzes im ländlichen Raum in Frage gestellt.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.08.1996
EVA MÜLLER

Gemäss der neuen Arealstatistik des BFS haben die **Siedlungsflächen** in der Schweiz in den letzten zwölf Jahren um mehr als **13% zugenommen**. Das entspricht einer Fläche, die grösser ist als der Kanton Schaffhausen. Mehr als die Hälfte der neu entstandenen Siedlungsflächen liegen im Mittelland. Beunruhigend ist, dass die Siedlungsfläche stärker wächst als die Bevölkerung. Zum Schutz des noch unverbauten Bodens forderte die Stiftung Schweizer Landschaftsschutz eine Vereinbarung für den Bodenschutz zwischen Bund und Kantonen nach dem Vorbild des Kyoto-Abkommens.¹³

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 07.08.2001
MAGDALENA BERNATH

Die Stiftung „Landschaftsschutz Schweiz“ kündigte an, sie wolle in Ergänzung zu den beiden eidgenössischen Volksinitiativen der Stiftung „Helvetia nostra“ ein eigenes Volksbegehren „Stopp der Zersiedelung“ lancieren, das sich gegen den ungebremsten Bodenverbrauch und die Wachstumspolitik zahlreicher Gemeinden und Kantone richtet. Laut einer Studie von Infras beruht die **Zersiedelung** der schweizerischen Landschaft nicht zuletzt auf zu gross dimensionierten Bauzonen, die vermutlich bis 2030 gar nicht benötigt werden. Mit dem marktwirtschaftlichen Instrument der Flächennutzungszertifikate könnte der Bodenverbrauch besser gesteuert werden.¹⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.10.2006
MAGDALENA BERNATH

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.12.2009
MARLÈNE GERBER

Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz und Pro Natura beschlossen, an ihrer **Volksinitiative „Raum für Mensch und Natur (Landschaftsinitiative)“** festzuhalten, da das E-REG als indirekter Gegenvorschlag der Zersiedlung zu wenig Einhalt bieten könne. Dies entsprach der allgemeinen Haltung der Vernehmlassungsteilnehmer. Um die Zersiedlung zu stoppen, verlangt das Initiativkomitee ein Bauzonenmoratorium für die nächsten zwanzig Jahre. Ein von einer knappen Mehrheit aller Ständeräte unterzeichnetes Postulat Luginbühl (bdp, BE) ersuchte den Bundesrat, die Möglichkeit zu prüfen, dem Parlament einen direkten Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative vorzulegen. Aufgrund der kontroversen Vernehmlassungsergebnisse teilte der Bundesrat diese Ansicht und beantragte die Annahme des Postulats; er hielt aber fest, dass die Zeit zur Ausarbeitung einer Verfassungsänderung knapp bemessen sei. Zum Zeitpunkt der Behandlung im Ständerat zeichnete sich bereits ab, dass der Bundesrat beabsichtigte, erneut einen indirekten Gegenvorschlag vorzulegen; dieses Mal jedoch in Form einer blossen Teilrevision des RPG. Der Ständerat zeigte sich mit diesem Vorgehen einverstanden und nahm das Postulat an. Der Bundesrat entschloss sich somit, auf eine Totalrevision zu verzichten und das RPG etappenweise zu revidieren.¹⁵

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBEschluss**
DATUM: 01.01.2014
MARLÈNE GERBER

Das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) und die zugehörige Ausführungsverordnung traten am 1. Mai 2014 in Kraft, womit für die Kantone auch das Bauzonenmoratorium bis zur Genehmigung ihrer Richtpläne durch den Bund begann. Die grosse Bedeutung der Revision zeigte sich auch in der kantonalen Medienlandschaft, die diesem Umstand sowie potentiellen und tatsächlichen Hürden bei der Umsetzung viel Druckertinte widmete. Nachdem der bundesrätliche Entwurf der Raumplanungsverordnung im Vorjahr in gewissen Bereichen von verschiedenen Seiten kritisiert worden war, passte die Regierung die Verordnung im Nachgang der Vernehmlassung in einigen Punkten an – dies zur Freude der kantonalen Baudirektoren und zum Leid der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, die mit ihrer Landschaftsinitiative das Revisionsvorhaben überhaupt erst in Gang gesetzt hatte. Gemäss in Kraft gesetzter **Raumplanungsverordnung (RPV)** steht es den Kantonen offen, ob sie sich bei der Abschätzung ihres Rückzonungsbedarfs an einem "hohen" oder "mittleren" Szenario zum Bevölkerungswachstum orientieren wollen. Der Bund schreibt den Kantonen lediglich vor, dass diese im Falle neuer Baulanderschliessung nicht von einem hohen Bevölkerungswachstum ausgehen dürfen. Dieses rechnet in der Schweiz bis zum Jahr 2035 mit beinahe 10 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern, während das mittlere Bevölkerungsszenario im selben Jahr eine Bevölkerung von 8,8 Mio. erwartet.¹⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 13.03.2015
MARLÈNE GERBER

Eine von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz und Pro Natura verfasste Studie, welche die Baulandreserven der Kantone Jura, Neuenburg, Schaffhausen und Wallis unter die Lupe genommen hatte, kam im März 2015 zu alarmierenden Befunden. In den vier Kantonen, die im gesamtschweizerischen Vergleich am meisten Bauland horteten, befänden sich insgesamt rund **340 ha Bauland in streng geschützten Biotopen**, was ungefähr 500 Fussballfeldern entspreche. Allein im Kanton Wallis seien 290 ha Bauland in dieser sogenannten „roten Zone“ zu finden. Ferner überschneide sich in den vier untersuchten Kantonen im Vergleich zu den „roten Zonen“ beinahe das Zehnfache an Bauland mit Landschaften und Naturdenkmälern von nationaler Bedeutung, den sogenannten BLN-Gebieten. Die Verbände forderten die Kantone auf, die ökologisch schädlichsten Bauzonen rasch zu beseitigen.

Mit den Zahlen der Studie konfrontiert relativierten die kantonalen Verantwortlichen diese zwar aufgrund der nicht ganz aktuellen Datenlage, zeigten aber dennoch Verständnis für das Anliegen der Naturschutzverbände. Die sich in der roten Zone befindenden Baulandreserven seien zu überprüfen und gegebenenfalls zurückzuzonen, so etwa die Walliser Dienststelle für Raumplanung. Das Wallis sei jedoch „reich an Landschaften von aussergewöhnlicher Schönheit und Vielfalt“ – ein Viertel des Kantonsgebietes gehöre zum Bundesinventar für Landschaften und Naturdenkmäler (BLN). Da seien Konflikte nicht zu vermeiden.¹⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.2017
MARLÈNE GERBER

Im Jahr 2017 war **zunehmende Kritik von Seiten der Landschaftsschützer und -planer betreffend Zunahme der Bautätigkeit im Nichtbaugebiet** zu vernehmen. Die vielen, jüngst hinzugefügten Ausnahmen zum Bauen in der Landwirtschaftszone – darunter etwa die neuen raumplanerischen Bestimmungen zur Haltung von Sport- und Freizeitpferden (Pa.lv. 04.472) oder zur hobbymässigen Kleintierhaltung in der Landwirtschaftszone (Mo. 16.3622) – förderten das Missbrauchspotential, bekräftigte Lukas Bühlmann, Direktor der Vereinigung für Landesplanung, gegenüber der Aargauer

Zeitung und stützte damit die Position der Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz. Die Zeitung ihrerseits rechnete vor, dass in der ursprünglichen Fassung des Raumplanungsgesetzes (RPG) aus dem Jahr 1980 gerade einmal zwei Bestimmungen das Bauen ausserhalb der Bauzonen regelten; im aktuellen RPG seien es deren 30. Von Seiten des Bauernverbands wurde betont, dass der Strukturwandel den Bauernstand zur Modernisierung zwingt, was etwa das Anbieten von Agrotourismus und das Betreiben von «Besenbeizen» bedinge, und somit gewisse Möglichkeiten zu Renovierungen am Bau erforderlich seien. Die NZZ wies darauf hin, dass gesamtschweizerische Zahlen zu den Auswirkungen dieser Ausnahmeregelungen sowie zu strukturell bedingten Veränderungen fehlten. Ein Postulat, das einen Bericht über die Wirkungen und Defizite der Bestimmungen zum Bauen ausserhalb der Bauzonen sowie das Aufzeigen von Massnahmen zur Stärkung des Vollzugs gefordert hatte, war zwei Jahre zuvor vom Nationalrat abgelehnt worden. Dass die Bestimmungen teilweise zu grosszügig ausgelegt würden, hatte auch das ARE mit Bezug auf eine Bestimmung aus dem Jahr 2012 im Kanton Bern festgestellt, wonach das Bundesamt vom Kanton Anpassungen der Bewilligungspraxis gefordert hatte. Die Bestimmung beruht auf Annahme einer Standesinitiative aus dem Kanton St. Gallen und sieht vor, dass für Bauten, die nach Inkrafttreten der strikten Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet noch landwirtschaftlich genutzt wurden (Stichtag 1.7.72), dieselben baulichen Möglichkeiten in Bezug auf Abbruch, Wiederaufbau und Erweiterung zulässig sind wie für Wohnbauten oder zum Stichtag nicht mehr genutzte landwirtschaftliche Gebäude, wobei Veränderungen am äusseren Erscheinungsbild an gewisse Bedingungen geknüpft sind.

Zu Reden gab ferner die Annahme einer Kommissionsmotion durch den Ständerat im Herbst 2017. Das Anliegen bezweckte, den Kantonen die Umnutzung von nicht mehr benötigten landwirtschaftlichen Bauten – so etwa Ställe oder Maiensässe – in Wohnraum zu erleichtern, sofern diese auf einer Grundlage im Richtplan basiert. Während die Befürworter des Anliegens argumentierten, dass damit bedrohtes Kulturgut erhalten werden könne, befürchtete die Stiftung Landschaftsschutz zahlreiche neue Zweitwohnungen, da das Ausführungsgesetz zur Zweitwohnungsinitiative keine Regelungen zu Bauten ausserhalb der Bauzonen festlege. Das Anliegen wurde jedoch im Folgejahr vom Ständerat, nach Abänderung durch den Nationalrat, abgelehnt und somit erledigt.

Auf harsche Kritik von Seiten der Landesplanung und des Naturschutzes, aber auch von Seiten der Kantone, stiess nicht zuletzt das jüngste, vom Bundesrat angestossene Gesetzesvorhaben zur Regelung des Bauens ausserhalb der Bauzonen, wie im Sommer 2017 durch veröffentlichte Stellungnahmen zur ergänzenden Vernehmlassung zur zweiten RPG-Revision bekannt wurde. Während Landschaftsschützer und -planer die zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten für die Kantone mit Blick auf einen griffigen Kulturlandschutz kritisch beäugten, hinterfragte insbesondere die BPUK die Vollzugstauglichkeit des damals vorliegenden Entwurfs. In seiner Grundidee bezweckt die RPG-Teilrevision die Abkehr von einem Ausnahmen-Regime hin zur Definition von grundsätzlichen Rahmenbedingungen, gemäss welchen Kantone in ihren Richtplänen Nichtbaugebiete bestimmen dürften, in denen eine Umnutzung grundsätzlich zulässig ist.¹⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.12.2018
MARLÈNE GERBER

Der **Abstimmungskampf zur Zersiedelungsinitiative** startete relativ spät und verlief generell eher flau. Mitte Dezember präsentierte das gegnerische Komitee erstmals seine Argumente für ein Nein, danach blieb es bis Ende Jahr still um das Volksanliegen, das der Schweizer Bevölkerung am 10. Februar 2019 zur Abstimmung unterbreitet wurde. Gemäss Nein-Komitee sei die Initiative «überflüssig und unnützlich», wie man bald darauf auch auf Abstimmungsplakaten lesen konnte. Sie schade der Wirtschaft und mit der ersten Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG) werde dem Anliegen bereits ausreichend Rechnung getragen. Die Forderung nach Einfrieren der Bauzonen sei zu starr und befeue den Raumplanungswettbewerb zwischen den Kantonen. Auf der anderen Seite weibelten die Befürworterinnen und Befürworter mit eindrücklichen Zahlen zur fortschreitenden Überbauung für ihr Anliegen. Jeden Tag werde eine Grünfläche in der Grösse von acht Fussballfeldern verbaut, was einem Quadratmeter pro Sekunde entspreche. Die Initianten wehrten sich gegen das Argument, die vorgeschlagene Regelung sei zu starr; es sei durchaus möglich, neue Bauzonen einzuzonen, sofern andernorts eine Fläche derselben Grösse ausgezont würde. Aufgrund der Tatsache, dass die Raumplanung in erster Linie Sache der Gemeinden und Kantone ist, erachteten die Gegnerinnen und Gegner dies jedoch nicht als praktikable Lösung.

Generell stiessen die (jungen) Grünen mit ihrer Initiative nicht auf übermässige Unterstützung. Mit der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz beschloss eine Urheberin

der Landschaftsinitiative, die bereits eine Einschränkung der Zersiedelung gefordert hatte und aufgrund der Annahme der ersten Teilrevision des Raumplanungsgesetzes schliesslich zurückgezogen worden war, Stimmfreigabe. Die Forderung nach Beschränkung der Bautätigkeit teile man zwar, erachte jedoch den strikten Plafond als nicht zielführend. Es sei wahrscheinlich, dass die Zersiedelung im ländlichen Raum, wo die überdimensionierten Bauzonen mehrheitlich liegen, gar fortschreite. Darüber hinaus sei man mit der ersten RPG-Teilrevision zufrieden und wolle durch eine Plafonierung der Bauzonen nicht deren Redimensionierung gefährden. Zu Letzterem waren Kantone mit speziell überdimensionierten Bauzonen im Rahmen der ersten RPG-Teilrevision aufgefordert worden. Ein ähnlicher Tenor war von der GLP zu vernehmen, die gar die Nein-Parole ausgab. Es sei abzuwarten, wie die erste RPG-Teilrevision umgesetzt werde und inwiefern in der zweiten Teilrevision das Bauen ausserhalb der Bauzonen eingeschränkt werde. Nicht zuletzt wiesen auch der fög-Abstimmungsmonitor und die APS-Inserateanalyse eine eher negative Medienresonanz sowie eine sehr einseitige, beinahe ausschliesslich vom gegnerischen Lager dominierte Inseratekampagne in den Printmedien nach, was das Bild der ungleich langen Spiesse im Abstimmungskampf verdeutlichte.

Dennoch äusserten verschiedene Akteure in den Medien auch Verständnis für das Anliegen und sogar die Gegnerschaft ging einig, dass der Kulturlandverlust gebremst werden müsse. Die bestehenden Bauzonen böten durchaus noch Platz für eine grosse Zahl neuer Bewohnerinnen und Bewohner, auch sei das Verdichtungspotenzial noch nicht ausgeschöpft, wurden verschiedene Studien in den Medien zitiert. Ein klares Ja fassten darüber hinaus die SP-Delegierten, obwohl sich eine nicht vernachlässigbare Minderheit ihrer Fraktion in den Räten enthalten hatte. Die SP zeigte sich jedoch im Abstimmungskampf in den Medien wenig präsent. Auch der Verband Pro Natura, ebenfalls Urheber der Landschaftsinitiative, gab die Ja-Parole heraus. Support erhielt die Initiative Ende Januar auch von den Architekten Mario Botta und Benedikt Loderer, sowie von einem Kollektiv aus weiteren, im Bereich Architektur und Raumplanung tätigen Personen. Auch die Kleinbauernvereinigung unterstützte, im Gegensatz zum Schweizerischen Bauernverband, das Volksanliegen.

In ersten, gegen Ende Dezember und in der ersten Januarhälfte durchgeführten Umfragen erhielt die Initiative noch Wohlwollen bei einer knappen Mehrheit der Befragten. In der dritten Umfragewelle, die Ende Januar publiziert wurde, hatte das Volksbegehren dann aber deutlich an Zuspruch eingebüsst. Die Medien schrieben dies dem Verdienst der neuen UVEK-Vorsteherin Simonetta Sommaruga zu. Ihr sei es mit diversen Auftritten gelungen, die Bevölkerung davon zu überzeugen, dass mit dem revidierten Raumplanungsgesetz bereits ein griffiges Instrument zur Eindämmung der Zersiedelung vorliege. Gemäss Autoren der Tamedia-Umfrage werde die Bundesrätin als glaubwürdig eingestuft. Vor ihrer Zeit als Bundesrätin war Sommaruga darüber hinaus Teil des Initiativkomitees der Landschaftsinitiative gewesen. Das Initiativkomitee der Zersiedelungsinitiative zeigte sich in Bezug auf die eigene Initiative nicht glücklich über die kürzlich erfolgte Departementsrochade. Mit Bundesrätin Sommaruga habe man eine starke Gegnerin im Abstimmungskampf. Darüber hinaus helfe es der Initiative nicht, dass sie von einer linken Bundesrätin bekämpft werde.¹⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.02.2019
MARLÈNE GERBER

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

Die Initianten zeigten sich zwar enttäuscht vom Resultat, äusserten sich aber zufrieden, mit ihrer Volksinitiative eine wichtige Diskussion angestossen zu haben. Dass das Thema Zersiedelung und Bauen ausserhalb der Bauzonen mit dem jüngsten Urnengang noch lange nicht vom Tisch ist, zeigte sich bereits am Tag nach der Abstimmung. Die Medien berichteten von zwei geplanten Volksanliegen, die von einer Allianz aus Umwelt- und Naturverbänden im März lanciert werden sollen. Die Gegner hingegen sahen sich durch das Abstimmungsergebnis darin bestätigt, dass das Volk eine föderalistisch organisierte Raumplanung bevorzuge und den Kantonen im Rahmen der zweiten RPG-Teilrevision, deren Beratung im Parlament noch ausstand, ausreichend Spielraum zugestanden

werden müsse. Der bisher vorliegende Entwurf des Bundesrates zum Bauen ausserhalb der Bauzonen werde von Natur- und Heimatschutzverbänden als «komplett untauglich» eingestuft, wie sich Raimund Rodewald von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz in der BaZ zitieren liess. Nicht zuletzt zeigte sich bereits eine Woche nach der Abstimmung, dass nicht alle Kantone die erste RPG-Teilrevision fristgerecht umgesetzt hatten, weswegen der Bund in den betroffenen Gebieten einen Einzonungsstopp verhängte.

Abstimmung vom 10. Februar 2019

Beteiligung: 37.9%

Ja: 737'241 (36.3%) / Stände: 0

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

Parolen:

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

– Nein: GLP, CVP, BDP, FDP, SVP, EDU; Economiesuisse, HEV, SBV, SGV, Städteverband, Arbeitsgemeinschaft Berggebiete.²⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.03.2019
MARLÈNE GERBER

Im März 2019 und somit einen Monat nach dem Urnengang zur Zersiedelungsinitiative lancierten die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Natura, Birdlife Schweiz und der Schweizer Heimatschutz die Biodiversitätsinitiative und eine **Volksinitiative «Gegen die Verbauung unserer Landschaft (Landschaftsinitiative)»**. Letzteres Anliegen sei dringend, da die überbaute Fläche ausserhalb der Bauzonen zwischen 1985 und 2009 um über 186 Quadratkilometer zugenommen habe, führten die Initiantinnen und Initianten bei der Lancierung gegenüber den Medien aus. Die Initiative ist auch als Reaktion auf das jüngste Vorhaben zur Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) zu verstehen: Bereits während den Diskussionen um die zweite RPG-Teilrevision hatten Umwelt- und Naturschutzverbände die darin vorgesehenen Regelungen zum Bauen ausserhalb der Bauzonen als unzulänglich kritisiert. Raimund Rodewald, Geschäftsleiter der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, befürchtete mit der Revision gar eine Verschlechterung der Situation, da den Kantonen mehr Kompetenzen eingeräumt würden. Das Volksanliegen trägt denselben Namen wie eine im Jahr 2008 lancierte Landschaftsinitiative, die nie zur Abstimmung kam. Sie war nach Annahme der als griffig erachteten ersten Teilrevision des Raumplanungsgesetzes zurückgezogen worden.²¹

Umweltschutz

Lärmschutz

Les communes et les cantons ne sont pas parvenus à **assainir les routes contre le bruit** dans les délais, 30 ans après l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection du bruit (OPB). Actuellement, plus de 2'000 km de routes cantonales et 167 km routes nationales sont illégales. Par conséquent, les personnes importunées par le bruit routier pourront se retourner contre les propriétaires des ouvrages routiers et exiger des dédommagements.

La Ligue suisse contre le bruit, dénonçant les reports répétés des délais, envisage de saisir la justice. Porter les affaires devant le Tribunal fédéral permettrait d'avoir une jurisprudence pour la question des dédommagements et des indemnités. Toutefois, pour saisir la justice, les propriétaires devront prouver que la perte de valeur du logement entre le moment de l'achat et aujourd'hui est due par le bruit. L'Association Transports et Environnement (ATE) a remis une pétition contre le bruit du trafic routier. D'après l'OFEV, différents facteurs expliquent le retard comme par exemple l'inefficacité des premières mesures prises, ou l'augmentation de la population et de la mobilité. Pour l'entité fédérale et l'ATE, les mesures les plus prometteuses sont celles qui luttent contre le bruit à la source: limitation de vitesse de 50 à 30 km/h sur les routes cantonales et les revêtements phonoabsorbants sur les autoroutes. La Confédération a prolongé ses subventions pour l'assainissement jusqu'en 2022, espérant ainsi protéger 100'000 personnes supplémentaires.²²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 01.04.2018
DIANE PORCELLANA

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.11.2013
MARC BÜHLMANN

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die „Bahnkarte 25“ soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.²³

Verbände

Verkehr

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 22.04.2013
JOHANNA KÜNZLER

Beim **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)** stand 2013 ein Präsidiumswechsel an: Die grüne Politikerin Franziska Teuscher (BE) war im Vorjahr in den Gemeinderat Stadt Bern gewählt worden und verzichtete aus diesem Grund nebst ihrem Nationalratsmandat auch auf das Spitzenamt beim VCS. Zur Nachfolge liessen sich die beiden Nationalrätinnen Evi Allemann (sp, BE) und Aline Trede (gp, BE) aufstellen. Beide hatten langjährige Erfahrungen in der Verkehrspolitik aufzuweisen: Allemann war seit 2004 Mitglied der parlamentarischen Verkehrskommission, Trede hatte vier Jahre lang die Kampagnen des VCS geleitet. Von Aussenstehenden wurde der Unterschied zwischen den Kandidatinnen hauptsächlich im Politikstil verortet: Trede gebe sich tendenziell kämpferischer und wolle den VCS mit starken Forderungen in der Verbändelandschaft pointierter positionieren. Allemann hingegen sei eher konsensorientiert und sehe den Club als Dienstleistungserbringer, welcher pragmatisch agieren und Allianzen suchen solle. Mitte April entschieden sich die VCS-Delegierten mit 47 von 74 Stimmen für Allemann als neue Präsidentin. Auf sie warteten gleich mehrere Dossiers, welche für den Verband von hoher Relevanz sind: die VCS-Initiative respektive FABI sowie der Kampf gegen die zweite Gotthardröhre, gegen die sog. „Milchkuh-Initiative“ und gegen die Preiserhöhung der Autobahn-Vignette.²⁴

1) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10

2) Presse du 20.6.08.

3) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).

4) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.

5) SoS, 26.2.10; NZZ, 27.2.10; Exp. et Lib., 4.3.10; 24h, 5.3.10; Lib. et SGT, 6.3.10; QJ, 16.3.10; LT, 22.3.10; presse du 13.8.10 (ATE); NF et SoS, 25.8.10 (pétition); NZZ et TA, 27.8.10 (UVS); presse du 10.11.10.

6) Presse vom 20.1.-22.1. und 28.1.-29.1.11 (Billettpreise), Presse vom 5.2., 1.4. und 2.4.11; NZZ, 18.1.11 und 25.6.11; Presse vom 13.7.11 (Vernehmlassung); NLZ, 22.7.11, Exp., 28.7.11 (regionalpolitisch geprägte Berichterstattung zu FABI); NZZ, 27.8.11; Presse vom 3.11.11.

7) 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.

8) BBI 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

9) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBI, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".

10) Presse du 16.7.99.

11) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.

12) NZZ, 24.8.96.

13) Presse vom 29.5.01; TA, 7.8.01.

14) Presse vom 30.6.06; Infras (2006): Flächennutzungszertifikate: Systemdesign und wirtschaftliche Auswirkungen.; TA, 19.10.06.

15) AB SR, 2009, S. 682 f.; SGT, 9.4.09; NZZ, 17.4. und 22.10.09.

16) Bfs - Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung (2010-2035); Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 2.4.14; BZ, LT, NZZ, TA, 3.4.14; BZ, 4.4.14; Lib, 1.5.14; BZ, 16.5.14; NZZ, 20.5.14; Lib, 6.9.14; AZ, 11.10.14; NZZ, 13.10.14; SGT, 28.11., 8.12.14; AZ, 13.12.14

- 17) TA, 13.3.15; BZ, 14.3.15
- 18) Medienmitteilung ARE vom 14.9.17; AZ, 3.3.17; NZZ, 29.3.17; SGR, 26.8.17; TA, 27.9.17; NZZ, 11.10.17
- 19) Heidelberger et al. (2019). APS-Inserateanalyse zur Abstimmung vom 10.2.19; fög Abstimmungsmonitor Februar 2019; TA, 12.12.18; BaZ, TA, 5.1.19; TA, 9.1.19; NZZ, 10.1., 15.1.19; AZ, TZ, 17.1.19; SGT, 22.1.19; APZ, BaZ, TA, 23.1.19; So-Bli, 27.1.19; LT, TA, TG, 30.1.19; SGT, 31.1.19; NZZ, 2.2., 9.2.19
- 20) BBI 2019, S. 2873 f.; NZZ, 9.2.19; AZ, BaZ, CdT, LT, NF, NZZ, TA, 11.2.19; AZ, 17.2.19; TG, 18.2.19; TA, 19.2.19
- 21) BBI 2019, S. 2499 ff.; NZZ, 1.11.18; AZ, 10.11.18; 24H, AZ, Lib, NZZ, 27.3.19
- 22) BaZ, 16.9.17; SoZ, 10.12.17; TA, 11.12.17; AZ, LZ, 23.3.18; 24H, 3.4.18; LMD, 26.4.18
- 23) NZZ, 21.1.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.
- 24) SoBli, 13.1.13; NZZ, 14.1.13; Bund, 14.2.13; NZZ, 22.4.13.