

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik, Raumplanung
Akteure	Basel
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

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Raumplanung, Basel, 1990 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Politische Grundfragen	1
Staatsjubiläen	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
Raumplanung und Wohnungswesen	3
Raumplanung	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
SSA	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
OSNM	Office suisse de la navigation maritime

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Politische Grundfragen

Staatsjubiläen

ANDERES
DATUM: 11.04.2016
KAREL ZIEHLI

En ce mois d'avril 2016, **la flotte de commerce suisse en haute mer fête ses 75 ans**. Celle-ci fut créée en 1939 lorsque l'Allemagne prit la décision de fermer la navigation marchande sur le Rhin, ce qui constituait à l'époque la principale voie d'approvisionnement pour la Suisse. D'abord existante sous le pavillon grec, la flotte se voit obligée de battre sous le drapeau suisse, suite à l'invasion de la Grèce et la fermeture de ses ports marchands. La Suisse met donc en place l'«Arrêté du Conseil fédéral du 19 avril 1941 sur la navigation maritime sous pavillon suisse», permettant la création de sa propre flotte. Celle-ci sera composée, durant la deuxième Guerre Mondiale de 14 bateaux qui seront, en partie, mis à la disposition de la Croix-Rouge. Trois bateaux seront coulés durant le conflit. Aujourd'hui encore, la Confédération, sous l'égide de l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM), dont le siège se situe à Bâle, peut réquisitionner, en cas de besoin, cette flotte grande de 48 bateaux, passée entre temps en mains privées. Mais, des tensions existent entre la Confédération et la flotte, la première hésitant à renouveler le crédit de cautionnement, pouvant être utilisé par les armateurs en cas de nécessité économique. Un rapport a été demandé au ministre de l'économie Johann Schneider-Amman afin d'étudier les diverses possibilités. Le malaise ambiant semble avoir poussé Didier Burkhalter à décliner l'invitation à participer aux festivités.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Eisenbahn

L'intégration de la Suisse dans le réseau européen des TGV est également l'un des grands soucis ferroviaires helvétiques. Cela concerne plus spécifiquement le raccordement de l'ouest et du nord-ouest de la Suisse aux lignes françaises. En 1990, le gouvernement français a présenté son schéma directeur des lignes TGV et l'a mis en consultation. Ce projet prévoit la réalisation du TGV Rhin-Rhône, relié au TGV Est Paris-Strasbourg, passant par Belfort, et se prolongeant jusqu'à Bâle et Zurich. En ce qui concerne la Suisse occidentale, la situation est moins positive: au grand dam des Romands, Matignon a donné sa préférence au TGV Paris-Milan via le Mont-Cenis. La ligne TGV Genève-Mâcon, permettant le désenclavement de Genève et la revalorisation de la ligne du Simplon, fut laissée au second plan. Considérant que rien n'était perdu, A. Ogi a exhorté les cantons romands à former un front uni en faveur de ce tronçon, en abandonnant notamment d'autres projets, telle l'amélioration de la ligne Lausanne-Paris par Vallorbe, afin de tenter de convaincre les autorités françaises; cela n'eut pas l'heur de plaire à bon nombre de Vaudois, dont le désaccord fut partagé par beaucoup d'élus du canton. A. Ogi, dans la réponse qu'il donna en fin d'année à M. Delebarre, ministre des transports français, sur son plan directeur, put cependant se prévaloir du soutien de tous les cantons pour plaider en faveur des raccordements de la Suisse par Belfort-Bâle et Genève-Mâcon.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,6 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération**, par lequel le Conseil fédéral a proposé d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014. Les sénateurs ont salué le projet présenté, tout en soulignant le problème du financement pour lequel la commission des transports (CTT-CE) a proposé une solution par voie d'initiative parlementaire. Si l'entrée en matière n'a suscité aucune opposition, des propositions de minorité visant à augmenter les moyens alloués aux projets de Zurich et de Bâle ont été présentées. Leurs auteurs les ont toutefois retirées, après que le

président de la CTT-CE a rappelé que le succès de toute l'entreprise dépendait de l'équilibre d'ensemble que le gouvernement était parvenu à trouver, réussissant ainsi à concilier les intérêts de toutes les agglomérations présentant des problèmes urgents de trafic. Sur proposition de sa commission, la chambre haute a amendé le texte afin de préciser les conditions de préfinancement par les agglomérations. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé à l'unanimité le projet d'arrêté ainsi modifié. Au Conseil national, l'entrée en matière a également été décidée sans la moindre opposition. Lors de la discussion par article, des propositions de minorité en faveur d'un soutien accru aux projets d'agglomération de Berne et de Bâle ont été présentées par des députés issus des cantons concernés. Elles ont été rejetées, respectivement par 145 voix contre 22 et par 142 voix contre 20. Aucun autre point n'ayant prêté à discussion, les députés ont suivi le Conseil des Etats et adopté le projet d'arrêté à l'unanimité.⁶

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

ANDERES
DATUM: 22.08.2008
HANS HIRTER

Grosses Aufsehen erregte namentlich in der Region Bern ein Entwurf des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) für ein zukünftiges Raumkonzept für die Schweiz. Dieses soll die strategische Grundlage für die Raumentwicklung der nächsten zwanzig Jahre bilden. Einen Beschluss über das Konzept und über den Grad seiner Verbindlichkeit wird der Bundesrat erst nach der für 2009 vorgesehenen Konsultation der Kantone fassen. Aufgrund von international definierten Kriterien, welche primär wirtschaftliche Aspekte abdecken, erklärte das ARE die Agglomerationen Zürich, Genf-Lausanne und Basel zu den drei **Metropolitanräumen** der Schweiz. Die in Bezug auf Wirtschaftsleistung und Einwohnerzahl an vierter Stelle liegende Agglomeration Bern wurde eine Stufe tiefer, als so genannte Hauptstadtregion eingeordnet. Ursprünglich war der Raum Bern sogar bloss als „Städtenetz“ auf derselben Ebene wie die um ein Mehrfaches kleinere Region Aarau-Olten eingeteilt worden. Für die bernischen Behörden war dies ein ungerechtfertigter Prestigeverlust, der unter anderem die Agglomeration im internationalen Standortwettbewerb benachteiligt. Sie befürchteten insbesondere auch, bei national mitfinanzierten Infrastrukturprojekten beispielsweise für den öffentlichen Verkehr in Zukunft gegenüber den vier anderen schweizerischen Grossstädten benachteiligt zu werden. Dafür, dass diese Ängste nicht unbegründet sind, sorgte das ARE selbst, indem es postulierte, dass der Bund die Metropolitanräume Basel, Genf/Lausanne und Zürich bei der Entwicklung der Infrastrukturen bevorzugt behandelt und „die Entwicklungsdynamik ... in erster Priorität in die metropolitanen Entwicklungsschwerpunkte gelenkt werden“ soll.⁷

ANDERES
DATUM: 20.03.2010
MARLÈNE GERBER

Das zu Beginn des Jahres zur Konsultation versandte Konzept zur **„Hauptstadtregion Schweiz“** stiess in den Nachbarkantonen auf breite Zustimmung und so konnte gegen Ende des Kalenderjahres unter Leitung vom Berner Volkswirtschaftsdirektor Andreas Rickenbacher (sp) und dem Solothurner Stadtpräsident und Nationalrat Kurt Fluri (fdp) der Verein Hauptstadtregion Schweiz gegründet werden. Das Projekt wurde im Sommer des Vorjahres als Reaktion auf einen vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) präsentierten Entwurf eines Raumkonzeptes lanciert, welcher Bern im Gegensatz zu Zürich, Basel und dem Bassin Lémanique den Status einer erstrangigen Metropolitanregion absprach. Laut Aussagen desselben Bundesamtes wird die Initiative der Hauptstadtregion begrüsst und die zentrale Position des Politzentrums Berns in der räumlichen Entwicklung der Schweiz anerkannt. Der sich in Arbeit befindende, neue Entwurf zum Raumkonzept Schweiz behandle Bern denn auch auf Augenhöhe mit den drei Metropolen.⁸

ANDERES
DATUM: 22.01.2011
MARLÈNE GERBER

Im Januar präsentierte das UVEK zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), der Konferenz der Kantonsregierungen, der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK), sowie dem Schweizerischen Städte- und Gemeindeverband (SSV, SGV) den **Entwurf für ein Raumkonzept Schweiz**. Aufgrund der zunehmenden räumlichen Vernetzung plädiert das Konzept für ein nachhaltiges, Institutionen übergreifendes „Denken und Planen in überregionalen Handlungsräumen“. Insgesamt zwölf funktionale Räume werden darin identifiziert, davon vier grossstädtisch geprägte (Metropolitanregionen Zürich, Basel, Bassin-Lémanique und Hauptstadtregion Bern), fünf klein- und mittelstädtisch geprägte (Luzern, Tessin, Jurabogen, Aargau-

Solothurn und Nordwestschweiz), sowie drei alpin geprägte (Gotthard, Südwest- und Südostschweiz). Das Raumkonzept hat rechtlich keine Verbindlichkeit, soll jedoch allen drei politischen Ebenen als Orientierungs- und Entscheidungshilfe dienen. Die wichtigsten Grundsätze des Konzeptes umfassen die Eindämmung der Zersiedelung, den schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen, die optimale Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen, die bessere Inwertsetzung von unverbauten, identitätsstiftenden Landschaften sowie die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Auf Wiederhall in der Presse stiess insbesondere die Nachricht, dass „verdichtet“ gebaut werden soll und die negativen Auswirkungen der Entflechtung von Wohn- und Arbeitsplatz begrenzt werden müssen. Letzteres bedeutet konkret, dass die Verkehrsinfrastruktur nicht weiter ausgebaut werden sollte, um das Pendeln zwischen städtischen Zentren und dem peripheren Umland nicht noch attraktiver zu gestalten. In Zusammenhang mit der beinahe zeitgleich präsentierten Mitteilung der Verkehrsministerin, dass das Pendeln in Zukunft teurer werde, regte sich nicht nur Widerstand bei den Randregionen sondern auch bei den Pendlern. Mit der Publikation wurde der Entwurf in die öffentliche Konsultation geschickt. Aufgrund der eingehenden Stellungnahmen wird das Konzept angepasst und voraussichtlich im Sommerhalbjahr 2012 zur politischen Verabschiedung vorgelegt.⁹

1) 24H, 11.4.16; LT, 18.4.16; NZZ, 19.4.16

2) BBl 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".

3) 24 Heures, 7.3.90; NZZ, 15.3., 17.3., et 17.8.90; SHZ, 26.4.90; Suisse et Dém., 9.6.90 ainsi que DP, 981, 1.2.90 et 991, 19.4.90.; BO CE, 1990, p.299ss.; Bund, 28.4.90; presse du 14.6.90; NF, 15.6.90; BZ et CdT, 16.6.90. Etude du projet par la SNCF: Dém., 19.7.90; NZZ et JdG, 20.7.90; NF, 30.7.90.; JdG, 27.10.90.; JdG, 7.6.90. Suisse, 21.6.90; JdG, 30.6.90; Dém., 25.7.90. Suisse, 26.7.90; NZZ, 18.8.90; NF, 18.8. et 21.8.90; JdG, 4.4., 27.9. et 1.10.90; 24 Heures, 5.10. et 17.10.90. JdG, 10.10.90; presse du 3.11.90; 24 heures, 17.12. et 20.12.90.; Presse du 18.10.90.; TGV Rhin-Rhône: LNN, 1.3.90; NZZ, 2.3., 14.4., 7.6., 17.8., 24.8. et 15.9.90 ; BaZ, 25.8.90; presse du 28.8. et 14.9.90; Express, 16.10.90. Dém., 21.6. et 5.10.90; Suisse, 20.8.90.

4) Presse du 20.12.08.

5) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.

6) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 685 ss.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1413 ss.; FF, 2010, p. 6293 s.

7) BZ, 22.8., 23.8., 27.8., 29.8., 6.9. und 6.12.08; BaZ, 27.8.08. Siehe auch ARE, Forum Raumentwicklung – Informationsheft, Nr. 3, Bern 2008.

8) NZZ und SZ, 20.3.10; Bund, 8.7. und 3.12.10

9) Presse vom 22.1.11.