

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Lärmschutz, Raumplanung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Parlamentarische Initiative
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

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Lärmschutz, Raumplanung, Parlamentarische Initiative, 2000 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Luftfahrt	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BV	Bundesverfassung

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
Cst	Constitution fédérale

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.10.2017
NIKLAUS BIERI

Mit seiner im Juni 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen“** verlangte Gregor Rutz (svp, ZH), dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gelte und Abweichungen von diesem Grundsatz nur aus Sicherheitsgründen, nicht jedoch aus Lärmschutzgründen zulässig seien. Der Initiant ortete hinter Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts vielfach „politische Gründe“, was nicht korrekt sei. Zudem würden Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts dem Ziel der Verkehrsflusskanalisierung zuwiderlaufen. Die KVF-NR gab der Initiative im Oktober 2017 mit 13 zu 10 Stimmen Folge.¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.01.2018
NIKLAUS BIERI

Im Gegensatz zur KVF-NR gab die KVF-SR im Januar 2018 der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen“** mit 8 zu 5 Stimmen keine Folge. Die Kommission befand, der zur Erfüllung der Forderung der parlamentarischen Initiative notwendige Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie wäre zu gross.²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 29.11.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem die KVF-NR der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) **«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»** 2017 Folge gegeben, sich die KVF-SR im Januar 2018 jedoch gegen Folge geben ausgesprochen hatte, nahm der Nationalrat im November 2018 das Geschäft auf. Die KVF-SR hatte ihre ablehnende Haltung damit begründet, dass die Erfüllung der parlamentarischen Initiative ein zu grosser Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie darstellen würde. Die KVF-NR konterte, es brauche eine Netzhierarchie: Es nütze nichts, wenn der Bund für die Engpassbeseitigung Milliarden ausbebe und dann die Städte wegen des Lärmschutzes den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen bremse. Daher müsse von oben vorgegeben werden, dass der Grundsatz der Geschwindigkeit von 50 km/h innerorts explizit nicht wegen Lärmschutzgründen aufgehoben werden dürfe. Der Nationalrat folgte dieser Begründung mit 105 gegen 78 Stimmen (1 Enthaltung).³

Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.04.2019
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Rutz (svp, ZH) **«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»** wurde im April 2019 von der KVF-SR behandelt. Die Kommission blieb bei ihrer schon im Januar 2018 geäusserten Haltung, dass das Ansinnen des Initianten zu stark in die Kantons- und Gemeindeautonomie eingreifen würde, und empfahl ihrem Rat, der Initiative keine Folge zu geben.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte der kleinen Kammer, der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) **«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»** Folge zu geben. Der Ständerat entschied sich jedoch im Juni 2019 mit 20 gegen 16 Stimmen (1 Enthaltung) für den Antrag seiner Kommission und somit gegen Folgegeben.⁵

Luftfahrt

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

En décembre, le Conseil fédéral a été rappelé à la protection contre le bruit des aéroports. Avec 83 voix contre 73, le Conseil national a soutenu une initiative parlementaire de Hegetschweiler (prd, ZH) qui demandait que **soient financés des mesures contre le bruit du trafic aérien par la Confédération** tout comme pour les trains et les routes. La décision du National constituait une surprise, car sa Commission pour les transports s'était opposée à l'initiative de Hegetschweiler. Le Conseil fédéral a subi un autre rappel à l'ordre en décembre. Dans le cadre de la cinquième étape de la construction de l'aéroport de Zurich-Kloten, le Tribunal fédéral a donné tort aux recourants pour ce qui est des infrastructures en elles-mêmes, mais en ce qui concerne le bruit, il a rabroué le Conseil fédéral, le priant de **ramener les valeurs limites d'expositions au bruit pour les aéroports nationaux de 65 à 60 décibels**. Parallèlement, il a aussi exigé que dans le domaine de la protection de l'air les normes en vigueur soient respectées. Pour le Tribunal fédéral, les limites établies en avril par le Conseil fédéral contre la protection du bruit des aéroports n'étaient pas compatibles avec les lois sur la protection de l'environnement et devaient être abaissés à 60 décibels pour les trois aéroports nationaux.⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 31.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Par 85 voix contre 65, le Conseil national a rejeté une initiative parlementaire des Verts qui exigeaient l'interdiction générale des vols de nuit sur les aéroports suisses entre 22 heures et six heures. Aux dangers de la santé des riverains des aéroports, les opposants ont fait valoir les coûts de réaménagement du territoire et des mesures antibruit, ainsi que une perte d'attractivité de Kloten et Cointrin. A cette occasion, Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) a retiré son initiative qui demandait au Conseil fédéral de fixer des valeurs limites d'exposition au bruit (00.433). Elle a motivé son geste par le fait que le Tribunal fédéral et les recommandations d'une commission d'experts lui avaient donné raison. Tenant compte des jugements et des conclusions de ces derniers, le Conseil fédéral a fixé à 60 décibels les **seuils de tolérance au bruit autour des aéroports**. Au lieu des CHF 220 millions envisagés en avril 2000, la facture pour les indemnités et les aménagements nécessaires est estimée à CHF 2,3 milliards. Elle se répartira à raison de 75% pour Zurich et 25% pour Cointrin. L'essentiel des charges, soit environ CHF 2 milliards, servira à indemniser les propriétaires dont les biens immobiliers subissent une perte de valeur. Le reste, à savoir le coût de la pose de protections sonores, est estimé à CHF 302 millions (221 autour de Kloten, 81 dans le voisinage de Cointrin). Les constructions seront restreintes sur les terrains où le bruit dépasse les valeurs seuils (entre 55 et 60 décibels par jour, selon le type d'occupation des zones). Le développement du logement y sera en principe prohibé. Les mesures décrétées ne toucheront que très modérément les autres places d'atterrissage (Bern-Belp et Lugano), car les secteurs où les valeurs limites sont dépassées ne sont que très faiblement peuplés. En ce qui concerne Bâle-Mulhouse, aucun dépassement n'a été constaté sur sol suisse.⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.10.2007
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, **le Conseil national a approuvé l'entrée en matière** par 101 voix contre 70. L'entrée en matière a été refusée par 41 UDC, 19 PRD, 7 PDC, 2 PEP et 1 hors groupe. Il a rejeté de justesse, par 88 voix contre 87, une proposition Vollmer (ps, BE) demandant le renvoi de l'objet à la CEATE avec le mandat d'analyser les conséquences du projet sur les plans, les procédures et les finances publiques pour les domaines ferroviaire et routier. Lors de l'examen de détail, la Chambre basse a suivi sa commission sans discussion, puis adopté son projet sans modification par 95 voix contre 76, malgré l'opposition du groupe UDC quasi unanime, d'une majorité de radicaux et de quelques PDC.⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Dans l'attente du résultat des travaux de l'Assemblée fédérale sur l'objet concernant la modification de l'art. 86 Cst, le Conseil national a suivi sa CTT en décidant de proroger le délai de traitement de l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) demandant le **financement par la Confédération des mesures contre le bruit du trafic aérien**. Après son approbation en 2000, la Chambre basse avait déjà prolongé à deux reprises, en 2003 et en 2005, le délai de son traitement.⁹

1) Medienmitteilung KVF-NR; SGT, TA, 18.10.17; WoZ, 19.10.17

2) Medienmitteilung KVF-SR vom 09.01.2018

3) AB NR, 2018, S. 1886 ff

- 4) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19
- 5) AB SR, 2019, S. 486 f.
- 6) BO CN, 2000, p. 1544 ss. (initiative); presse du 15.12 et 16.12.00 (tribunal).
- 7) BO CN, 2001 p. 206 ss.; presse du 16.3 et du 31.5.01.
- 8) BO CN, 2007, p. 1544 ss.
- 9) BO CN, 2007, p. 2057.