

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik, Raumplanung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
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
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Brändli, Daniel
Bühlmann, Marc
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Müller, Eva
Müller, Sean
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Strohmann, Dirk

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Brändli, Daniel; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Müller, Eva; Müller, Sean; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Strohmann, Dirk 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Raumplanung, Bericht, 1990 – 2019*. 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
Föderativer Aufbau	1
Städte, Regionen, Gemeinden	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	5
Raumplanung und Wohnungswesen	6
Raumplanung	6
Umweltschutz	11
Naturgefahren	11
Bodenschutz	12

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-NR	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BV	Bundesverfassung
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
PVK	Parlamentarische Verwaltungskontrolle
RPG 2	Revision Raumplanungsgesetz - 2. Etappe

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
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
CDG-CN	Commission de gestion du Conseil national
ARE	Office fédéral du développement territorial
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
Cst	Constitution fédérale
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
CPA	Contrôle parlementaire de l'administration
LAT 2	Deuxième étape de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Föderativer Aufbau

Städte, Regionen, Gemeinden

BERICHT
DATUM: 21.08.2015
MARC BÜHLMANN

Mitte Mai legte der Bundesrat den Bericht zur Erfüllung der beiden gleichlautenden Postulate Germann (svp, SH) und Fluri (fdp, SO) (Po. 13.3820) vor. Beide Vorstösse verlangten eine Evaluation der Wirkung des Städte- und Gemeindeartikels (Artikel 50 BV). Die beiden Parlamentarier vertraten dabei auch die Interessen des Schweizerischen Städteverbandes bzw. des Schweizerischen Gemeindeverbandes, die Kurt Fluri bzw. Hannes Germann präsidierten. Insgesamt beurteilte die Regierung den Artikel 50 BV, der die Gemeindeautonomie sichert und den Bund zu Rücksichtnahme auf die unterste föderale Ebene verpflichtet, als behutsame und erfolgreiche Neuerung. Gemeinden seien gestärkt und Städte vermehrt in den Fokus der Bundespolitik gerückt worden, ohne dass dies auf Kosten der ländlichen Gemeinden gegangen wäre. Der Bericht machte allerdings auch Mängel und Verbesserungspotenzial aus. Die spezifischen Anliegen aller Gemeinden, und insbesondere der Städte, der Agglomerationen und der Berggebiete müssten bei Rechtsetzung und Vollzug noch stärker berücksichtigt werden. Dies solle in Zukunft bei der Vorbereitung von Erlassen (via Vernehmlassungsverfahren), bei der Koordination in der Raumordnungspolitik aber auch bei den statistischen Grundlagen geschehen. Zu beschliessende Massnahmen sollen künftig auch auf ihre Miliztauglichkeit sowie auf für Gemeinden unterschiedliche raumrelevante Auswirkungen überprüft werden.

In einem Beitrag in der NZZ kommentierte Kurt Fluri den Bericht des Bundesrates. Er ging mit der Regierung zwar einig, dass der Artikel wichtige Neuerung gebracht habe. Allerdings seien die vorgeschlagenen Verbesserungen nur sehr bescheiden. Insbesondere in der Finanz- und Steuerpolitik, die sehr starke und unmittelbare Auswirkungen auf die Gemeinden entfalte, blieben die Anliegen der Gemeinden unberücksichtigt. Fluri verwies auf die Unternehmenssteuerreform III – ein Geschäft, das 2014 bereits die neu geschaffene Konferenz der städtischen Finanzdirektoren und den Schweizer Städteverband umgetrieben hatte. Wenige Wochen nach dem NZZ-Beitrag forderte der Städte- zusammen mit dem Gemeindeverband in einem an alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier gerichteten Brief Entschädigungen für die drohenden Einnahmeeinbussen durch ebendiese Steuerreform. Entweder seien die Kantone zu verpflichten, die Ausgleichszahlungen, die sie vom Bund erhalten, zumindest teilweise an die Gemeinden weiterzuleiten, oder aber Kantonen und Gemeinden sei die Mehrwertsteuer zu erlassen. Es sei nicht länger zulässig, dass Bund und Kantone immer mehr Kosten auf die Gemeinden abwälzten, ohne entsprechende Entschädigungen bereitzustellen. Die Forderung nach mehr **Einfluss der Gemeinden auf die nationale Politik** wird also zunehmend lauter.¹

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.²

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 2000.³

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.⁴

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.⁵

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 2008.⁶

BERICHT
DATUM: 17.12.2010
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.⁷

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 Frischwaretransport 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.)⁸

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 Gurtneilen 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 einen 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.⁹

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 Berufsschauffeure, 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 Führerausweisentzugs 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.¹⁰

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.¹¹

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.¹²

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.¹³

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.¹⁴

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

Unterstützung in diesem Bestreben erhielt die Regierung durch die zuständige **Kommission des Nationalrats**, welche das Ende 1989 vorgelegte **bundesrätliche Realisierungsprogramm zur Raumordnungspolitik zustimmend zur Kenntnis** nahm. Im Oktober verabschiedete sie in diesem Zusammenhang zusätzlich eine Motion, wonach der Bundesrat dem Parlament einmal pro Legislaturperiode über den Stand, die Ergebnisse sowie die Wirksamkeit des raumplanerischen Realisierungsprogrammes Bericht zu erstatten hat.¹⁵

BERICHT
DATUM: 27.11.1990
DIRK STROHMANN

Die **Richtpläne der Kantone Freiburg und Sankt Gallen** wurden vom Bundesrat unter den üblichen Einschränkungen genehmigt, derjenige **Graubündens** in zwei Punkten angepasst. Damit stehen noch immer die Pläne der Kantone Genf, Jura und Tessin aus.¹⁶

BERICHT
DATUM: 31.12.1990
DIRK STROHMANN

Für nicht vordringlich hält die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe «Weiterentwicklung des Bodenrechts», welche 1988 nach der Abstimmung über die sogenannte «Stadt-Land-Initiative» gebildet worden war, **eine neue Verfassungsgrundlage zur Bodenpolitik**. Zwar verneint ihr Bericht, in dessen Zentrum das Anschlussprogramm steht, welches die bodenrechtlichen Sofortmassnahmen ablösen soll, keineswegs die Wünschbarkeit einer Überarbeitung der eigentums- und bodenrechtlichen Verfassungsbestimmungen. Sie hält jedoch das bestehende verfassungsrechtliche Instrumentarium grundsätzlich für ausreichend, die anstehenden Probleme zu lösen, weshalb von dem politisch wie finanziell riskanten Schritt einer Revision im Bereich der Eigentumsverfassung vorerst abgeraten wird.¹⁷

BERICHT
DATUM: 18.05.1991
DIRK STROHMANN

Als wohl wichtigste Arbeit auf dem Gebiet der Raumplanung konnte im Berichtsjahr das vom Bundesrat 1985 beim Nationalfonds in Auftrag gegebene **Nationale Forschungsprogramm «Boden»**, welches insgesamt in 67 Projekten gegen 150 Forschende beschäftigt hatte, abgeschlossen und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die im Schlussbericht zusammengefassten Massnahmen für eine neue «Kultur» im Umgang mit dem Boden postulieren folgende Grundsätze:

BERICHT
DATUM: 04.11.1991
DIRK STROHMANN

– Stärkere Nutzung des bestehenden Verdichtungspotentials in den äusseren Stadtquartieren, Vorortgemeinden und mittleren urbanen Zentren, vor einer Neuerschliessung weiteren Baulandes sowie regionale Anpassung der Bauvorschriften

an eine derartige innere Erneuerung und Verdichtung.

– Begrenzung des Wachstums "nach aussen" durch eine engere Umschreibung der Bauzone sowie die Verschärfung der Vollzugsinstrumente durch die Einführung einer bundesrechtlichen Enteignungskompetenz zur Durchsetzung zonenkonformer Nutzung und eine mittelfristige Kontingentierung der Siedlungsfläche; Konkretisierung und Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den kantonalen Richtplänen und Förderung des raumsparenden öffentlichen Verkehrs durch höhere Treibstoffkosten.

– Veröffentlichung von Handänderungen und Preisen sowie Einführung einer Bodenpreisstatistik des Bundes; angemessene Abschöpfung der durch die konzentrierte Besiedlung anfallenden höheren Bodenerträge und deren Verwendung für öffentliche Aufgaben; Verstärkung der Wohnhilfe des Bundes und deren Ausrichtung auf raumsparende Massnahmen, etwa zur Gewinnung zusätzlicher Wohneinheiten in bestehenden Gebäuden.

– Reduktion oder gänzlichliches Verbot der vom Boden nicht abbaubaren Schadstoffe, insbesondere Bekämpfung der umweltschädigenden Düngung, und Erweiterung des Leistungsauftrags an die Landwirtschaft durch ökologische Aspekte. Erhaltung naturnaher Lebensräume für Tiere und Pflanzen durch Inventarisierung der bestehenden Gebiete und deren Vergrösserung auf etwa das Doppelte.¹⁸

BERICHT
DATUM: 16.12.1991
DIRK STROHMANN

Schliesslich beschloss die Landesregierung noch eine **Totalrevision der Verordnung über die Benützung des eidgenössischen Kartenwerks und der Pläne der Grundbuchvermessung**. Damit wurde deren Benützung für den privaten Eigengebrauch in Anlehnung an das Urheberrechtsgesetz freigegeben.¹⁹

BERICHT
DATUM: 29.05.1995
EVA MÜLLER

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Bericht **«Grundzüge der Raumordnung Schweiz»**, mit dem das Bundesamt für Raumplanung Impulse gegen die Zersiedelung geben wollte, und der möglicherweise in eine Totalrevision des RPG münden soll, gingen vorwiegend «Ja aber»-Stellungnahmen ein. Verschiedene ländliche Stände empfanden das Raumordnungskonzept eines vernetzten Städtesystems und einer verstärkten Funktionsteilung der Wirtschaftsräume als **zu «städtelastig»** und kritisierten, dass die ländlichen Räume und Berggebiete einmal mehr als wirtschaftlich vernachlässigbare Ergänzungsräume und Natur- und Erholungsgebiete für die städtischen Zentren dargestellt und behandelt würden. Die Regionalkonferenz der Nordwestschweizer Regierungen befürchtete eine zu grosse Konzentration auf den Ballungsraum Zürich. Die Bündner Regierung warf dem Bund ausserdem vor, den verfassungsmässigen Grundsatz zu missachten, wonach die Kompetenz und die Verantwortung für die Raumordnung den Kantonen mit ihren Richt- und Nutzungsplänen zustehen. Die Parteien kritisierten die Unverbindlichkeit der Ziele und den fehlenden Praxisbezug des Entwurfs. So hätte sich die SP klare zeitliche Angaben zur Verwirklichung der Kostenwahrheit im Verkehr gewünscht, und die FDP vermisse Ansätze zu Förderung der Wirtschaftsstandorte.²⁰

BERICHT
DATUM: 22.05.1996
EVA MÜLLER

Gleichzeitig mit der Teilrevision des RPG legte der Bundesrat den Bericht über die **„Grundzüge der Raumordnung Schweiz“** und darauf aufbauende konkrete Massnahmen für 1996 bis 1999 vor. Nach diesem soll die räumliche Entwicklung der Schweiz nach neuen Zielen ausgerichtet werden, künftig geordneter und nachhaltiger vonstatten gehen und die Nation stärker zusammenhalten. Im Mittelpunkt steht das **Konzept eines vernetzten Systems von Städten und ländlichen Räumen** durch effiziente Verkehrs- und Kommunikationswege. Mittlere und kleine Städte sollen durch Vernetzung mit den grossen Zentren des Mittellandes in die Lage versetzt werden, Entwicklungsimpulse aufzunehmen und eigenständig umzusetzen, in peripher gelegenen ländlichen Gebieten werden die Regionalzentren durch die Vernetzung mit den wachstumsstarken Zentren gestärkt. Das vernetzte Städtesystem soll das Zusammenwachsen von Siedlungsräumen vermeiden, gleichzeitig soll eine Siedlungsentwicklung nach innen bestehende Siedlungen besser nutzen, erneuern und durchmischen. Grundgerüst der Agglomerationsentwicklung ist der öffentliche Verkehr. Zentrales Ziel des neuen Raumkonzepts ist die Stärkung der gesamten Schweiz als internationaler Standort, wobei neben dem Grossraum Zürich auch Genf und Basel die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz massgeblich mitbestimmen sollen, da

sich die Schweiz im internationalen Standortwettbewerb mit einer dezentralen Vernetzung besser behaupten könne als mit einem einzigen grossen Zentrum. Das Schweizer Städtesystem soll Teil des europäischen Städteverbundes und beispielsweise ins Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen integriert werden. Für die ländlichen Räume schlägt der Bundesrat unterschiedliche Strategien vor, die auf die spezifischen Entwicklungspotentiale der Regionen ausgerichtet sind. In den ländlichen Regionen des Mittellandes gelte es etwa, das eigenständige Dorfbild und die Wohnlichkeit zu erhalten, wobei eine sanfte Nachverdichtung möglich sei. Der Jurabogen soll als Standort für Klein- und Mittelbetriebe des industriell-gewerblichen Sektors weiter gestärkt und in das vernetzte Städtesystem eingebunden werden, während im Voralpenraum die unternehmensbezogene Infrastruktur in den Regionszentren verbessert werden soll. Der Alpenraum schliesslich soll als Lebens- und Wirtschaftsraum gestärkt werden. Als wichtige Voraussetzungen nannte der Bericht die Sicherung der Grundversorgung des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des umweltfreundlichen Tourismus und die Sicherung der Berglandwirtschaft. Im **Realisierungsprogramm 1996-1999** setzte der Bundesrat Prioritäten fest. So soll die Verwaltung bei Sachfragen künftig koordinierter vorgehen und intensiver mit den Kantonen, Regionen und Städten diskutieren. Raumplanung und Regionalpolitik seien besser aufeinander abzustimmen. Zudem stellte er die Vorantreibung der Planung in Infrastrukturbereichen und die Entwicklung eines Landschaftsschutzkonzeptes in Aussicht.²¹

BERICHT
DATUM: 02.10.2000
DANIEL BRÄNDLI

Im Oktober unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seinen dritten **Bericht über die Massnahmen des Bundes zur Raumordnungspolitik**. Er zog darin Bilanz über die bisherigen Massnahmen und setzte für das Realisierungsprogramm 2000-2003 neue Prioritäten. In erster Linie will er seine Raumordnungspolitik kohärenter auf das Konzept der Nachhaltigkeit ausrichten. Folgende fünf Aktionsfelder mit insgesamt 31 Massnahmen wurden definiert: Mehr Kohärenz im raumwirksamen Handeln des Bundes, Nachhaltige Entwicklung der Volkswirtschaft, Festigung des Städtesystems Schweiz, Förderung des ländlichen Raumes und Einbindung in die europäische Raumordnung.²²

BERICHT
DATUM: 06.06.2001
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament nahm das **Realisierungsprogramm 2000-2003 zur Raumordnungspolitik** zur Kenntnis, das der Bundesrat im Vorjahr vorgelegt hatte. Namens der vorberatenden UREK kritisierten Durrer (cvp, OW) und Schmid (cvp, VS) die zu einseitige Gliederung in ländliche und städtische Räume. Forster (fdp, SG) hielt das Steuerungspotential für bescheiden. Deshalb falle die Bilanz über den Vollzug des Realisierungsprogrammes ernüchternd aus. Raumplanung solle vermehrt als Verbundsaufgabe wahrgenommen werden, wenn sie nicht zum Papiertiger verkommen solle. Der Ständerat verabschiedete eine Empfehlung, in der er den Bundesrat aufforderte, die Sachpläne Verkehr in einem einzigen Plan zusammenzufassen, die Umweltauflagen besser auf die Gebote der räumlichen Konzentration abzustimmen, eine Agglomerationspolitik über die Kantonsgrenzen hinweg aufzubauen und dabei alle Beteiligten (Kantone, Gemeinden) einzubeziehen und die Raumordnungspolitik vermehrt in die europäische Raumplanung einzubinden. Ausserdem überwies die kleine Kammer eine im Vorjahr vom Nationalrat gutgeheissene Motion Nabholz (fdp, ZH) (00.3510), die die Schaffung eines raumplanerischen Vollzugsförderprogramms zur Einschränkung des hohen Bodenverbrauchs verlangt.²³

BERICHT
DATUM: 21.12.2001
MAGDALENA BERNATH

Im Winter verabschiedete der Bundesrat seinen **Bericht zur Agglomerationspolitik**. Der fortschreitende Verstädterungsprozess in den Agglomerationen fordere insbesondere die Bereiche Verkehr, Soziales, Umwelt, Kultur und Sport heraus. Die traditionellen Organisationsstrukturen und starren Gemeindegrenzen behinderten jedoch koordinierte Lösungsansätze. Deshalb sollten die horizontale Kooperation zwischen den Gemeinden durch ein bundesinternes Netzwerk der Ämter und die vertikale zwischen Bund, Kantonen und Städten durch eine tripartite Agglomerationskonferenz aus Bund, KdK und Städteverband vermehrt gefördert werden.²⁴

BERICHT
DATUM: 20.11.2015
MARLÈNE GERBER

Mit der Bedeutung des seit den 1980er Jahren stetig erfolgenden Kulturlandverlustes und der **Sicherung des landwirtschaftlichen Kulturlandes** befasste sich ein Bericht der GPK-NR vom November 2015, der die wichtigsten Erkenntnisse aus einer von der PVK durchgeführten Evaluation benennt und daraus Schlussfolgerungen und Empfehlungen ableitet. Innerhalb der letzten 25 Jahre habe das Kulturland in der Schweiz um 85'000 ha abgenommen, was ungefähr der Fläche des Kantons Jura gleichkommt, so die von der PVK festgestellte Ausgangslage zum Bericht. Auch mit den aktuellen bundesrechtlichen Vorgaben, wie sie nach der ersten Etappe der RPG-Revision vorliegen, sei der Kulturlandschutz auf eidgenössischer Ebene „eher schwach ausgestaltet“ und lasse den Kantonen viel Spielraum in der Umsetzung, folgerte die GPK-NR. Dies stehe im Gegensatz zum Waldschutz, wo auf Bundesebene ein Rodungsverbot und eine Kompensationspflicht bestehen, wobei gerade Letztere oftmals zu Lasten des landwirtschaftlichen Kulturlandes erfolge. Kritisch beurteilte die Geschäftsprüfungskommission den bundesrätlichen Entschluss, den Kulturlandschutz und die Fruchtfolgeflächen (FFF) aus der zweiten Teilrevision des RPG auszuklammern und in einem Sachplan Fruchtfolgeflächen separat zu behandeln. In ihrer Evaluation habe die PVK festgestellt, dass die Fruchtfolgeflächen in den Kantonen nach uneinheitlichen Methoden erhoben werden, worunter die interkantonale Vergleichbarkeit leide. Ferner fehle in vielen Kantonen eine flächendeckende Kartierung der Bodenqualität, was die Abschätzung des tatsächlichen Zustandes des Kulturlandes erschwere. Aus diesen Gründen forderte die GPK-NR den Bundesrat in ihrem Bericht auf, eine Verankerung des Kulturlandschutzes, der bis anhin nur auf Verordnungsstufe geregelt war, auf Gesetzesebene zu überprüfen. Darüber hinaus soll die Regierung darlegen, wie sie die Möglichkeit der Einführung einer Kompensationspflicht auf Fruchtfolgeflächen einschätzt – eine Forderung, die in der ursprünglichen Vernehmlassungsvorlage zur zweiten Etappe der RPG-Revision noch enthalten war. In diesem Zusammenhang lancierte die Kommission auch ein Postulat, welches das Verhältnis von Kulturlandschutz und anderen Schutzansprüchen aufzeigen soll. Ferner befand die GPK-NR, dass der Bundesrat seine Aufsichtspflicht betreffend Kulturlandschutz nur unzureichend wahrnehme. Deswegen empfahl die Kommission der Regierung, ihre Vollzugshilfen zum Sachplan FFF zu überarbeiten, bei der Genehmigung der kantonalen Richtpläne auf das Vorhandensein zentraler Massnahmen zum Kulturlandschutz zu achten und die Kantone stärker an eine Meldepflicht zu binden, falls diese Veränderungen an ihren Fruchtfolgeflächen vornehmen. Der Bundesrat ist angehalten, bis Mitte April 2016 Stellung zum Bericht zu nehmen.²⁵

BERICHT
DATUM: 06.04.2016
MARLÈNE GERBER

Anfang April 2016 präsentierte der **Bundesrat seine Stellungnahme zum Bericht der GPK-NR** betreffend die Sicherung des landwirtschaftlichen Kulturlandes. Darin führte er aus, dass die Überarbeitung des Sachplans Fruchtfolgeflächen durch eine Expertengruppe begleitet werden soll. Diese solle auch Vor- und Nachteile einer bundesrechtlichen Kompensationspflicht eruieren und Überlegungen zur Verbesserung der Datenlage und ihrer Vergleichbarkeit zwischen den Kantonen anstellen. Vage blieb die Regierung bezüglich der gesetzlichen Verankerung des Kulturlandschutzes: Inwiefern hier Handlungsbedarf bestehe, liesse sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festlegen. In Bezug auf die Verstärkung seiner Aufsichtspflicht berief sich der Bundesrat auf im Rahmen der ersten RPG-Teilrevision eingeführte Bestimmungen, so etwa die Anforderung an die Kantone, in ihren Richtplänen den Mindestumfang der Fruchtfolgeflächen zu definieren und deren Sicherung darzulegen. In Reaktion auf die bundesrätliche Stellungnahme zeigte sich die GPK-NR zufrieden mit dem Entscheid zur Einsetzung einer Expertengruppe. Darüber hinaus betonte sie, dass sie nun vom Bundesrat eine „umfassende Analyse der Problematik“, eine „konsequente Wahrnehmung seiner Aufsichtsfunktion“ und eine „grundlegende Neuerhebung der Fruchtfolgeflächen“ erwarte.²⁶

BERICHT
DATUM: 26.04.2017
MARLÈNE GERBER

Die im Jahr 2016 durchgeführte **Evaluation der Sachplanung des Bundes**, die in Erfüllung eines Postulats Vitali (fdp, LU) erfolgte, kam zum Schluss, dass diese ihre Funktionen – Planung, Information und Koordination – weitgehend erfüllt und die Sachplanung ein unverzichtbares Instrument für eine kohärente Raumentwicklung darstelle. Handlungsbedarf bestehe aber trotzdem, insbesondere in den Bereichen Koordination und Planung. So bedürfe es eines verbesserten Verständnisses betreffend Planungsprozesse, Methodik und Terminologie, aber auch einer klareren Abgrenzung zu anderen Planungsinstrumenten. Gefördert werden solle dies unter anderem durch die Pflege eines regelmässigen Austausches zwischen den verschiedenen Bundesämtern, welche die Sachpläne erarbeiten, aber auch zwischen Bund und Kantonen. Im Bereich

der Information hätten seit Einreichung des Postulats im Jahr 2013 mittels Aufschalten eines webbasierten geografischen Informationssystems zu den Sachplänen bereits Verbesserungen erzielt werden können. Ferner würden die Sachpläne nun beinahe vollständig vorliegen, was auch dazu beitrage, dass die vorliegenden Interessen transparent dargelegt würden.

Der Evaluation lagen Berichte der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP-ASPAN) und eine Evaluation des Forschungs- und Beratungsbüros INFRAS aus dem Jahr 2015 zu Grunde. Nur teilweise Gegenstand der vorliegenden Evaluation war der Sachplan Fruchtfolgeflächen, da die GPK-NR diesen bereits im Jahr 2015 einer vertieften Analyse unterzogen hatte. Aufgrund dessen befindet sich der betreffende Sachplan aktuell in Überarbeitung.²⁷

BERICHT
DATUM: 21.06.2017
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral, avec son **rapport sur l'encouragement de la densification des constructions dans les centres urbains**, a répondu au postulat d'Alec von Graffenried (verts, BE). A l'appui de récentes études, le rapport révèle qu'il y a suffisamment de réserves d'utilisation disponibles pour densifier le milieu bâti et concentrer la croissance démographique future sans devoir étendre les zones à bâtir. Toutefois, de nombreuses contraintes sociales, juridiques, techniques et économiques entravent la densification des réserves d'utilisation. Pour y remédier, il faudrait développer des approches visant une exploitation minimale du sol, comme, par exemple, recourir à des indices minimaux d'utilisation du sol. Actuellement, la définition, par les communes, des périmètres de densification dans une planification comprenant des prescriptions limitant la garantie des droits acquis dont bénéficient les propriétaires touchés par la mesure de densification, semble être le modèle le plus approprié. Le Conseil fédéral entend soutenir les cantons et les communes dans la promotion d'une densification de qualité. Premièrement, il évaluera l'opportunité de lancer une quatrième génération du Programme projets-modèles pour un développement territorial durable. Sur la base de ce rapport, il précisera certains aspects des prestations prévues dans le Programme d'impulsion destiné au développement vers l'intérieur. Deuxièmement, il souhaite consolider ses relations avec les milieux immobiliers et les acteurs publics intéressés dans l'optique de limiter, voire de supprimer les obstacles à la densification et au développement de l'urbanisation vers l'intérieur.²⁸

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.²⁹

BERICHT
DATUM: 30.11.2018
MARLÈNE GERBER

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU), das einen **Bericht über die Rolle der bundesnahen Unternehmen bei der Entwicklung der Berggebiete und der ländlichen Regionen** gefordert hatte, wertete der Bund die Anzahl Arbeitsplätze und das regionale Engagement bundesnaher Unternehmen sowie verschiedene Kennzahlen zu Dienstleistungen im Bereich Beschaffung und Grundversorgung aus. Aufgrund der gewählten Untersuchungsebene der Kantone wurden Uri, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Graubünden, Tessin, Wallis, Neuenburg und Jura als «Berggebiete und ländliche Räume» definiert und waren Gegenstand der Untersuchung. So flossen ländliche Gebiete in anderen Kantonen, etwa

solche in Bern, nicht in die Untersuchung mit ein, womit die Untersuchungseinheit nicht deckungsgleich ist mit derjenigen im Bericht «Politik des Bundes für die ländlichen Räume und Berggebiete». Der Bericht zum Postulat Hêche folgert, dass sich in den untersuchten Kantonen wichtige Standorte bundesnaher Betriebe befinden und es in Bezug auf den erfolgten Stellenabbau keine Benachteiligung für ländliche Räume und Berggebiete im Vergleich zu städtischeren Gebieten gebe. Ferner würden sich die Unternehmen bereits zum aktuellen Zeitpunkt erheblich und gezielt für die Entwicklung der Berggebiete und ländlichen Räume einsetzen. Aufgrund dessen sah der Bundesrat keinen Handlungsbedarf zur Anpassung der strategischen Ziele oder zum Beschluss neuer Massnahmen.³⁰

BERICHT
DATUM: 07.12.2018
SEAN MÜLLER

Im Dezember 2018 präsentierte der Bundesrat seinen **Bericht in Erfüllung des Postulats Vogler** (csp, OW). Das ARE und swisstopo legen darin die Herausforderungen für die teils sehr vielfältige Nutzung des Untergrundes (z.B. für Rohre oder Kabel, Gewinnung von Bodenschätzen, Speichern von Erdgas etc.) dar. Während zum Beispiel an der Erdoberfläche periodisch nachgeführte Planungs- und Umweltdaten ausreichend vorhanden sind, fehlen für die Vermessung des Untergrunds überhaupt erst allgemein gültige Normen. Dazu kommen Aufwand, Kosten und Unsicherheiten, was wiederum das Veröffentlichen einmal gewonnener Daten behindert. Aus Sicht des Bundesrates sollte vor allem die Koordination zwischen den verschiedenen Staatsstufen und Ämtern verbessert werden. Das Ausarbeiten gesetzlicher Grundlagen zum Untergrund würde aber zwecks föderaler Aufgabenteilung vor allem bei den Kantonen anfallen. Auf Stufe Bund könnte einzig eine Teilrevision des Geoinformationsgesetzes das Erheben und Zusammenführen geologischer Daten explizit regeln; eine entsprechende Botschaft stellte der Bundesrat denn auch in Aussicht. Am 18. Juni 2019 schrieb der Nationalrat das Postulat ab.³¹

Umweltschutz

Naturgefahren

BERICHT
DATUM: 24.08.2016
MARLÈNE GERBER

In Erfüllung eines Postulats Darbellay (cvp, VS) präsentierte der Bundesrat im August 2016 seinen **Bericht Naturgefahren Schweiz**. Auf 118 Seiten stellte er der Schweiz im Umgang mit Naturgefahren insgesamt ein fortschrittliches Zeugnis aus, betonte aber, dass der Klimawandel und die zunehmende Nutzungsdichte erforderten, dass man sich auch weiterhin auf neue Herausforderungen einstellen müsse. So müssten die Gefahrenkarten aktualisiert und Risiken und Gefahren im Rahmen einer risikobasierten Raumplanung in allen Kantonen flächendeckend berücksichtigt werden. Konkret bedürfe es etwa an periodisch zu aktualisierenden Gefahrengrundlagen für den Oberflächenabfluss sowie einer Vereinheitlichung der Baunormen in Bezug auf naturgefahrengerechtes Bauen. Gerade im Hochwasserschutz sei die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen «noch nicht optimal» und eine Planung über grössere Raumeinheiten hinweg wäre hilfreich. Ferner bestünden bei der Erdbebenvorsorge grosse Mängel; hier fehlten «das Wissen und die Organisationsstrukturen für die Bewältigung von Grossereignissen», so die Regierung in ihrem Bericht. Als defizitär bezeichnete sie auch den Umstand, dass die Schweiz nicht über eine obligatorische Erdbebenversicherung verfüge. Dabei sei das Schadenspotential bei Erdbeben gestiegen, da heute eher auch auf schlechten Böden gebaut werde. Um den Schutz vor Erdbeben voranzutreiben, plant der Bund ein neues Massnahmenprogramm zur Erdbebenvorsorge 2017–2020.³²

Bodenschutz

Le rapport sur l'état des sols en Suisse regroupe, pour la première fois, l'ensemble des données et des observations pédologiques. D'après ce dernier, la plupart des sols sont pollués en raison d'apports excessifs d'azote et de dégâts découlant des constructions. Les mesures prises pour contrer les nombreuses atteintes aux sols connues sont insuffisantes. De plus, de nouvelles menaces voient le jour avec les changements climatiques. Le rapport tire la sonnette d'alarme. Il faut davantage prendre soin de ce milieu. L'OFEV prévoit donc d'élaborer une stratégie pour assurer la protection de ce milieu en misant sur une meilleure connaissance de la qualité des sols et sur la mise en place d'un système coordonné pour cartographier les priorités pédologiques.³⁵

-
- 1) Bericht BR vom 13.5.2015; NZZ, 15.5., 28.7., 22.8.15
 - 2) Presse du 6.6.01.; Presse du mois de février et du 20.3.01.
 - 3) BO CN, 2001, p. 974 ss.; BO CE, 2001, p. 548 ss.; presse du 25.5.01; LT, 26.9.01.
 - 4) NZZ, 23.2.08.
 - 5) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
 - 6) Presse du 16.3.10.; presse du 24.8.10.
 - 7) 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).
 - 8) 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, Synthesebericht"; "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".
 - 9) 2. Semesterbericht Monitoring Flankierende Massnahmen, BAV ASTRA BAFU, März 2013.
 - 10) Bericht BR
 - 11) AB NR, 2018, S. 295 ff.; Bericht BR vom 01.12.2017
 - 12) Bericht ARE vom 13.3.19
 - 13) 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.
 - 14) Presse du 26.8.95.
 - 15) BBl, 1990, S. 1002ff.; NZZ, 27.10.90.
 - 16) BBl, 1990, III, S. 1009ff.; Vgl. SPJ 1989, S. 157.
 - 17) Presse vom 18.5.91
 - 18) Presse vom 30.10.91; Vr, 15.2.91; NZZ, 5.7.91; 31.10.91; 04.11.91
 - 19) NZZ, 8.11.91; 15.11.91
 - 20) BÜZ, 28.4.95; Bund, 3.5.95; NZZ, 8.5.95; SGT, 23.5.95; BaZ, 29.5.95.
 - 21) BBl, 1996, III, S. 556 f.; TA und NZZ, 29.5.96.
 - 22) BBl, 2000, S. 5292 ff.
 - 23) AB NR, 2001, S. 7 ff.; Informationshefte Raumplanung, 2001, Nr. 1/2.; AB SR, 2001, S. 203 ff.
 - 24) Presse vom 20.12.01; Lit. „Bundesamt für Raumentwicklung / Staatssekretariat für Wirtschaft (Hg.) (2001). Agglomerationspolitik des Bundes, Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001.“
 - 25) BBl, 2016, S. 3531 ff.; Medienmitteilung GPK-NR vom 24.11.15
 - 26) BBl, 2016, S. 3594; Medienmitteilung GPK-NR vom 27.6.16
 - 27) Bericht BR vom 26.4.17
 - 28) Bericht BR vom 21.6.17; Medienmitteilung ARE vom 21.6.17
 - 29) Bericht BR vom 30.11.18; Medienmitteilung UVEK, ARE, BR vom 30.11.18
 - 30) Bericht BR vom 30.11.18
 - 31) Bericht BR 7.12.18
 - 32) Bericht des Bundesrates; Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 24.8.16; AZ, NZZ, 25.8.16; TA, 26.8.16
 - 33) Communiqué de presse OFEV du 30.11.17; Rapport OFEV du 30.11.17