

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Kantonale Politik
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Da Pozzo, François
Gilg, Peter
Holenstein, Katrin
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Da Pozzo, François; Gilg, Peter; Holenstein, Katrin; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Kantonale Politik,
1967 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität
Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	1
Luftfahrt	1
Umweltschutz	1
Naturschutz	2
Lärmschutz	2

Abkürzungsverzeichnis

BAFU Bundesamt für Umwelt
LSV Lärmschutz-Verordnung

OFEV Office fédéral de l'environnement
OPB Ordonnance sur la protection contre le bruit

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

KANTONALE POLITIK
DATUM: 17.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai konnte sich der **Urner Souverän** zu einem allfälligen zweiten Strassentunnel am Gotthard äussern. Er stimmte über die Initiative der jungen SVP ab, welche die Einreichung einer Standesinitiative für den Bau einer zweiten Röhre verlangte. Mitte Mai entschieden die Urnerinnen und Urner mit doppeltem Nein gegen die Initiative (52,4% Nein) und den regierungsrätlichen Gegenvorschlag, der zwar den Bau eines zweiten Tunnels unterstützte, den alten Strassentunnel nach erfolgtem Bau des neuen jedoch stilllegen wollte.¹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

KANTONALE POLITIK
DATUM: 16.11.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nachdem in Zürich und anderen deutschschweizer Städten der grosszügige **Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs** seit einigen Jahren im Gang ist, werden nun auch in **Genf** entsprechende Projekte konkret diskutiert. Die Kantonsregierung sprach sich für den Bau einer Metro aus, deren Baukosten sie auf rund CHF 1 Mia. veranschlagte. Unterstützt wurde sie darin von den Bürgerlichen und den Automobilverbänden, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass sie von ihren Plänen zur gleichzeitigen Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs absehe. Opposition erwuchs dem Projekt von den Grünen und der SP, welche einen Ausbau des oberirdischen Tramnetzes bevorzugen.²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 13.06.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Auch im Kanton Genf **hiessen die Stimmbürgerinnen und -bürger den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes mit grosser Mehrheit gut**. Die Entscheidung betraf lediglich das Prinzip eines Ausbaus, während die umstrittene Frage des Verkehrsmittels – Bau einer Metro oder Ausbau des Tramnetzes – vorläufig ausgeklammert blieb. Gleichzeitig stimmte der Genfer Souverän auch einer Volksinitiative für eine neue Strassenverbindung zwischen den Seeufnern zu, wobei auch hier lediglich grundsätzlich über eine neue Seeuferverbindung abgestimmt wurde, während die Frage Untertunnelung oder Überbrückung der Seebucht sowie die Linienführung nicht zur Debatte standen.³

Luftfahrt

KANTONALE POLITIK
DATUM: 07.12.1967
PETER GILG

In der Waadt führten die Bemühungen um einen **Ersatz für den Flugplatz von Rennaz**, der bisher den touristischen und sportlichen Interessen der oberen Genferseegegend diene, der aber dem Nationalstrassenbau weichen muss, zu grosser Erregung in der betroffenen Bevölkerung; es kam zur Lancierung zweier **kantonalen Verfassungsinitiativen**, die nicht nur verkehrspolitische, sondern auch staatspolitische Bedeutung haben. (So wurde auch die Aufhebung der 1961 eingeführten Beschränkung des Initiativrechts verlangt.)⁴

Umweltschutz

Naturschutz

Une initiative populaire lancée par le PS bernois **désirait que le canton garantisse la sauvegarde du site naturel** et l'accès du public aux rives des lacs et des cours d'eau. Dans le canton de Schaffhouse, les milieux intéressés par la protection de la nature avaient lancé une initiative pour la protection du plateau de Randen. Ce projet visait une interdiction générale de circuler. Au lendemain d'une campagne électorale intense, cette initiative a été très nettement rejetée en votation par une majorité des deux tiers. Le contre-projet présenté par le gouvernement et qui prévoyait une interdiction de circuler le dimanche seulement, avait déjà échoué au parlement cantonal. En revanche, le Grand Conseil bâlois a prouvé que l'on pouvait même protéger la nature dans les villes, en adoptant une loi sur le maintien et le développement du nombre d'arbres. Elle prévoit avant tout de soumettre à autorisation l'abattage des arbres et de soutenir de nouvelles plantations par des subventions. Ce que les représentants du peuple bâlois ont considéré comme juste en ce qui concerne la protection des arbres, ils l'ont aussi estimé convenable pour ce qui est de la sauvegarde des bâtiments dignes de protection. La preuve en est une loi sur la protection des monuments, adoptée contre l'avis du gouvernement, et qui donne au canton la compétence d'intervenir d'une manière aussi variée qu'étendue dans ce domaine.⁵

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.⁶

1) NZZ und CdT, 27.1.11; Presse vom 16. und 17.5.11.

2) JdG, 9.9., 23.9., 1.10., 4.11. und 16.11.87; Suisse, 3.10.87.

3) JdG, 3.2., 19.3., 2.6., 3.6., 6.6. und 13.6.88; NZZ, 25.2., 19.3. und 3.6.88; Bund, 24.3.88.

4) GdL, 25.1., 19.6., 30.6., 9.8. und 8.12.67.

5) BaZ, 1.8., 30.1., 16.2., 20.2., 21.2., 19.3., 21.3., 22.3., 12.6., 17.10., 18.10., 12.11. und 29.12.80; Vat., 4.3.80; Ldb, 10.4. und 10.7.80; Bund, 19.3., 24.4. und 16.8.80; TW, 19.3. und 18.10.80; NZZ, 28.3. und 1.12.80; SGT, 17.11.80.

6) 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