

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Nationalstrassen
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Dupraz, Laure
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Longchamp, Claude
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Dupraz, Laure; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Longchamp, Claude; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Nationalstrassen, 1973 – 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
Umweltschutz	1
Naturschutz	1
Lärmschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	1

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
BAFU	Bundesamt für Umwelt
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
LSV	Lärmschutz-Verordnung

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Naturschutz

Mit wechselndem Erfolg wurde um einzelne von wirtschaftlicher Nutzung bedrohte Landschaften gekämpft (vgl. auch hier). Der Bundesrat hiess eine Beschwerde gegen den Bau einer Luftseilbahn auf den Feekopf (VS) gut, wies aber eine weitere, die sich gegen ein entsprechendes Vorhaben am Kleinen Matterhorn wandte, mit der Begründung ab, dass die betreffende Gegend bereits verschiedene technische Anlagen aufweise und dass die Gemeinde Zermatt andere Teile ihres Gebiets unter Schutz gestellt habe.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.12.1973
PETER GILG

Für einen Kompromiss zwischen der **Initiative «Aktion Rhy»** und dem Gegenvorschlag der Regierung entschied sich das Parlament des Kantons Schaffhausen. Nach seinen Vorstellungen sollen nicht nur das Rheinufer, sondern auch weitere Naturschönheiten vor baulichen Eingriffen bewahrt werden; daneben will der Grosse Rat dem Volk ein Mitbestimmungsrecht bei den kantonalen Stellungnahmen zur Linienführung der Nationalstrassen einräumen.²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 08.12.1976
HANS HIRTER

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.³

KANTONALE POLITIK
DATUM: 01.04.2018
DIANE PORCELLANA

Allgemeiner Umweltschutz

Weitergehende Forderungen erhoben insbesondere die Umweltorganisationen. Zur Popularisierung ihrer Ideen veranstalteten sie am 5. Mai in Bern eine **Demonstration zugunsten des Waldes**, an der rund 30 000 Personen teilnahmen. Propagiert wurden unter anderem, mittels einer Rationierung den Treibstoffverbrauch um die Hälfte zu senken, sowie den Nationalstrassenbau zu stoppen und die frei werdenden Gelder in den öffentlichen Verkehr umzulenken. Bei der **Debatte über die Regierungsrichtlinien 1983-87** versuchte die SP-Fraktion der Bundesversammlung erfolglos, einen Teil dieser Forderungen mit einer Motion zum Notprogramm zu erklären und damit den Bundesrat zu rascherem Handeln zu zwingen. Dagegen vereinbarten die Spitzen der vier Regierungsparteien, ein gemeinsames Programm zur Rettung des Waldes vorzubereiten. In ihren Empfehlungen, die sie kurz vor Jahresende veröffentlichten, wünschten sie von der Exekutive eine schrittweise Verschärfung und Erweiterung der ergriffenen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Energie: Im wesentlichen wurde vorgeschlagen, bleifreies Benzin durch eine Differenzierung des Treibstoffzolls zu begünstigen, die amerikanischen Abgasnormen ab Modelljahr 1988 obligatorisch zu erklären und bis dahin Fahrzeuge, welche diese bereits erfüllen, steuerlich zu

MOTION
DATUM: 31.12.1984
CLAUDE LONGCHAMP

bevorteilen; das gleiche solle mit Fahrzeugen geschehen, die mit Katalysatoren ausgerüstet seien. Bei der Heizkostenabrechnung wurde ein Obligatorium für eine verbrauchsabhängige Ausgestaltung grundsätzlich unterstützt; sodann fanden strengere Werte für den zulässigen Schwefelgehalt aller Heizölsorten Eingang in das «10-Punkte-Programm» der Regierungsparteien.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 10.05.1994
SERGE TERRIBILINI

Un groupe de travail interdépartemental institué par le DFTCE a proposé de réformer les procédures d'autorisation de projets par une **concentration des pouvoirs décisionnels** dans les mains d'une seule institution afin de les **simplifier** et de les **accélérer**. Cela concerne notamment les chemins de fer, les aéroports, les routes nationales, les installations hydrauliques ou les dépôts de déchets. Le DFTCE a en outre mis en consultation un projet allant dans ce sens en matière de centrales hydro-électriques. Les organisations de protection de l'environnement, ainsi que l'OFEFP, ont protesté contre les projets de l'administration fédérale. Selon eux, ceux-ci n'auraient pas pour but un gain de temps ou une économie de moyens, mais un déplacement de pouvoir vers le DFTCE au détriment des intérêts de la protection de l'environnement représentés au niveau fédéral par l'OFEFP.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 03.03.1999
LAURE DUPRAZ

Au printemps, le **Conseil national** s'est penché sur la loi concernant la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans, comprenant le message général et un complément concernant la modification de la loi sur les routes nationales. Les députés ont souligné la nécessité d'une telle réforme. Les Verts ont toutefois estimé que le projet de l'exécutif était plus axé sur la satisfaction des besoins de l'économie que sur ceux de la protection de l'environnement. De nombreuses modifications de détail ont été apportées au projet. Nous retiendrons notamment que, dans la loi sur la protection de la nature et du paysage, le délai de recours a été fixé en règle générale à 30 jours pour tous les cantons. Cette disposition a été acceptée par 76 voix contre 58, bien que Moritz Leuenberger s'y opposa pour des motifs de souveraineté cantonale. Les députés ont rejeté une proposition de prolonger la durée de mise à l'enquête publique de la demande d'approbation des plans et de sa publication (organes officiels des cantons et des communes et Feuille fédérale) de 30 à 60 jours. Dans l'ensemble, la plupart des modifications concernant la loi sur les routes nationales, proposées par le Conseil fédéral, ont été acceptées. Le National a modifié la durée des zones réservées dans la loi sur les routes nationales et la loi sur les chemins de fer, passant de 8 à 5 ans, avec une prolongation de 3 ans au plus (l'exécutif prévoyait 4 ans). Concernant la modification de la loi sur les forêts, pour des projets cantonaux, les députés ont décidé que lorsque la surface de défrichage dépassera 5'000 m² ou quand elle sera située sur le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci consulteront l'OFEFP. Cet amendement, proposé par la majorité de la Ceate, a été approuvé par 94 voix contre 44; puis le projet a été accepté par 121 voix contre 4.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 18.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le **Conseil des Etats** a ensuite approuvé toutes les modifications apportées par le National. Concernant le défrichement, la divergence a été éliminée par 14 voix contre 13, selon une proposition de minorité de la Ceate. En outre, dans la loi sur l'aviation, la Chambre des cantons a souhaité ramener la durée des zones réservées à cinq ans, avec une possibilité de prolongation de 3 ans. Cette mesure a permis d'unifier les délais prévus par la loi fédérale sur les routes nationales et celle sur les chemins de fer. La grande Chambre a accepté cette ultime modification. Dans les **votes finaux**, le National a approuvé le projet par 161 voix contre 9, et la Chambre des cantons à l'unanimité.⁷

1) NZZ 9.11. und 19.12.73; Vat. 22.12.73.

2) Ldb, 6.2. und 8.12.76; NZZ, 6.10.76.

3) 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

4) AB NR, 1984, S. 738 ff.; AB NR, 1984, S. 818 ff.; AB NR, 1984, S. 973; AB NR, 1984, S. 975; AB NR, 1984, S. 983 f.; Wochen-Zeitung, 4.5.84; Presse vom 7.5., 19.6., 5.9. und 14.11.84; TW, 14.6.84; NZZ, 15.11.84; SGU-Bulletin, Sondernummer Juni 1984.

5) Presse du 10.5.94

6) BO CN, 1999, p. 49 ss.; BO CN, 1999, p. 53 ss.

7) BO CE, 1999, p. 440 ss.; BO CE, 1999, p. 599; BO CN, 1999, p. 1007 ss.; BO CN, 1999, p. 1405 s.