

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **10.04.2024**

Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr, Verkehrspolitik, Raumplanung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verwaltungsakt
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
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Müller, Sean
Schär, Suzanne
Strohmann, Dirk

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Brändli, Daniel; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Müller, Sean; Schär, Suzanne; Strohmann, Dirk 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Verkehrspolitik, Raumplanung, Verwaltungsakt, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 10.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Raumplanung und Wohnungswesen	7
Raumplanung	7
Umweltschutz	10
Klimapolitik	10

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
BFS	Bundesamt für Statistik
GPK-NR	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BLW	Bundesamt für Landwirtschaft
BAV	Bundesamt für Verkehr
VDK	Konferenz Kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
LDK	Konferenz der kantonalen Landwirtschaftsdirektoren
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Agroscope	Kompetenzzentrum des Bundes für landwirtschaftliche Forschung
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
RPG	Raumplanungsgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
PVK	Parlamentarische Verwaltungskontrolle
BWL	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
BRP	Bundesamt für Raumplanung
KPK	Kantonsplanerkonferenz
<hr/>	
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
EPF	École polytechnique fédérale
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OFS	Office fédéral de la statistique
CDG-CN	Commission de gestion du Conseil national
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFAG	Office fédéral de l'agriculture
OFT	Office fédéral des transports
CDEP	Conférence des Chefs des Départements cantonaux de l'Économie Publique
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
CDCA	Conférence des directeurs cantonaux de l'agriculture
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
Agroscope	Centre de compétence de la Confédération suisse pour la recherche agricole
FTP	Fonds de financement des transports publics
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
CPA	Contrôle parlementaire de l'administration
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
OFAT	Office fédéral de l'aménagement du territoire
COSAC	Conférence suisse des aménagistes cantonaux

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 07.01.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a présenté les **réformes à mettre en oeuvre au cours et au-delà de la législature 1999–2003**. Elles répondent au rapport du Conseil fédéral du 9 avril 1997, intitulé "Stratégie pour un développement durable en Suisse". Le DETEC a milité pour une utilisation optimale des transports publics terrestres et pour une desserte de tous les groupes de population et de toutes les régions. Une nouveauté a été incorporée; le DETEC préconisait la création d'une Agence nationale pour les problèmes de sécurité liés à la gestion des centrales nucléaires, de l'aviation civile, des chemins de fer et de la route.¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 28.05.2009
NICOLAS FREYMOND

La crise économique a entraîné une **forte baisse du volume de marchandises transportées à travers les Alpes**. Cette dernière a frappé plus durement le rail que la route, en raison de la forte concurrence entre transporteurs routiers, lesquels en viennent à facturer des montants inférieurs aux coûts réels des prestations. Afin de corriger ce biais et de remplir le mandat constitutionnel de transfert, l'OFT a décidé une hausse temporaire des subventions accordées au trafic combiné non accompagné de marchandises (conteneurs et caisses mobiles) à hauteur de CHF 50 millions, au titre de taux d'indemnisation plus élevés.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Le financement des projets de construction dans les domaines de la route et du rail est demeuré au cœur des préoccupations au cours de l'année sous revue. Fin 2008, le Conseil fédéral avait communiqué que le **fonds d'infrastructures et le fonds pour les transports publics (FTP)** ne suffiraient pas pour payer la totalité des projets approuvés par les chambres. Si l'administration fédérale des finances a exclu toute hausse d'impôt, elle a plaidé pour une participation accrue des utilisateurs des infrastructures concernées. Le Conseil fédéral a proposé de renchérir de 18 à 22 centimes par litre la surtaxe sur les carburants afin de dégager CHF 1,4 milliards pour les projets autoroutiers. Concernant le rail, tant le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, que le patron des CFF, Andreas Meyer, ont souligné que la clientèle serait inévitablement amenée à contribuer plus fortement au développement de l'infrastructure ferroviaire. Le ministre des transports s'est en outre démarqué du collège gouvernemental en critiquant les mesures d'économies concernant les infrastructures de transports adoptées par le Conseil fédéral. Enfin, il s'est montré sceptique quant à la possibilité d'un financement privé des projets d'infrastructures, estimant que seul l'Etat est à même de supporter les risques de projets de cette envergure.³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 16.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a élu **Peter Füglister** comme **nouveau directeur de l'Office fédéral des transports (OFT)** en remplacement de Max Friedli, qui a fait valoir son droit à la retraite. Le nouveau venu a pris ses fonctions au 1er juin. Il était jusque-là directeur du secteur financier et juridique de la division Infrastructures des CFF.⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 19.12.2012
NIKLAUS BIERI

Mit neuen S-Bahn-Projekten und dem Ausbau des Regionalverkehrs wurden die Gelder für den regionalen Bahnverkehr knapp. Die Ausbauwünsche waren grösser als die verfügbaren Mittel von Bund und Kantonen. Das BAV kündigte deshalb an, dass die **Rentabilität von Regionalverkehrsstrecken** untersucht würde und gab bekannt, dass über einen minimal notwendigen Kostendeckungsgrad diskutiert werde. Strecken mit einem tieferen Kostendeckungsgrad könnten mittelfristig geschlossen und durch Busse ersetzt werden.⁵

Im Sommer 2017 hatte der Bundesrat das UVEK beauftragt, anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse in der Region Zug das Thema **Mobility Pricing** zu untersuchen. Der Bundesrat nahm im Dezember 2019 Kenntnis von den Resultaten dieser Wirkungsanalyse, welche gezeigt hatte, dass Verkehrsspitzen in stark befahrenen Agglomerationen mit dem Einsatz von Mobility Pricing sowohl beim Privatverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr geglättet werden können.

In der Folge beauftragte der Bundesrat das UVEK und das EFD damit, ein Konzept zur Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Das Ziel besteht darin, bestehende Steuern und Abgaben durch eine leistungsabhängige Abgabe zu ersetzen. Zudem beauftragte er das UVEK, eine Vernehmlassungsvorlage vorzubereiten, welche die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von Pilotversuchen in Sachen Mobility Pricing für Kantone und Gemeinden schafft.⁶

Strassenverkehr

La croissance ininterrompue du nombre des poids lourds utilisant l'**axe du Gothard** a placé le Tessin proche du point de saturation. Malgré les retards à la douane, la taxe RPLP, les encombrements et les heures perdues dans les bouchons, l'A2 demeure l'itinéraire idéal de franchissement des Alpes, plus attrayant que le Brenner (A) ou le Fréjus (F). Pour réguler cette situation, une task force "Transit routier de marchandises" a été créée. Elle comprenait les représentants des Départements fédéraux des finances (DFF) et des transports (DETEC), des représentants des cantons concernés par le trafic entre Bâle et Chiasso et des transporteurs. Sa première mesure a été de laisser la frontière ouverte les nuits du week-end pascal aux poids lourds afin de faire place aux milliers de véhicules privés lors la journée. Après analyse de la situation, la task force a proposé un paquet de mesures au Conseil fédéral. Pressé par la situation, le Conseil d'Etat du Tessin a lui aussi envoyé son catalogue de mesures. Une des requêtes soumises par le Tessin a immédiatement reçu le feu vert de la Confédération : le système de parking des camions à la douane sera amélioré.

De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aérodromes d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le ré索ber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés. L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue.⁷

La cinquantaine d'instances et d'associations consultées a jugé très complexe le système de réservation pour le transit alpin proposé par le DETEC. Le Département a dès lors décidé de s'en tenir au système existant de gestion du trafic, ce dernier étant bien accepté et efficace. En revanche, la question de la **construction d'aires d'attente en dehors des autoroutes** a été jugée comme pressante et indispensable par les acteurs consultés. Le DETEC l'approfondira afin de la mettre en pratique.⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.01.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de l'approbation des plans de la jonction autoroutière de Giornico, Bodio et Personico, dans la Léventine (TI), le Conseil fédéral a entériné le choix de la commune de Bodio pour accueillir le **centre de contrôle du trafic poids lourds du versant sud du Gothard**. Le centre disposera d'une aire de stationnement pour 300 véhicules. La mise en service est prévue pour 2009-2010.⁹

Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.12.1999
LAURE DUPRAZ

Dans le cadre de l'approbation par l'exécutif des avant-projets de raccordement aux tunnels NLFA du Lötschberg et du Gothard, la **Confédération et le gouvernement du canton d'Uri ne sont pas parvenus à s'entendre sur le tracé de la NLFA** dans la région Altdorf/Erstfeld. Le gouvernement uranaise estimait que la variante «vallée» contredisait le plan directeur cantonal; il plaide pour la variante passant par le flanc de la montagne qu'il jugeait plus écologique. Le Conseil fédéral a ordonné une procédure de conciliation en mars. Suite à de nouvelles études, l'Office fédéral des transports (OFT) a maintenu la variante «vallée». Toutefois, l'Office a convenu que la population du canton d'Uri était déjà fortement incommodée par les effets du trafic routier et ferroviaire et que les NLFA seront une atteinte supplémentaire à la vallée inférieure de la Reuss. Il a donc proposé de créer un fonds d'un montant de plusieurs millions de francs, affecté à des améliorations dans les domaines de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Le gouvernement d'Uri a vivement critiqué la décision de l'OFT, et une alliance uranaise, interpartis, s'est créée pour défendre le Conseil d'Etat d'Uri dans ses négociations avec la Confédération.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la querelle sur le **tracés du nouvel axe ferroviaire du Gothard** entre le canton d'**Uri** (variante montagne) et l'administration fédérale et les CFF (variante plaine), le dossier a été transmis au début de l'année pour arbitrage à l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (ARE). Ce dernier a rendu son expertise au Conseil fédéral, qui a opté pour le tracé de la ligne de chemin de fer par la vallée au niveau de la Reuss. Le gouvernement a choisi la variante "plaine", car elle présentait à ses yeux plus d'avantages du point de vue de l'exploitation et de la technique de construction ferroviaire que celle sous tunnel (variante "montagne") qu'avait proposé le canton d'Uri afin de réduire les nuisances pour la population et l'environnement. En outre, la variante "vallée" a également un atout supplémentaire en ce qui concerne l'équipement de la zone d'habitat. Le Conseil fédéral a estimé qu'il n'était pas judicieux de construire des tronçons qui pouvaient par la suite ne pas satisfaire aux exigences techniques posées par une liaison nord-sud performante. Selon lui, la variante du canton d'Uri n'aurait pas été à même de garantir les capacités des transports et le transfert du trafic routier de marchandises sur le rail. Elle imposait un tronçon en forme de goulet d'étranglement à l'entrée du tunnel d'Erstfeld et des virages trop serrés dans la montagne, ce qui conduirait à un ralentissement des trains et à une impossibilité de former des longs convois de marchandises (entre 750 et 1'500 mètres). La variante "plaine" a subi des changements par rapport à son concept initial; le viaduc au nord d'Altdorf a été abandonné après prise en compte des désagréments et pesée des intérêts. En remplacement, un tunnel a été évoqué. Toutefois, par rapport à sa décision, le Conseil fédéral a fait savoir que le tracé définitif pouvait encore être amélioré, notamment en ce qui concernait les tronçons réalisables dans 20 ou 30 ans.¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 21.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

A la fin de l'année, la Confédération a signé des **conventions concernant la construction des lignes ferroviaires à travers les Alpes**; avec les CFF et AlpTransit pour le Gothard et avec le BLS et BLS AlpTransit pour le Lötschberg. Quant aux tunnels prévus pour une deuxième étape dans les NLFA, le Conseil fédéral n'a pas donné suite aux demandes d'anticipation de travaux et pour les projets du Monte Ceneri et du Zimmerberg. (Voir également ici pour le tunnel du Ceneri et ici pour l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) (99.410) concernant le tunnel du Zimmerberg.)¹²

Le Conseil fédéral a mis à l'enquête la "variante plaine" dans le cadre du tracé des NLFA à Uri. Il n'en a pas fait de même avec la "variante montagne", car pour lui l'option plaine primait et il voulait aller de l'avant afin de tenir les délais. Un commencement rapide des travaux entre Altdorf et Erstfeld était crucial pour respecter les délais de la réalisation du tunnel de base du Gothard. Or, le risque d'un retard de deux ans, à cause de la longueur de la procédure dans le canton d'Uri, planait sur la mise en service des NLFA, prévue pour 2010-2011. La réponse des uranais (citoyens, communes, organisations de protection de l'environnement, associations et canton) à la **variante plaine** s'est soldée par 900 oppositions. Ces derniers ont réaffirmé leur préférence pour la **variante montagne**, à savoir un passage intégral ou partiel dans la montagne. Le tracé mis à l'enquête entre le tunnel de l'Axen à Flüelen et le portail du futur tunnel de base (au nord d'Erstfeld) prévoit de traverser Uri à l'air libre sur six ou sept kilomètres. La digue où circuleront les trains rapides sera beaucoup plus élevée que l'actuelle, atteignant six mètres de haut (plus de deux mètres de parois antibruit). Près d'Erstfeld, la plate-forme s'élargira de 60 mètres, car on y installera des voies d'attente où les futurs longs convois de marchandises (1,5 km) céderont la place aux trains voyageurs. La variante montagne a reçu un appui inattendu sous la forme des résultats d'une étude commandée par la Confédération. Ceux-ci estimaient les variantes partiellement ou entièrement souterraines (dans la montagne) comme "techniquement réalisables". Toutefois, les experts reconnaissaient qu'aucune conclusion définitive ne pouvait être tirée quant à la variante idéale et, que si ce tracé réduisait les nuisances, son financement coûterait entre CHF 550 et 700 millions de plus que la variante plaine. Sur base de ces résultats, la commission des transports du National a demandé au Conseil fédéral d'étudier l'intégration de ce tronçon dans le plan sectoriel. Le gouvernement pouvait encore le faire, car le financement du projet devait encore passer devant le parlement. Pendant ce temps, Peter Föhn (UDC, SZ) a retiré son initiative parlementaire intitulée "Tracé de la NLFA dans le canton d'Uri. Variante montagne" (01.425). A la lumière de ce rapport et des oppositions lors de la mise à l'enquête, le Conseil fédéral a annoncé qu'il allait en tenir compte comme base de décision pour la suite des travaux.¹³

Lors de sa conférence de presse, la Délégation parlementaire de surveillance des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) a indiqué que le budget total de CHF 14,7 milliards, décidé en 1998, sera probablement dépassé. Quant aux réserves de CHF 1,95 milliard, constituées pour faire face aux imprévus, la quasi-intégralité avait déjà été affectée. Les travaux au Monte Ceneri (CHF 1,07 milliard) et au Lötschberg (CHF 480 millions) en étaient les principaux fautifs. Seuls CHF 160 millions de réserves étaient encore disponibles. A cela s'y ajoutaient d'autres frais additionnels de l'ordre de CHF 230 millions. Afin que les travaux ne se retrouvent pas subitement bloqués, faute de moyens financiers, et que le parlement ne soit pas amené à voter un crédit additionnel le couteau sous la gorge, la Délégation parlementaire a souhaité que le Conseil fédéral évalue le montant du **crédit supplémentaire** nécessaire. Répondant à la Délégation, le Département des transports a fait savoir que tant que les coûts du chantier ferroviaire resteront dans la fourchette prévue, des crédits supplémentaires ne seront pas discutés. L'état financier du projet sera présenté au parlement en été 2003, lorsque ce dernier se prononcera sur la deuxième phase de réalisation des **NLFA**. La Délégation parlementaire s'est déclarée satisfaite de l'état d'avancement des travaux qui, pour l'heure, tiennent le calendrier prévu (Lötschberg en 2007 et Gothard en 2014). Des inquiétudes demeuraient toutefois quant au raccordement des NLFA avec l'Italie. Cette dernière n'avait pas encore pris d'option définitive pour le raccordement à partir de Milan.¹⁴

Durant le courant de l'été, le BLS a demandé au DETEC de prendre en charge le **perçement du deuxième tube de 7,2 kilomètres entre Frutigen et Mitholz (BE)**. Il s'agissait uniquement de le percer, pas de l'aménager. Le BLS entendait profiter de l'offre de CHF 90 millions qui lui avait été faite. Ce prix avantageux – 2 à 3x moins cher selon la BLS – était dû au fait que les machines se trouvaient déjà sur place. Mais cette offre exigeait du DETEC une réponse "rapide" ; les entreprises en charge du chantier prévoyaient de terminer le tunnel pour avril 2003. Outre l'argument économique et temporel, l'explosion du trafic par le Lötschberg en était un autre avancé par la BLS. Dans sa réponse, l'OFT a refusé la demande de percement du deuxième tunnel. L'Office s'est basé sur l'arrêté de 1998 (NLFA) qui ne permettait pas la réalisation de nouvel ouvrage. De plus, il mettait en doute la preuve d'utilité dans le futur de ce tunnel ; rien n'indiquait un besoin effectif.¹⁵

A la lumière de la faisabilité d'un tracé entièrement souterrain dans le canton d'Uri, diverses variantes de la future NLFA ont été développées. Moritz Leuenberger et les représentants du gouvernement uranais se sont ensuite rencontrés, afin de plancher sur les avantages et les inconvénients techniques des différentes variantes, sur leurs conséquences financières et sur les effets sur la planification de la construction. Tenant compte des réclamations uranaises et de la nécessité de réduire les nuisances sonores et environnementales, le Conseil fédéral a décidé d'enterrer complètement la NLFA. La variante "montagne" – entièrement souterraine – remplaçait ainsi le projet initial à ciel ouvert dans la plaine de la Reuss au nord d'Altdorf (variante "plaine"). Ce nouveau tracé impliquait des modifications du projet dans la future bifurcation souterraine Uri Sud, ainsi que des investissements préalables de CHF 100 millions pour pouvoir continuer plus tard le tracé souterrain sans interruption de l'exploitation. Les travaux de construction du tunnel de base du Gothard ne seraient toutefois pas retardés par ces adaptations. Le Conseil fédéral a en outre renoncé à faire passer la jonction entre la ligne existante et le tunnel de base sous la rivière Schächen. Avec la mise en service du nouveau tracé, les investissements supplémentaires de CHF 250 millions ne se justifiaient plus. **La solution "montagne" se montera à CHF 2,2 milliards**, soit un milliard de plus que dans la planification. Ce prolongement de la ligne de base sous le Gothard entraînera la construction de 23 kilomètres de tunnel supplémentaires entre Brunnen (SZ) et Erstfeld (UR). S'ajoutant aux 57 kilomètres prévus de Erstfeld à Bodio (TI), la transversale alpine atteindra la longueur record de 80 kilomètres sous terre. La sécurité des transports sera assurée par deux sorties de "secours" à Flüelen (UR) et Erstfeld. Ces aménagements à ciel ouvert ont été critiqués par le canton d'Uri. La SA AlpTransit Gothard a été chargée d'élaborer un nouveau projet de mise à l'enquête pour la liaison avec la ligne existante (Uri Sud). Le Conseil fédéral se prononcera définitivement en 2003. Mais avant, il devra présenter au parlement un crédit de planification, puis le message comportant le tracé définitif et son financement. Ce dernier tiendra compte du fait que le montant de CHF 2,2 milliards ne peut être financé dans le cadre légal prévu par les transversales alpines. La réalisation du tracé souterrain est prévue à partir de 2020 et sous réserve d'une éventuelle votation populaire. Pour le Conseil fédéral, il ne pouvait être question d'une réalisation anticipée – le gouvernement d'Uri souhaitait le début des travaux en 2012 et a continué de le réclamer plus tard –, car cela risquerait de compromettre d'autres projets tels que les NLFA déjà décidées, la 2ème étape de Rail 2000 ou les raccordements au réseau européen ferroviaire à grande vitesse.¹⁶

Le projet amélioré de la **NLFA** dans le **canton d'Uri (variante « montagne »)** a été mis à l'enquête en début d'année. 360 oppositions sont parvenues à l'OFT. La plupart d'entre elles demandaient à ce que le projet de mise à l'enquête soit approuvé par étapes et que les voies de dépassagement de Rynächt soient redimensionnées. Afin de pouvoir mettre en exploitation le tunnel de base du Gothard (TBG) à temps, **l'OFT a décidé d'échelonner la procédure d'approbation des plans**. Il acceptait ainsi la demande du canton d'Uri. L'avantage de cette démarche réside dans le fait que la construction de la section sud du portail du tunnel entre Erstfeld et Ried (TBG), moins controversée, pourra démarrer en 2004 et se terminer dans les délais en 2013. Cette section sera, pour l'essentiel, réalisée telle qu'elle a été projetée. Les principales réserves émises se limitaient aux dépôts intermédiaires des débris d'excavation ainsi qu'au plan des voies projeté pour Rynächt. La section nord et notamment la traversée de la rivière Schächen suscitaient, par contre, de fortes controverses. Bon nombre des recourants étaient favorables à la variante montagne, mais ils émettaient des réserves importantes quant au début des travaux agendés par le Conseil fédéral, à savoir dès 2020. En échelonnant, l'approbation de la mise à l'enquête de la partie nord entre Ried et Altdorf pourra être repoussée au plus tard jusqu'à 2007, sans que l'ouverture du TBG ne soit mise en danger. (Voir aussi ici.)¹⁷

Devant la Délégation de surveillance parlementaire (DSN), la hausse de CHF 700 millions a été expliquée dans le détail et confirmée par les maîtres d'ouvrage. Celle-ci aurait dû être couverte par les réserves. Or, l'argent a servi à autre chose, comme le doublement du tunnel du Monte Ceneri ou le raccordement à la variante montagne à Uri. Estimant qu'un déficit de communication et la gestion des réserves étaient en cause, la DSN a également exigé un rapport complémentaire au Conseil fédéral. Lors de la présentation de son rapport semestriel, l'OFT a **révisé les surcoûts** à la hausse, passant de CHF 700 millions **à CHF 800 millions**. En incluant cette somme, la nouvelle facture des NLFA atteint CHF 15,8 milliards, soit CHF 1,1 milliard de plus que le crédit initialement

approuvé.¹⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 14.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre du tunnel de base du Gothard (NLFA), le DETEC a octroyé, au mois de mars, à **AlpTransit Gothard (ATG)** l'autorisation de construire pour la section d'Erstfeld (UR), y compris le portail nord. N'ayant pas fait l'objet de recours, celle-ci est entrée en force. En effet, estimant que le projet avait été optimisé et ne voulant pas retarder la mise en service du Gothard, les associations environnementales ont renoncé à recourir. Les plans de la partie sud du tronçon d'Erstfeld comprennent les huit kilomètres du tunnel de base, la zone du portail et les voies jusqu'au point de courbure au kilomètre 98.2, englobant les communes de Schatteldorf, Erstfeld et Silenen. Approuvant la section reliant Ried à Altdorf au nord du point d'inflexion, la décision du DETEC n'englobe pas la manière de traverser la rivière Schächen (variante montagne ou plaine). Le parlement devra au préalable se prononcer sur l'investissement pour la réalisation de la variante montagne longue. Suite aux négociations sur les recours et aux propositions approuvées par les services spécialisés, l'autorisation contient toutefois de nombreuses charges et conditions. ATG devra ainsi présenter au DETEC diverses modifications du projet qui résultent de l'approbation échelonnée et des charges imposées par le département. Etant donné les prévisions sur l'évolution du trafic, le DETEC n'a autorisé que quatre voies dans la zone de Rynächt. Si, dans le futur, des voies supplémentaires s'avèrent nécessaires en fonction de l'évolution du trafic, la portion dégagée permettra d'éviter que la zone soit à nouveau gênée d'un grand chantier. Si les quatre voies s'avéraient définitivement suffisantes, il y a l'obligation de démanteler le remblai.¹⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 28.09.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La facture des NLFA a été alourdie par des **surcoûts de CHF 440 millions**. Cette hausse est due à des conditions géologiques difficiles (zone carbonifère de Mitholz (BE), zones de Faido et Bodio (TI)), aux mesures prises au Lötschberg afin de respecter le délai d'ouverture, ainsi qu'aux développements de la technique ferroviaire pour le tunnel de base du Gothard. Les surcoûts liés à ce dernier axe s'élèvent à CHF 370 millions contre CHF 70 millions au Lötschberg. La fourchette de risques avancée par l'OFT articule un écart possible de CHF 1,1 milliard par rapport aux coûts finaux prévus. En rajoutant les surcoûts de CHF 56 millions du premier semestre 2005, la facture serait de CHF 16,402 milliards.²⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger, chef du DETEC, a approuvé les plans du tunnel de base du Ceneri (TBC). Il sera construit en deux tubes à une voie, répondant à la norme européenne pour des tunnels de cette longueur, exploités pour un trafic mixte (trains voyageurs et marchandises). Sa mise en exploitation est prévue pour 2016. Les coûts s'élèveront à CHF 2 milliards (prix de 1988). Ils sont pris en compte dans la prévision des coûts finaux des NLFA. Le TBC comprend le tunnel de base du Ceneri proprement dit, long de 15,4 kilomètres, mais aussi les raccordements à la ligne existante des CFF au portail nord de Camorino et au portail sud à Vezia, ainsi que d'autres éléments. À la demande du canton du Tessin, la liaison directe Locarno-Lugano a été intégrée au projet approuvé, car il s'agit d'un élément important du RER tessinois. Sur le plan juridique, le constructeur, la société AlpTransit Gothard (ATG) a dû reprendre, après l'échec d'une solution globale, les négociations avec les agriculteurs touchés par le TBC dans la plaine du Magadino. Les organisations écologistes et le canton du Tessin ont par contre donné leur aval au plan du TBC.²¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Februar zeichnete sich ab, dass beim Bau des **Ceneri-Basistunnels Mehrkosten** von CHF 174 Mio. drohen und Verzögerungen möglich sind. Im Mai verlangte die NEAT-Aufsichtsdelegation die Überprüfung von Beschlüssen (Anzahl Röhren und Fluchtstollen) und empfahl dem Bundesrat, dem Parlament spätestens zusammen mit der Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte eine Vorlage für einen zweiten NEAT-Zusatzkredit zu unterbreiten, um die absehbare Finanzierungslücke zu schließen. Anlässlich der Grundsteinlegung des Ceneri-Tunnels erklärte Bundesrat Leuenberger, das UVEK halte an zwei Tunnelröhren fest.²²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.10.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le DETEC a publié les résultats des études préalables concernant le **tronçon d'accès sud de la NLFA entre Lugano et Chiasso**. Des quatre variantes étudiées, le groupe de suivi, composé de représentants de l'OFT, du canton du Tessin et des CFF, en a retenu deux en raison de leur impact moindre sur le paysage, notamment pour la traversée du lac de Lugano. Les deux tracés privilégiés sont directs et essentiellement souterrains. Si le troisième tracé, entièrement en surface, a été catégoriquement exclu, la quatrième variante, en quelque sorte intermédiaire, a été mise en attente et peut donc être reprise dans l'éventualité où les deux tracés retenus s'avèreraient irréalisables techniquement. La faisabilité géologique de ces derniers fait précisément l'objet de la prochaine étape des travaux préparatoires. D'un coût estimé entre CHF 5 et 5,2 milliards, ce projet est étudié dans la perspective de l'élaboration du message Rail 2030, lors de laquelle le Conseil fédéral tranchera les questions d'opportunité et de financement.²³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Ende August gaben Besteller (BAV), Ersteller (Alp Transit Gotthard AG) und Betreiberin (SBB) bekannt, ihre Zeitpläne auf eine **vorzeitige Eröffnung des Gotthard-Basistunnels** per Dezember 2016 eingerichtet und aufeinander abgestimmt zu haben. Anfang September meldeten sie den Beginn der letzten Bauphase, den Einbau der Bahntechnik.²⁴

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 27.11.1990
DIRK STROHMANN

Eine **Reorganisation des Bundesamtes für Raumplanung** (BRP) wurde vom Bundesrat beschlossen. Im Vordergrund steht dabei die Integration der Vermessungsdirektion als neue Abteilung im BRP. Zudem wird eine Arbeitsgruppe des Bundesamtes bis Ende 1991 ein Konzept zu erarbeiten haben, welches die Koordination der Projekte zur Digitalisierung raumbezogener Daten und des Informationsflusses auf diesem Gebiet zum Ziel hat. Mit den beschlossenen Massnahmen reagierte der Bundesrat auf die Folgerungen der Effizienzsteigerungsstudie der Firma McKinsey sowie auf Empfehlungen der neu geschaffenen Dienststelle für Verwaltungskontrolle.²⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.12.1990
DIRK STROHMANN

Auf personeller Ebene vollzog sich 1990 im Bundesamt für Raumplanung ein **Wechsel**. **Direktor Marius Baschung**, welcher dem Amt seit 18 Jahren angehört hatte; trat auf den 1. August aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig zurück. **Abgelöst** wurde er **von Hans Flückiger**, seinem bisherigen Stellvertreter.

²⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 08.04.1992
DIRK STROHMANN

Im April hiess der Bundesrat den **Sachplan Fruchfolgefächern** (FFF) gut, welcher der Schweiz ein Mindestmass an landwirtschaftlich verwertbarem Boden erhalten will, und setzte dazu gesamtschweizerisch einen Mindestumfang von 438'560 Hektaren, etwa 10% der gesamten Landesfläche, fest. Der geforderte Umfang an FFF ist in den meisten Kantonen bereits ausgeschieden und provisorisch gesichert. Einzig in Bern, Luzern, Freiburg, Sankt Gallen und dem Jura ist dies noch nicht vollständig erfolgt.²⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.12.1999
DANIEL BRÄNDLI

Das Bundesamt für Statistik und das Bundesamt für Raumplanung haben sich entschlossen, im Zuge der europäischen Integration, der wirtschaftlichen Konzentrationsprozesse und der Globalisierung, grossregionale statistische Einheiten zu schaffen, die für Regionalvergleiche innerhalb Europas benötigt werden. In der mehrjährigen Ausarbeitung wurde in Absprache mit den Kantonen eine Gliederung des Landes in sieben Grossregionen geschaffen. Der Bericht **«Die Grossregionen der Schweiz»** der ETH Zürich lieferte nun erstmals schweizerische Strukturkarten, die auf dem Raster der Grossregionen erstellt wurden.²⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 17.06.2006
MARLENA BERNATH

In Umsetzung der Motionen Büttiker (fdp, SO) und UREK-NR erarbeiteten die Bundesämter BAFU und ARE im Dialog mit Kantonen, Städten sowie Grossverteilern eine Empfehlung, welche die Kantone auffordert, die **Standorte verkehrsintensiver Einrichtungen** (Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeitanlagen) frühzeitig in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Siehe auch die Antwort des Bundesrat auf eine Interpellation Bernhardsgrütter (gp, SG) (Ip. 06.3454). Migros, Coop, Manor und Ikea schlossen sich mit Immobilieninvestoren zum Verband „Espace.mobilité“ zusammen, um sich für eine wirkungsorientierte Raumplanungs- und Umweltpolitik einzusetzen. Konkret verlangen sie bessere Rahmenbedingungen für Bauinvestitionen, raschere Planungs- und Bewilligungsverfahren sowie den Einbezug aller öffentlichen und privaten Interessen.²⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 15.07.2009
MARLENE GERBER

Eine explizite **gesetzliche Verankerung des Raumkonzepts Schweiz** wurde in der Vernehmlassungsvorlage zur ursprünglich geplanten Revision des Raumplanungsgesetzes vorgesehen. Nachdem der Gesetzesentwurf im Frühjahr in der Vernehmlassung gescheitert war, begann das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) mit einer separaten Überarbeitung des Konzeptes. Eine offizielle Anhörung wurde auf Ende Jahr geplant; die Zukunft des Konzeptes war zu diesem Zeitpunkt jedoch noch unklar.³⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 28.04.2015
MARLENE GERBER

Im Frühjahr **2015 genehmigte der Bundesrat die ersten drei Richtpläne** seit Inkrafttreten des revidierten Raumplanungsgesetzes (RPG) und der dazugehörigen Verordnungsrevision. Die Kantone Basel-Stadt, Genf und Zürich erfüllten damit die ihnen vom Bund gestellten Anforderungen, gemäss denen die Bauzonen für den voraussichtlichen Bedarf der nächsten 15 Jahre festzulegen sind, innert der vorgesehenen Frist. Bei der Anpassung ihrer Richtpläne haben die Kantone die Wahl zwischen verschiedenen Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung. Alle drei städtisch geprägten Kantone wählten für sich das Szenario «Hoch» und setzten auf Strategien der Verdichtung und der Siedlungsentwicklung gegen innen. Eine vom Kanton Genf geplante Siedlungserweiterung auf Landwirtschaftsflächen genehmigte der Bund nur teilweise, da ansonsten ein im Sachplan Fruchtfolgeflächen an den Kanton definierter Auftrag zum dauerhaften Erhalt einer Fruchtfolgefläche im Umfang von 8400 ha nicht erfüllt werden könnte.

Seit dem Inkrafttreten der revidierten RPG-Bestimmungen am 1. Mai 2014 haben die Kantone fünf Jahre Zeit, ihre Richtpläne entsprechend anzupassen. Vor Genehmigung der Richtplananpassungen gelten für die Kantone Übergangsbestimmungen, gemäss welchen sie Einzonungen im Grunde nur dann vornehmen können, wenn gleichzeitig andernorts eine entsprechende Fläche kompensiert wird. Dass nicht alle Richtplananpassungen problemlos über die Bühne gehen könnten, liessen im Berichtsjahr bereits Diskussionen im Kanton Wallis und in Obwalden erwarten. Das ARE legte beim Kanton Obwalden ein Veto bezüglich der Erweiterung von nicht mehr landwirtschaftlich genutzten Gebäuden innerhalb der Landwirtschaftszone ein, da der Kanton gemäss Bundesamt in diesem Bereich zu grosszügig Baubewilligungen erteilt hatte. In Obwalden befinden sich 50 Prozent aller Bauten ausserhalb der Bauzonen; diese beherbergen einen Fünftel der Obwaldner Bevölkerung.³¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.04.2016
MARLENE GERBER

Nach dem Scheitern der ersten Vernehmlassung zur zweiten Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG 2) hatte der Bundesrat beschlossen, das zwar zentrale aber in seiner Bearbeitung zeitaufwändige Thema des Kulturlandschutzes und der Fruchtfolgeflächen von der Revisionsvorlage zu entkoppeln und separat zu behandeln. In einem ersten Schritt soll dies mittels **Überarbeitung und Stärkung des Sachplans Fruchtfolgeflächen aus dem Jahr 1992** geschehen. Dazu setzte der Bundesrat im April 2016 eine Expertengruppe ein, die von Christoph Böbner, Dienststellenleiter "Landwirtschaft und Wald" des Kantons Luzern, geleitet wird. Koordiniert werden die Arbeiten von den beiden Bundesämtern für Raumentwicklung (ARE) und Landwirtschaft (BLW). Das dem Sachplan zugrunde liegende Ziel ist der Erhalt der besten Landwirtschaftsböden zur Nahrungsmittelproduktion. Die Expertengruppe hat sich in ihrer Arbeit mit Fragen der konkreten Umsetzbarkeit des überarbeiteten Sachplans in den Kantonen auseinanderzusetzen und wird beurteilen, ob zur Stärkung des Kulturlandschutzes auch gesetzliche Anpassungen angebracht wären. Das Expertengremium setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern betroffener Direktorenkonferenzen (BPUK, KPK, LDK, VDK) und Bundesämter (ARE, BAFU, BLW, BWL, SECO), dreier Gemeinden, sowie aus Expertinnen und Experten der Bodenkundlichen

Gesellschaft Schweiz (BGS), der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL), von Agroscope und des Büros arcoplan. Von den Interessengruppen sind Repräsentantinnen und Repräsentanten des Schweizerischen Bauernverbandes (SBV), des Gewerbeverbandes (SGV) sowie von Pro Natura und Economiesuisse mit von der Partie.³²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.06.2016
MARLENE GERBER

Ebenso wie die drei Kantone, deren Richtplananpassungen im Lichte der Raumplanungsrevision bereits im Vorjahr genehmigt worden waren, setzte der Kanton Bern in seiner Anpassung des Richtplans auf die Siedlungsentwicklung gegen innen. Auch er ging dabei von einem hohen Bevölkerungswachstum in den nächsten 15 Jahren aus. Im Mai 2016 **genehmigte der Bundesrat den Richtplan des Kantons Bern** und im Juni 2016 denjenigen des Kantons **Luzern**. Letzterer basierte seine Planung auf eigenen Berechnungen zur Bevölkerungsentwicklung, die unterhalb des Szenario «Hoch» liegen. Bis Ende April 2019 müssen auch die restlichen 21 Kantone ihre angepassten Richtpläne vom Bundesrat genehmigen lassen.³³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 01.11.2017
MARLENE GERBER

Auch die Kantone **Aargau, Schwyz, Uri und St. Gallen** dürfen künftig wieder Einzonungen vornehmen, ohne zeitgleich eine entsprechende Fläche auszonen zu müssen. Im Jahr 2017 **genehmigte der Bundesrat die überarbeiteten Richtpläne** dieser vier Kantone, womit auch für sie die Übergangsbestimmungen zum revidierten Raumplanungsgesetz nicht länger gelten. In ihren Richtplänen gingen die Kantone Aargau, Schwyz und Uri von einer hohen Bevölkerungszunahme aus, während sich der Kanton St. Gallen in seiner Richtplanung auf eine Bevölkerungsentwicklung nach dem Szenario «mittel» stützte. Der Bundesrat wies insbesondere den Kanton Uri an, die Bevölkerungsentwicklung eng zu verfolgen, da die Bauzonen im Kanton bereits zum gegebenen Zeitpunkt überdimensioniert waren. Sollte sich die Bevölkerung also anhand eines mittleren oder gar tiefen Szenarios weiterentwickeln, würde sich die Auslastung weiter verschlechtern und womöglich grössere Rückzonungen nötig werden.³⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.01.2018
MARLENE GERBER

Im Januar 2018 präsentierte die Expertengruppe ihre **Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Sachplans Fruchtfolgeflächen (FFF)**. Sie bestärkte die Wichtigkeit des in der bestehenden Fassung des Sachplans definierten Mindestumfangs an zu erhaltenden Fruchtfolgeflächen als bedeutendes Instrument des Kulturlandschutzes. Als problematisch stufte das Gremium hingegen den Umstand ein, dass die Kantone uneinheitliche Methoden zur Erhebung der Fruchtfolgeflächen verwendeten, und stützte dabei eine Kritik, die im Jahr 2015 bereits von der PVK und der GPK-NR im Rahmen einer Evaluation zur Sicherung des landwirtschaftlichen Kulturlandes geäussert worden war. Es sei unumgänglich, dass Bodeninformationen mit einem einheitlichen Verfahren erhoben würden, so die Schlussfolgerung der Expertengruppe. Als zentrale Herausforderung betrachtet das Gremium die Situation im Falle knapper werdender Reserven an Fruchtfolgeflächen. Hier soll den Kantonen Spielraum für die wirtschaftliche Weiterentwicklung eingeräumt und Kompensationsmechanismen geprüft werden. So etwa soll der Bund zur Kompensation verpflichtet werden, wenn er für eigene bauliche Vorhaben Fruchtfolgeflächen benötigt. Weiter sei etwa auch der Abtausch von Fruchtfolgeflächen zwischen den Kantonen zu prüfen, sobald vergleichbare Bodeninformationen vorliegen würden. In einem nächsten Schritt werden sich die verantwortlichen Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Landwirtschaft (BLW) mit den Empfehlungen auseinandersetzen und gegen Ende Jahr einen überarbeiteten Sachplan FFF in die Anhörung schicken.³⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.04.2019
MARLENE GERBER

Kurz vor Ablauf der fünfjährigen Frist zur Überarbeitung der kantonalen Richtpläne genehmigte der Bundesrat im Februar und April 2019 auch die **Richtpläne der Kantone Neuenburg, Graubünden und Schaffhausen**. Alle drei Kantone werden gemäss ihren Berechnungen die bestehenden Bauzonen in den nächsten 15 Jahren nicht vollständig auslasten. Dabei gingen die Kantone Neuenburg (Auslastung 99.4%) und Schaffhausen (99.8%) von einem mittleren Bevölkerungsszenario aus; der Kanton Graubünden (99.2%) wählte das hohe Bevölkerungsszenario des BFS. Ergo mussten alle drei Kantone in ihren Richtplänen die Gemeinden beauftragen, ihre Bauzonen zu überprüfen und überdimensionierte Bauzonen gegebenenfalls zurückzuzonen.³⁶

Die ausserparlamentarische, sprich **gesellschaftliche Debatte im Sektor Raumplanung** des Jahres 2019 drehte sich in den Printmedien vor allem um die Probleme der Kantone bei der Umsetzung des neuen Raumplanungsgesetzes (RPG). Dies vor allem deshalb, weil der Bundesrat im Frühling 2019 einen **Einzonungsstopp** verhängte, der nicht weniger als acht Kantone betraf. Bereits Mitte Februar 2019, nur wenige Tage nach der klaren Ablehnung der «Zersiedelungsinitiative» der Jungen Grünen, berichteten Tages-Anzeiger und Aargauer Zeitung von den Absichten des Bundesrates, fünf Kantone mit einem Einzonungsstop zu belegen. Aufgrund des 2013 per Volksabstimmung angenommenen RPG mussten alle Kantone bis Ende April 2019 ihren revidierten Richtplan genehmigen lassen. Auch sollte bis dann überall die Einführung einer Mehrwertabgabe abgeschlossen sein. Beide Massnahmen dienen der Verkleinerung der Bauzonen und dem verdichteten Bauen darin. Im April folgte dann die definitive Entscheidung, dass wegen fehlender Mehrwertabschöpfungsregelung für die Kantone Genf, Luzern, Schwyz, Zug und Zürich ab sofort ein Einzonungsstop gelte. Dazu kamen dann ein paar Tage später die Kantone Glarus, Obwalden und Tessin, deren Richtpläne nicht fristgerecht eingereicht worden waren. In quasi letzter Minute genehmigt wurden dagegen die Richtpläne von Baselland, Jura, Freiburg, Wallis und Zug; zudem wurde die Aufhebung des Einzonungsstopps für Zug in Aussicht gestellt, sobald die Volksabstimmung über die Regelung der Mehrwertabgabe am 19. Mai 2019 vorbei sei und die Regelung in Kraft treten würde. In der Tat nahm das Zuger Wahlvolk die Teilrevision seines Planungs- und Baugesetzes klar mit 67 Prozent Ja-Stimmen an. Der Einzonungsstop für Luzern wurde schliesslich im November 2019 aufgehoben, da der Kanton seine Mehrwertabgabe mittlerweile bundesrechtskonform angepasst hatte.³⁷

Umweltschutz

Klimapolitik

Im März 2012 verabschiedete der Bundesrat den ersten Teil seiner **Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz**. Darin hielt er die **Ziele, Herausforderungen und Handlungsfelder** auf Bundesebene fest. Diese Anpassung sei nötig, weil die globalen Temperaturen auch gemäss den positivsten Szenarien in den nächsten Jahrzehnten aufgrund des Klimawandels ansteigen würden. Die Strategie formulierte folgende Ziele: Die Schweiz soll die Chancen nutzen, die der Klimawandel bietet (bspw. für den Sommertourismus); die Risiken, die sich aus dem Klimawandel ergeben, minimieren; sowie die Anpassungsfähigkeit von Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft steigern. Die wichtigsten Herausforderungen, die sich aus dem Klimawandel für die Anpassung ergeben, sah der Bundesrat unter anderem in der grösseren Hitzebelastung (insbesondere in den dicht besiedelten Städten), im steigenden Hochwasserrisiko, in der Beeinträchtigung der Wasser-, Boden- und Luftqualität oder auch in der Veränderung von Lebensräumen und Landschaften. Die Anpassungsstrategie listete schliesslich auch die Sektoren, in welchen Anpassungsleistungen vollzogen werden müssen, auf – wie etwa die Landwirtschaft, den Tourismus, die Raumentwicklung oder die Energiewirtschaft. Für diese Sektoren wurden insgesamt 48 Handlungsfelder definiert, die Anpassungsziele festgehalten und die Stossrichtung zur Erreichung dieser Ziele festgelegt.

Der zweite Teil der Strategie bildet der Aktionsplan für die Jahre 2014–2019.³⁸

Der Bundesrat verabschiedete im April 2014 den zweiten Teil seiner Anpassungsstrategie an den Klimawandel in Form des **Aktionsplans für die Jahre 2014 bis 2019**. Die Reduktion der Treibhausgase bleibe die wichtigste Massnahme der Klimapolitik des Bundes; da der Klimawandel aber bereits eine Tatsache sei, würden auch Anpassungsmassnahmen immer wichtiger. Im Aktionsplan wurden daher 63 Anpassungsmassnahmen der involvierten Bundesämter für neun Sektoren aufgeführt. Bei den neun Sektoren handelt es sich um die Bereiche Wasserwirtschaft, Umgang mit Naturgefahren, Landwirtschaft, Waldwirtschaft, Energie, Tourismus, Biodiversitätsmanagement, Gesundheit sowie Raumentwicklung.

Als Beispiel wie der Aktionsplan wirken soll, kann die Wasserwirtschaft dienen. Dort zielen die Anpassungsmassnahmen darauf ab, «die grundlegenden Schutz- und Nutzungsfunktionen der Gewässer auch in einem veränderten Klima zu gewährleisten». Im Fokus stehen dabei die Wasserspeicherung, die Wasserverteilung, die Wassernutzung, die Erarbeitung von Wasserbewirtschaftungsplänen sowie die Prüfung der Rolle künstlicher und natürlicher Seen bei der Wasserversorgung und dem Hochwasserschutz. Ein weiteres Beispiel ist die verbesserte Vorbereitung auf lang andauernde Hitzeperioden im Bereich Gesundheit.

Wichtig sind gemäss Aktionsplan auch die sektorübergreifenden Massnahmen. Diese zielen auf die Verbesserung der Wissensgrundlagen sowie der Koordination; so zum Beispiel die Massnahmen im Hochwasserschutz, wo neben organisatorischen, baulichen und biologischen auch raumplanerische Massnahmen greifen müssen, um die Anpassung an den Klimawandel besser zu etablieren.

Der Bundesrat geht davon aus, dass die Anpassungsmassnahmen mehrere Millionen Franken pro Jahr kosten werden und in Zukunft mit fortschreitendem Klimawandel weiter zunehmen werden. Diese Beträge würden jedoch nur einen Bruchteil der volkswirtschaftlichen Kosten ausmachen, welche die Auswirkungen des Klimawandels insgesamt mit sich bringen würden.³⁹

-
- 1) LT, 7.1.00.
 - 2) NLZ et NZZ, 29.5.09; OFT, communiqué de presse, 28.5.09.
 - 3) LT et NZZ, 15.1.09; NZZ, 5 et 23.10.09.
 - 4) BZ et TA, 17.12.09.
 - 5) TA, 15.10., SGT, 19.12.
 - 6) Medienmitteilung ASTRA vom 13.12.2019
 - 7) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.
 - 8) LT, 18.10.03.
 - 9) TA, 24.1.08.
 - 10) NZZ, 17.3.99; NLZ, 17.3, 11.12 et 22.12.99; 24h, 19.11.99.
 - 11) LT, 25.1.00.; Presse du 20.6.00.
 - 12) FF, 2000, p. 5169 ss.; NZZ, 13.1.00; CdT, 30.5.00.
 - 13) NLZ, 29.5.01; TG, 7.6 et 2.7.01; LT, 11.6, 9.7, 22.11 et 18.12.01; 24h, 30.6.01; presse du 3.9.01.
 - 14) 24h, 12.2.02; LT, 22.8 et 26.10.02; presse du 12.4, 4.10 (OFT) et 8.11.02 (délégation).
 - 15) BZ, 30.7.02 et BaZ, 14.8.02 (demande BLS); NZZ, 29.11.02 (refus).
 - 16) BaZ, 1.3.02, TA, 19.6.02 et NZZ, 19.12.02 (revendications uranaises); LT, 12.6.02 (rencontre); presse du 27.6.02 (décision CF).
 - 17) LT, 5.3.03 (oppositions); NF, 30.7.03 (échelonnement); OFT, communiqué de presse, 22.1, 4.3 et 29.7.03.
 - 18) Presse du 20.2.04.; Presse du 20.3 et 31.3.04 (OFT).
 - 19) NLZ, 28.4.04; presse du 15.5.04; DETEC, communiqué de presse, 16.3 et 14.5.04.
 - 20) Presse du 15.1.05; 24h, 1.4.05; LT, 30.4 et 28.9.05.
 - 21) LT, 23.6, 1.11 (Leuenberger) et 6.12.05 (TI); QJ, 2.11.05 (écologistes); DETEC, communiqué de presse, 22.6 et 31.10.05.
 - 22) Presse vom 14.2., 20.2., 13.5. und 2.-3.6.06.
 - 23) NZZ, 21.10.09; DETEC, communiqué de presse, 20.10.09.
 - 24) NZZ, 23.8.11; Presse vom 3.9.11.
 - 25) NZZ, 27.11.90.
 - 26) BZ, 6.6.90; 28.7.90.; Vat., 14.7.90; SZ, 22.8.90; SHZ, 6.12.90.
 - 27) BBI, 1992, II, S. 1649 f.; Presse vom 14.4.92.
 - 28) Lit. „Schuler/Compagnon/Jemelin (1999). Die Grossregionen der Schweiz. Die Schweiz im NUTS-Regionalsystem“.
 - 29) 24h und TA, 17.6.06.; 24h, 3.6.06; NZZ, 7.6.06; BAU / ARE (2006); Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan: Empfehlungen zur Standortplanung; AB NR, 2006, Beilagen V, S. 231ff.
 - 30) NZZ, 15.7.09.
 - 31) Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 29.4.15; OWZ, 26.4.16
 - 32) Medienmitteilung ARE vom 13.4.16
 - 33) Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 22.6.16; Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 4.5.16
 - 34) Medienmitteilung BR, ARE, UVEK vom 23.8.17; Medienmitteilung BR, ARE, UVEK vom 24.5.17; Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 1.11.17
 - 35) Medienmitteilung ARE vom 30.1.18
 - 36) Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 10.4.19; Medienmitteilung BR, UVEK, ARE vom 27.2.19
 - 37) Medienmitteilung ARE vom 1.5.19; Medienmitteilung ARE vom 10. April 2019; Medienmitteilung ARE vom 13.11.19; VA ZG vom 19.5.19; AZ, 17.2.19; TA, 19.2.19; AZ, LT, NZZ, SGT, TA, WoZ, 11.4.19; TA, 17.4.19; BaZ, TA, 18.4.19; NZZ, 20.4.19; NZZ, 26.4.19; NF, 1.5.19; BaZ, TA, 2.5.19; NZZ, 4.5.19
 - 38) Medienmitteilung Bundesrat vom 2.3.2012; Strategie Bundesrat vom 2.3.2012
 - 39) Aktionsplan 2014–2019 vom 9.4.2014; Medienmitteilung Aktionsplan 2014–2019 vom 9.4.2014