

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Verkehrspolitik</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Bericht</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gerber, Marlène  
Holenstein, Katrin  
Longchamp, Claude  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Bericht, 1984 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	5
Raumplanung und Wohnungswesen	5
Raumplanung	5
Umweltschutz	6
Naturschutz	6
Luftreinhaltung	6
Allgemeiner Umweltschutz	6

# Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>BPUK</b>	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>WUST</b>	Warenumsatzsteuer
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>NHG</b>	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz

---

<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>DTAP</b>	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>ICHA</b>	Impôt sur le chiffre d'affaires
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>LPN</b>	Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

BERICHT  
DATUM: 06.06.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Les augmentations de **saire des six directeurs des CFF** – ils devaient se partager un salaire de CHF 3,6 millions – ne sont pas passées inaperçues et l'affaire s'est politisée. La commission des transports et des télécommunications du Conseil national, ainsi que la Délégation des finances, ont demandé au Conseil fédéral de faire la lumière sur les rémunérations des cadres et sur la stratégie qu'il avait adoptée à l'égard des entreprises, qui lui sont encore liées. Elles voulaient aussi en savoir plus sur les indemnités et les parties liées à la prestation (bonus) versées aux membres des conseils d'administration. Néanmoins, les CFF étant une société anonyme, la Délégation des finances reconnaissait que les salaires versés respectaient les dispositions légales. Malgré ce battage, le conseil d'administration des CFF a approuvé la hausse des salaires accordée aux six directeurs de l'entreprise. Le total de leur traitement a toutefois été fixé à CHF 2,1 millions. En plus, un maximum de CHF 1,07 millions pourra être versé pour l'ensemble du bonus. A sa demande, Benedikt Weibel (directeur général) touchera CHF 120'000 de moins que prévu. Lors de sa session de printemps, le Conseil national a tiré à boulets rouges contre les augmentations massives de salaire que les dirigeants des CFF et de La Poste s'étaient octroyées. Le Conseil fédéral a été pris à partie par de nombreux parlementaires de tous bords, qui lui reprochaient sa passivité en tant qu'actionnaire majoritaire. Le seul parti n'hurlant pas avec les loups a été le PRD. Dans une réponse écrite, Moritz Leuenberger a promis un **rapport complet sur la question des salaires dans les entreprises publiques**, tout en précisant que le rapprochement avec le privé avait été voulu par ces mêmes partis. Approuvant le rapport commandé suite à l'émoi des hauts salaires publics, le Conseil fédéral a jugé que les salaires des cadres des ex-régies et des entreprises proches de la Confédération n'étaient pas exagérément rétribués. Le document passait au crible les pratiques de La Poste, de Swisscom, des CFF, de la RUAG, de la BNS, de la SUVA, de la SSR et de l'Institut fédéral de la propriété intellectuelle. En comparaison avec le secteur privé ou les entreprises semblables à l'étranger, l'étude montrait que les **rémunérations restaient dans une "frange inférieure"**. Pour l'Etat, il était hors de question qu'il intervienne dans un domaine du ressort de l'autonomie de gestion des sociétés. Bien qu'il ait renoncé à fixer des limites, le Conseil fédéral a souhaité une publication régulière des salaires des directeurs. Cette mesure de transparence devait à ses yeux avoir un effet "préventif" contre les rémunérations excessives. En outre, un groupe de travail planchera sur la définition de certains "principes", dont notamment la différence essentielle qu'a établi le Conseil fédéral entre les salaires des membres des conseils d'administration et ceux des dirigeants, soit entre la responsabilité politique et la gestion opérationnelle, plus directement soumise aux lois du marché. Ces lignes directrices devront également orienter l'évaluation des bonus et des avantages dans la prévoyance professionnelle. Swisscom sera toutefois dispensé de respecter ces recommandations. Le Conseil fédéral craignait de donner un "mauvais signal" et de nuire au cours de l'action en Bourse. Si le gouvernement jugeait les salaires acceptables, les cadres des entreprises concernées ne sortaient pas blanchis de l'examen qu'ils avaient subi. Le Conseil fédéral concédait que certaines entreprises avaient manqué de sensibilité politique, soit en forçant un peu la note en matière de salaire, de bonus ou de prévoyance professionnelle, soit en procédant à des augmentations avec une certaine précipitation.<sup>1</sup>

BERICHT  
DATUM: 25.09.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a accepté le **rapport d'activité des trois anciennes régies fédérales**. La Poste, Swisscom et les CFF avaient pour l'essentiel atteint les objectifs fixés par le gouvernement. Leurs activités en 2000 rentraient dans le cadre fixé pour la période 1997-2001 (1998-2002 pour les CFF). Seules ombres au tableau : premièrement, le personnel des chemins de fer s'avérait insatisfait dans les enquêtes périodiques conduites par les CFF; deuxièmement, les bases financières de La Poste étaient trop étroites en vue de la libéralisation du marché européen. Le gouvernement aurait dû renouveler les objectifs pour les ex-régies, mais il n'a pas pu le faire, car son projet de lier La Poste et Swisscom a été chahuté. Les Chambres ont eux aussi approuvé le rapport du gouvernement sur la réalisation des objectifs stratégiques assignés aux CFF, à La Poste et à Swisscom en 2000.<sup>2</sup>

BERICHT  
DATUM: 22.02.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a présenté au printemps un rapport sur l'**évolution du trafic transalpin de marchandises**. Il en ressort que la hausse du trafic de fret profite avant tout à la route (+10%) au détriment du rail (+0,1%). Le département en a conclu à la nécessité de poursuivre les efforts en matière d'optimisation de l'utilisation du réseau ferroviaire aux heures creuses, notamment par la révision de la méthode de tarification du sillon.<sup>3</sup>

BERICHT  
DATUM: 03.11.2009  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont fiables et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports.<sup>4</sup>

BERICHT  
DATUM: 24.08.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le rapport concernant le transfert du trafic transalpin pour l'année 2009 a confirmé la tendance observée l'année précédente. La crise économique a induit un **fort recul du trafic marchandises en 2009** (-7,4% par rapport à 2008), sur la route comme sur le rail. La récession a particulièrement affecté les chemins de fer, qui ont enregistré une baisse de 17,7% du volume de marchandises affrétées. La part des marchandises transportées par rail est ainsi passée de 64% en 2008 à 61% en 2009. Cela résulte d'une part de la forte baisse des coûts des transports routiers et d'autre part du fait que la route prend essentiellement en charge le transport des biens destinés à la satisfaction des besoins quotidiens, pour lesquels la demande n'est guère sensible à la conjoncture économique. Le rapport a montré que les mesures en vigueur ne permettraient d'atteindre ni l'objectif intermédiaire d'un million de courses transalpines annuelles en 2011, ni l'objectif définitif de 650'000 courses annuelles au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gothard. Afin d'inverser la tendance, le DETEC a indiqué que de nouveaux instruments seraient nécessaires et plaidé une nouvelle fois en faveur d'une bourse du transit alpin. Le département a indiqué œuvrer dans cette perspective avec les autres pays alpins. À l'été, le DETEC a communiqué une hausse du trafic alpin de marchandises au premier semestre, en particulier par le rail (+16,5% par rapport à la période correspondante de 2009), qui demeure toutefois en deçà du niveau record enregistré en 2008.<sup>5</sup>

BERICHT  
DATUM: 17.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Nach dem Einbruch im Vorjahr nahm das Gesamtvolumen des alpenquerenden Gütertransits auf Strasse und Schiene 2010 um 12% zu. Während der Transport auf der Strasse wieder annähernd den Wert von 2008 erreichte, kam der Anteil der auf der Schiene durch die Alpen transportierten Güter am Gesamtvolumen mit rund 63% nicht ganz auf den Vorkrisenwert von 64%. Insgesamt wurden 2010 1,25 Mio. Lastwagenfahrten registriert, was beinahe das Doppelte der über den Alpenschutz-Artikel erlaubten Anzahl transalpiner Güterfahrten ausmachte. Bereits in den Jahren zuvor hatte sich abgezeichnet, dass weder das Verlagerungszwischenziel (1 Mio. alpenquerende LKW-Fahrten) noch das mit dem Alpenartikel konforme Endziel von 650'000 Transits – zu erreichen zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels – erzielt werden dürften. Im **Verlagerungsbericht 2011** wurde das voraussichtliche Verfehlen des Verlagerungsziels unter den bestehenden Rahmenbedingungen (politische Skepsis gegenüber weiteren Lenkungsabgaben, europäische Vorbehalte

bezüglich der von der Schweiz angedachten Alpentransitbörse) bestätigt. Demnach lasse sich zum Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels höchstens eine Stabilisierung des alpenquerenden Güterverkehrs auf dem Niveau von 2012 erreichen. <sup>6</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 21.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Auf Anregung der ständerätlichen KVF, die alle Vorstösse zum Verkehrsregime während der geplanten Sanierung zurückstellte (Mo. 10.3878 Lombardi (cvp, TI) und St.Iv. (TI) 10.3001, die beide den Bau einer zweiten Röhre fordern), um diese gebündelt in die für 2012 geplante Bundesratsvorlage einfließen zu lassen, bestellte das Astra im Frühjahr beim Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) einen Bericht zu den „**Regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Varianten zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**“. Dieser sollte die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der drei diskutierten Sanierungsvarianten (Vollsperrung ohne Sommeröffnung, Vollsperrung mit Sommeröffnung sowie Bau einer zweiten Röhre vor Beginn der Sanierung) ausloten, mit denen die zwei Anrainerkantone Tessin und Uri sowie die Kantone an den potenziellen Ausweichrouten (Graubünden und Wallis) zu rechnen hätten. Die Studie errechnete für die erste Variante den grössten, für die dritte den geringsten Wertschöpfungsverlust. Im Tessiner Tourismus, im Urner Geschäftsverkehr und im Gewerbe an den Zubringern zum Strassentunnel (Raststätten, Tankstellen usw.) wären lokal vereinzelte Härtefälle nicht zu vermeiden. Mit Beeinträchtigungen hätten auch die spezialisierte Logistikbranche, der Frischwarentransport Richtung Norden und Wachstumsbranchen mit hohem Standortwettbewerb zu rechnen. Die Investitions- und Betriebsausgaben wurden von der Seco-Studie für die erste Variante bei CHF 1,2, die zweite bei CHF 1,3 und die dritte bei CHF 2,7 Mrd. geschätzt. (Siehe auch die Artikel zu den Diskussionen in den Jahren 2009 und 2010.) <sup>7</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 31.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Die Zahl schwerer **Güterfahrzeuge im alpenquerenden Güterverkehr** nahm 2012 um 4.0% ab: Nach 1.25 Mio. Lastwagenfahrten im Jahr 2011 wurden 2012 noch 1.209 Mio. Fahrten registriert. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 liegt die Zahl der schweren Güterfahrzeuge damit zwar um 13.9% tiefer, aber noch 559'000 Fahrten über dem Zielwert des Güterverlagerungsgesetzes. Ohne die mehrwöchige Totalsperrung der Gotthardschienenachse infolge eines Felssturzes bei Gurtellen im Juni 2012 und ohne die Totalsperre der Simplonschienenachse aufgrund Sanierungsarbeiten im August 2012 wäre die Zahl der Fahrten um ca. 13'000 tiefer ausgefallen, was ein Minus von 5.0% (statt 4.0%) gegenüber dem Vorjahr ausgemacht hätte. Im alpenquerenden Schienengüterverkehr resultierte gemessen am Vorjahr ein Rückgang um 7.5%. Die oben erwähnte Streckensperrung am Gotthard dürfte allein für ein Viertel des Rückganges verantwortlich sein. Neben der Sperrung der Simplonstrecke im August war der Schienengüterverkehr auch von Streiks in Italien und im Hafen von Rotterdam betroffen. <sup>8</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 28.06.2017  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung eines Postulats der KVF-SR veröffentlichte der Bundesrat im Juni 2017 seinen **Bericht zu den Massnahmen der Via Sicura**. Zwar wird die Zeit von drei Jahren seit der Inkraftsetzung der ersten Via Sicura-Massnahmen für die Evaluation im Bericht als eher knapp bezeichnet, doch insgesamt stellt der Bericht den Massnahmen ein gutes Zeugnis aus: Die Unfallzahlen sind tief. Positiv ausgewirkt hätten sich insbesondere vier Massnahmen: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufschaffere, das Lichtobligatorium für Motorfahrzeuge am Tag, die Regelung von Raserdelikten und die Infrastrukturmassnahmen. Zur Diskussion stellen möchte der Bericht den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe bei Raserdelikten, die Senkung der Mindestdauer des Führerausweises auf sechs Monate und die Erhöhung des Ermessensspielraums der Gerichte beim Rasertatbestand. Weiter könnte die Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden. Zwei Massnahmen, die noch gar nicht in Kraft getreten sind, könnten aus dem Via Sicura-Paket gestrichen werden: Sowohl der Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern als auch von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten wären im Verhältnis zum Nutzen zu aufwendig. Weiter wird vorgeschlagen, das Fahren mit Licht am Tag bei schnellen E-Bikes zu empfehlen. <sup>9</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 08.03.2018  
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 nahm der Nationalrat vom im Dezember 2017 vom Bundesrat publizierten **Verlagerungsbericht 2017** Kenntnis. Auf die grösste Resonanz stiessen im Rat die im Bericht enthaltenen Angaben, wonach die Anzahl alpenquerender Lastwagen in der Berichtsperiode erstmals unter eine Million gesunken war und der Marktanteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr auf 71% angestiegen ist. Bundesrätin Leuthard erklärte diesbezüglich, die schweizerische Verlagerungspolitik sei ein «extremes Erfolgsmodell». Während mehrere Fraktionen ihre Freude oder Zufriedenheit mit diesen Zahlen ausdrückten, betonten insbesondere die Fraktionen der SP, der Grünen und der Grünliberalen, dass das Verlagerungsziel noch nicht erreicht sei und es deshalb weiterer Anstrengungen bedürfe.

Der Bericht enthielt im Weiteren erste Zahlen zu den Auswirkungen des Unfalls in Rastatt, welcher eine Streckenblockierung auf der Rheintallinie zur Folge hatte. Immerhin zwei Drittel des normalen Volumens des alpenquerenden Schienengüterverkehrs konnte während der rund siebenwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke abgewickelt werden. Im Rat wurde kritisiert, dass noch nichts unternommen worden sei, um derartige Ereignisse zukünftig rascher zu beheben.<sup>10</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 13.03.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteauffälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.<sup>11</sup>

### Strassenverkehr

**BERICHT**  
DATUM: 18.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

Trente ans après sa mise en service, en 1980, le **tunnel routier du Saint-Gothard** a une nouvelle fois suscité de vives discussions au cours de l'année sous revue. Après que l'OFROU a annoncé que sa réfection nécessiterait la fermeture complète du tunnel, les partis bourgeois se sont mobilisés en faveur de la construction d'un second tube tant au niveau cantonal que fédéral. Au parlement, 100 conseillers nationaux et 28 sénateurs, tous issus des rangs bourgeois, ont déposé à l'automne des propositions individuelles en ce sens. À l'inverse, les partis de gauche, les organisations de protection de l'environnement et l'Initiative des Alpes ont rejeté cette proposition au motif qu'elle allait à l'encontre l'objectif de transfert de la route au rail et violait en ce sens l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Dans le canton d'Uri, l'initiative populaire cantonale lancée par les jeunes UDC en faveur d'un second tube a abouti, tandis que les sections tessinoises des partis bourgeois et la Lega dei Ticinesi ont pris position dans le même sens. Au mois de septembre, le Conseil national a adopté, par 90 voix contre 56, un postulat Rime (udc, FR) (08.3560) visant à ce que le Conseil fédéral examine la possibilité du percement d'un second tube. En fin d'année, le Conseil fédéral a présenté un rapport complet concernant la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard en réponse au postulat de la CTT-CE que lui avait transmis la chambre des cantons l'année précédente. Prévue entre 2020 et 2025, la réfection vise à rehausser le plafond intermédiaire du tunnel, à renouveler le système d'évacuation des eaux et à conformer les installations de sécurité aux normes actuelles. Compte tenu de l'ampleur de l'entreprise, le gouvernement juge nécessaire la fermeture complète du tunnel durant environ 900 jours, évoquant deux options quant à la planification des travaux. La première consiste en la fermeture annuelle du tunnel durant environ deux ans et demi. Réalisés d'une traite, les travaux coûteraient CHF 650 millions. La seconde option prévoit quant à elle la fermeture du tunnel 280 jours par an (de mi-septembre à fin juin) durant trois ans et demi et des coûts de réfection de CHF 752 millions. Quant à la gestion du trafic durant la réfection, le Conseil fédéral propose le transfert de la route au rail du transport des personnes, via le tunnel de faîte du Saint-Gothard (Göschenen-Airolo), et des marchandises, grâce au tunnel de base du Gothard



(Erstfeld-Bodio). Le gouvernement juge cependant que ces solutions ne suffiront pas à empêcher les répercussions négatives de la fermeture du tunnel routier pour les cantons d'Uri et du Tessin. La construction d'un second tube n'est toutefois pas nécessaire : outre son coût élevé (environ CHF 2 milliards), elle exigerait une modification de la Constitution et ne serait pas achevée d'ici au lancement des travaux de réfection. Le Conseil fédéral a par ailleurs assuré que les cantons concernés et les commissions des transports des chambres seront associés aux discussions concernant les deux options préalablement à la décision définitive du collège gouvernemental.<sup>12</sup>

## Eisenbahn

BERICHT  
DATUM: 26.08.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les membres de ce groupe ont rendu leur rapport à la fin de l'été. Estimant qu'il était indispensable de réduire le coût des NLFA de CHF 18 à 13 milliards (prix 1995) si l'on entendait avoir une chance de les financer, **les experts du DFF et du DFTCE ont proposé deux variantes signifiant un redimensionnement conséquent des projets initiaux.** Selon les deux scénarios, seuls les tunnels de base seraient en effet construits, du moins dans un premier temps, sans les voies d'accès ni le raccordement de la Suisse orientale. La première variante, estimée à CHF 11.3 milliards, consisterait à construire simultanément les deux tunnels de base, mais en réduisant le Lötschberg à une seule voie. La seconde variante, d'environ CHF 12.4 milliards, reviendrait à construire le seul tunnel de base du Gothard dans une première étape, renvoyant à plus tard la construction du Lötschberg (sur deux voies), qui ne serait opérationnel qu'en 2015. Dans les deux variantes, la ligne du Gothard – à laquelle s'ajouteraient les tunnels du Monte-Ceneri (TI) et du Zimmerberg (ZH) – absorberait la quasi-totalité du trafic de marchandises, ce qui, selon les estimations des experts, serait à la mesure de ses capacités. Le groupe de travail a justifié le sacrifice du Lötschberg en soulignant que la nécessité de cette transversale n'était pas absolue pour le trafic de marchandises. Au sujet du renoncement aux voies d'accès, les membres du groupe de travail ont estimé que les nouvelles technologies ferroviaires (train à caisson inclinable) apportaient des solutions suffisamment efficaces, notamment du point de vue de la rapidité. Enfin, selon les hauts fonctionnaires des deux départements, la Suisse ne manquerait cependant pas à ses engagements européens, puisque le temps de parcours n'augmenterait pas de plus de dix minutes.

**Au sujet du financement, le groupe de travail a envisagé un plan d'action spécial** qui ne ferait appel à l'emprunt que dans une proportion de 25 pour cent (CHF 500 millions par an) et serait alimenté par les deux tiers du produit de la future redevance poids lourd liée aux prestations (CHF 400 millions par an), par une taxe ferroviaire ponctionnée sur le trafic voyageurs et marchandises (50 millions) ainsi que par une hausse de 10 centimes des droits sur les carburants (600 millions). A ces recettes s'ajouterait, comme prévu dans l'arrêté voté en 1991, une partie du revenu actuel des droits de douanes sur les carburants (450 millions). L'ensemble de ces ponctions ne serait effectué que le temps d'achever les différents projets et servirait également – conformément aux souhaits exprimés par les partis gouvernementaux – à couvrir le financement d'autres infrastructures (Rail 2000, raccordement de la Suisse romande au réseau à grande vitesse, programme antibruit). Pour en accroître l'acceptabilité politique, ces nouvelles taxes alimenteraient en outre le compte routier pour un montant de CHF 300 millions annuels.<sup>13</sup>

## Raumplanung und Wohnungswesen

### Raumplanung

BERICHT  
DATUM: 30.11.2018  
MARLÈNE GERBER

Ende November 2018 publizierte der Bundesrat einen unter Leitung des ARE erstellten **Bericht** in Erfüllung eines Postulats Vogler (csp, OW), in dem er aufzeigte, wie die **Koordination der Raum- und Verkehrsplanung in Zukunft verbessert** werden kann. Zur Erstellung des Berichts wurden neben den zuständigen Bundesstellen auch Verkehrs- und Raumplanungs-Verantwortliche in diversen Kantonen und aus der Agglomeration Lausanne sowie die BPUK, der Städteverband, der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), der Raumplanungsverband EspaceSuisse und verschiedene Planungsbüros einbezogen. Der Bericht schlussfolgert, dass die heutige Koordination zwischen der vom Bund geprägten Verkehrsplanung und der in erster Linie den Kantonen obliegenden Raumplanung zielführend ist und demnach keine neuen Instrumente geschaffen werden müssen. Ebenso soll an der bestehenden Kompetenzordnung festgehalten werden. Dennoch schlug der Bundesrat punktuelle Verbesserungen vor. Diese

beinhalten insbesondere die Stärkung des Sachplans Verkehr als Instrument der Gesamtverkehrskoordination oder etwa auch die Intensivierung des Erfahrungsaustausches von Verantwortlichen für Raumplanung und Verkehr auf allen drei Staatsebenen, die stärkere Berücksichtigung von raumplanerischen und ökologischen Auswirkungen bei der Planung raumwirksamer Verkehrsprojekte oder das Festhalten von Qualitätskriterien für Siedlungsdichte und Siedlungsverträglichkeit in den Richtplänen. Nicht zuletzt sollen auch Pilotprojekte und Forschungsprogramme im Bereich der nachhaltigen Raumentwicklung und Mobilität stärker unterstützt werden.<sup>14</sup>

## Umweltschutz

### Naturschutz

BERICHT  
DATUM: 31.12.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Um dem Natur- und Heimatschutz mehr politisches Gewicht zu geben, wie dies parlamentarische Vorstösse zur Verstärkung der Staatstätigkeit in diesem Bereich immer wieder forderten, wurde die **Stellung der Abteilung Natur- und Heimatschutz im Bundesamt für Forstwesen aufgewertet** und eine neue Hauptabteilung Landschaftsschutz geschaffen. Mit einem Zuschuss von CHF 2 Mio. aus dem Treibstoffzollzuschlag erhielten die finanziellen Mittel zur Gewährung von Subventionen gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) eine dringend nötige Aufbesserung. Von zusätzlichen CHF 15 Mio. aus Treibstoffzollerträgen profitierte auch die Denkmalpflege; die umstrittene Praxis, Denkmalschutzsubventionen für finanzstarke Kantone aus Spargründen nicht mehr zu gewähren, soll nun überprüft werden.<sup>15</sup>

### Luftreinhaltung

BERICHT  
DATUM: 24.08.1989  
SERGE TERRIBILINI

Cette entreprise **présenta une série de mesures drastiques** au Conseil fédéral, conditions sine qua non pour retrouver un air aussi pur qu'il y a trois décennies. Parmi celles-ci, figurent une proposition d'augmentation de 30 pour cent du prix des carburants et des combustibles fossiles ainsi qu'une série de taxes sur les composés organiques volatils (solvants et vernis), des fixations de valeurs limites plus sévères pour les émissions de NOx et un contingentement des produits énergétiques. Après étude de ce rapport, le Conseil fédéral a arrêté un plan de 27 mesures et dont la décision définitive d'application sera prise au milieu de l'année 1990. Même s'il a renoncé à une taxe sur les énergies fossiles et au contingentement des agents énergétiques, politiquement difficiles à faire accepter, il propose néanmoins plusieurs options importantes: l'introduction de l'écobonus (idée énoncée en 1985 par l'Association suisse des transports (AST)), une taxe supplémentaire pénalisant les poids lourds qui polluent trop ainsi qu'une taxe établie par rapport aux kilomètres parcourus, une taxe d'incitation sur les combustibles et sur les composés organiques volatils, le maintien des limitations de vitesse à 80/120 km/h, l'amélioration thermique des bâtiments, l'encouragement des énergies renouvelables, l'ICHA sur les combustibles etc.<sup>16</sup>

### Allgemeiner Umweltschutz

BERICHT  
DATUM: 31.12.1984  
CLAUDE LONGCHAMP

Obwohl das **Berichtsjahr als «Jahr der Berichte» zur Umweltbedrohung**, insbesondere zum Waldsterben, charakterisiert werden kann, wurde sichtbar, dass Informationen allein nicht genügen, um die gegenwärtige Situation zu ändern. Ihnen werden in naher Zukunft vielmehr auch Taten folgen müssen. Diese könnten in ihren Auswirkungen so umfassend werden, dass der Umweltbereich ähnlich der Raumplanung in den 70er Jahren zu einer neu integrierenden Politikdomäne würde. 1984 bereits feststellbar waren die Folgen für die Energie-, Verkehrs- und Forstpolitik. Im Rahmen der Bemühungen um eine Totalrevision der BV wurde diskutiert, ob das ökologische Denken als neue Basis dienen könnte.<sup>17</sup>

1) Presse du 6.6.01.; Presse du mois de février et du 20.3.01.

2) BO CN, 2001, p. 974 ss.; BO CE, 2001, p. 548 ss.; presse du 25.5.01; LT, 26.9.01.

3) NZZ, 23.2.08.

4) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.

5) Presse du 16.3.10.; presse du 24.8.10.

6) NZZ, 4.3.11; CdT, 9.9.11; BaZ, 8.10.11; Presse vom 17.12.11; Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr (2011). Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2010". (S. 31).

7) AB SR, 2011, S. 280; NLZ und CdT, 20.12.11; SGT, 21.12.11; Lit. "Seco (Hg.) (2011). Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr"; "Seco / ASTRA / Ernst Basler und Partner (2011). Regionalwirtschaftliche Auswirkungen zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, Synthesericht"; "Seco (Hg.) (2011). Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (5

Hefte)"; "Seco / Arge Infrast - Rapp Trans (2011). Regionale Auswirkungen einer sanierungsbedingten Sperrung des Gotthardstrassentunnels bzw. des Baus einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard: Teilpaket Güterverkehr".

8) 2. Semesterbericht Monitoring Flankierende Massnahmen, BAV ASTRA BAFU, März 2013.

9) Bericht BR

10) AB NR, 2018, S. 295 ff.; Bericht BR vom 01.12.2017

11) Bericht ARE vom 13.3.19

12) NZZ, 28.1 (Uri) et 28.4.10 (Tessin); presse du 13.10 (partis bourgeois) et du 18.12.10 (CF); BO CN, 2010, p. 1442 s.

13) Presse du 26.8.95.

14) Bericht BR vom 30.11.18; Medienmitteilung UVEK, ARE, BR vom 30.11.18

15) AB SR, 1985, S 668 ff.; AS, 1986, S. 52 f.; AS, 1986, S. 66; Hunziker (1985). Landschaftsschutz konkret.; SBN (1985). 75 Jahre Naturschutz in der Schweiz.; TA, 15.4.85; BaZ, 11.12.85.; Ueberdiek (1985). Naturschutz und Landschaftspflege: Analyse und Programmierung eines Politikfeldes.; Verhandl. B. vers., 1985, IV, S. 69; Verhandl. B. vers., 1985, IV, S. 83

16) Suisse, 1.5.89; NZZ, 13.6. et 21.6.89; Presse du 29.6., 26.7. et 24.8.89.

17) Freiburghaus und Zimmermann (1984). Der Fall Seesanieung.; Freiburghaus und Zimmermann (1985). Der Fall Ökologie im Bergegebiet.