

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Verkehrsfinanzierung, Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Gesellschaftliche Debatte</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Berclaz, Philippe  
Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Eperon, Lionel  
Freymond, Nicolas  
Frischknecht, Ernst  
Füzesséry, Alexandre  
Giger, Nathalie  
Gilg, Peter  
Heidelberger, Anja  
Hirter, Hans  
Holenstein, Katrin  
Longchamp, Claude  
Rinderknecht, Matthias  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Frischknecht, Ernst; Füzesséry, Alexandre; Giger, Nathalie; Gilg, Peter; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, Strassenverkehr, Gesellschaftliche Debatte, 1973 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Politische Grundfragen	1
Rechtsordnung	1
Öffentliche Ordnung	1
Wahlen	2
Eidgenössische Wahlen	2
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	2
Energie	2
Alternativenergien	2
Erdöl und Erdgas	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	6
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	9
Umweltschutz	10
Naturschutz	10
Luftreinhaltung	10
Lärmschutz	12
Bodenschutz	13
Allgemeiner Umweltschutz	13
<b>Sozialpolitik</b>	13
Bevölkerung und Arbeit	13
Arbeitszeit	13
Sozialversicherungen	13
Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)	13
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	14
Parteien	15
Linke und ökologische Parteien	15
Konservative und Rechte Parteien	15

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EJPD</b>	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>AHV</b>	Alters- und Hinterlassenenversicherung
<b>FK-NR</b>	Finanzkommission des Nationalrats
<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>SNB</b>	Schweizerische Nationalbank
<b>FK-SR</b>	Finanzkommission des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>IV</b>	Invalidenversicherung
<b>EDI</b>	Eidgenössisches Departement des Inneren
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>FMH</b>	Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>ETHL</b>	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>BRD</b>	Bundesrepublik Deutschland
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug
<b>BUS</b>	Bundesamt für Umweltschutz

---

<b>DFJP</b>	Département fédéral de justice et police
<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>AVS</b>	Assurance-vieillesse et survivants
<b>CdF-CN</b>	Commission des finances du Conseil national
<b>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>BNS</b>	Banque nationale suisse
<b>CdF-CE</b>	Commission des finances du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>AI</b>	Assurance-invalidité
<b>DFI</b>	Département fédéral de l'intérieur
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>FMH</b>	Fédération des médecins suisses
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>EPFL</b>	École polytechnique fédérale de Lausanne
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>RFA</b>	République fédérale d'Allemagne
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>OFPE</b>	Office fédéral de la protection de l'environnement



# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Politische Grundfragen

#### Politische Grundfragen

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 29.12.1984  
PETER GILG

Der **Ungehorsam gegenüber rechtlichen Erlassen** wurde aber nicht nur als Grenzfrage zwischen Recht und Moral diskutiert, sondern auch unter dem Aspekt der **Funktionsfähigkeit des politischen Systems**. Im Zusammenhang mit dem Widerstand im Transportgewerbe gegen die von Volk und Ständen gutgeheissene Schwerverkehrsabgabe und mit dem Zögern der Bundesrates, von seiner Kompetenz zur Anordnung einer umstrittenen Tempobeschränkung im Strassenverkehr Gebrauch zu machen, wurde der Ausdruck «Akzeptanz» für die Schweiz zum neuen politischen Begriff. Es machte sich eine Tendenz geltend, Zumutbarkeit und Durchsetzbarkeit zu massgebenden Kriterien für den Erlass rechtlicher Neuerungen zu erheben und die Bedeutung der Konsensherstellung vor dem behördlichen Entscheid zu erweitern: nicht nur der Möglichkeit des negativen Ausgangs einer Volksabstimmung soll die Regierung vorbeugen, sondern auch der Gefahr einer verbreiteten Missachtung des rechtlich endgültigen Entscheids durch Teile der Bevölkerung oder gar durch die Verwaltung eines mit der Durchführung beauftragten nachgeordneten Gemeinwesens im Bundesstaat. Solche Vorstellungen waren an sich nicht neu; bereits früher hatte man gegenüber Steuererhöhungsabsichten auf eine wachsende Neigung zum «Steuerwiderstand» hingewiesen oder im Zusammenhang mit der Gurtentragpflicht an der Loyalität kantonaler Vollzugsorgane gezweifelt. Neu war die als Quasi-Legitimation wirkende Begriffsbildung und die Rücksicht, welche die Behörden der erwähnten Tendenz entgegenbrachten. Dabei dachte man freilich nicht in erster Linie an einen ethisch begründeten Widerstand, sondern an den Willen zur Durchsetzung des materiellen Interesses oder des blossen Beliebens. In der Presse wurde für die Rechtssetzung zwar Rücksichtnahme auf das Volksempfinden und auf die Leistungsfähigkeit der staatlichen Vollzugsorgane als Gebot politischer Klugheit anerkannt, zugleich aber vor Führungsschwäche und Abhängigkeit der Behörden gegenüber betroffenen Minderheiten gewarnt.<sup>1</sup>

### Rechtsordnung

#### Öffentliche Ordnung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 31.12.2010  
MARC BÜHLMANN

Im Jahr 2010 fanden **14 Grossdemonstrationen** mit 1000 und mehr Beteiligten statt. An zwei Kundgebungen nahmen mehr als 5000 Personen teil. Im März demonstrierten rund 6000 Personen auf dem Bundesplatz für die Gleichstellung der Geschlechter und im April unterstützten rund 5000 Personen die Solidaritätskundgebung für Tibet in Zürich. In Bern fanden acht Grossdemonstrationen statt, in Genf und Zürich je zwei, in Freiburg und in Gösgen je eine. Im Gegensatz zum Vorjahr, als bei 25 Grossdemonstrationen mehrheitlich aussenpolitische Fragen bewegt hatten, standen 2010 vermehrt spezifische Interessen einzelner Gruppen im Vordergrund: neben Gleichstellungsfragen waren etwa Proteste von Wirten gegen die Mehrwertsteuer, von Lehrern für bessere Arbeitsbedingungen, von Postangestellten gegen Poststellenabbau und Rationalisierung, von Jugendlichen für Genfer Konzertlokale oder von Velofahrern gegen den Autoverkehr Gründe für die Protestaktionen. Darüber hinaus bewegten Solidaritätskundgebungen für verfolgte Christen und für Ausländer, darunter die Protestdemonstration gegen die Annahme der Ausschaffungsinitiative. In Gösgen demonstrierten rund 4000 Personen gegen das AKW und in Bern nahmen etwa 1000 Linksautonome am antifaschistischen Abendspaziergang teil.<sup>2</sup>

## Wahlen

### Eidgenössische Wahlen

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 22.10.1991  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Regierungsparteien versuchten im Wahlkampf, auch möglichst viele **Rentnerinnen und Rentner** anzusprechen und zugunsten ihrer Parteien zu mobilisieren. Dabei spielte die Diskussion um die 10. AHV-Revision eine nicht unwesentliche Rolle. Kurz vor den Wahlen warfen sich FDP, SP und CVP gegenseitig vor, eine rasche finanzielle Besserstellung der Rentner verhindert zu haben. Aus der VOX-Analyse im Anschluss an die Wahlen ging unter anderem hervor, dass die FDP von allen Parteien den grössten Teil dieser Personengruppe mobilisieren konnte.

In den Augen vieler Wahlbeobachter spielten auch die Mutmassungen über eine vom Bundesrat geplante **Benzinzollerhöhung** von 25 bis 35 Rappen pro Liter, welche während den Sommermonaten diskutiert wurde und in der letzten Woche vor den Wahlen durch die Presse an die Öffentlichkeit gelangte, eine wichtige Rolle in der Meinungsbildung vieler, zu jenem Zeitpunkt noch unentschlossener Wählerinnen und Wähler. Ein direkter Zusammenhang zwischen dem Erfolg der AP sowie der Lega dei Ticinesi einerseits und der durch gewisse Medien geschürten Angst vor einer massiven Benzinpreiserhöhung andererseits liess sich in der VOX-Umfrage nicht nachweisen.<sup>3</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Alternativenergien

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 18.07.2020  
MARCO ACKERMANN

Als «Pionierin des Wasserstoffs» betitelte die Westschweizer Zeitung «Le Temps» die Schweiz im Juli 2020 mit Verweis auf das geplante, privatwirtschaftlich organisierte **Netz von Wasserstofftankstellen** entlang der Achse Bodensee bis Genfersee. Nachdem bereits 2016 in Hunzenschwil (AG) die erste Wasserstofftankstelle der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen hatte, folgte im Juli 2020 eine weitere in der Stadt St. Gallen. Bis Jahresende sollen zudem Tankstellen an den Standorten Rümlang (ZH), Zofingen (AG), Stadt Bern und Crissier (VD) folgen, wie das St. Galler Tagblatt berichtete. Mit der Eröffnung solcher Tankstellen könne die «Huhn-und-Ei-Frage» durchbrochen werden, denn ohne Infrastruktur würden auch keine Wasserstofffahrzeuge gekauft und ohne Nachfrage auch keine Tankstellen errichtet werden, erklärte dieselbe Zeitung weiter. Bereits ab 2021 sollen 150 Wasserstoff-LKWs auf den Schweizer Strassen unterwegs sein, zwei Jahre später bereits deren 1000, wie die «bz Basel» festhielt. Möglich gemacht hat diese Wasserstoffinitiative unter anderem der im Jahr 2018 gegründete, privatwirtschaftlich organisierte Förderverein «H2 Mobilität Schweiz», der zum Ziel hat, ein flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen in der Schweiz aufzubauen. Mitglieder dieses Vereins sind unter anderem die Detailhändler Migros und Coop sowie verschiedene Tankstellenbetreiber und Transportunternehmen, die entsprechende Fahrzeuge bestellt haben. Interesse am Alternativantrieb zeigte gemäss dem St. Galler Tagblatt beispielsweise auch die St. Galler Kantonspolizei, die im Sommer 2020 ein erstes Wasserstoffauto in ihre Dienstflotte aufnahm.

Nebst dem Netzausbau von H2-Tankstellen scheint auch die Produktion von Wasserstoff ins Rollen geraten zu sein. Der ersten bestehenden Anlage in der Schweiz beim Wasserkraftwerk Gösgen (SO) könnte beim Wasserkraftwerk Birsfelden (BL) bald eine zweite folgen, wie die «bz Basel» berichtete. Mit dem Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes und einer klimafreundlichen H2-Produktion werde erwartet, dass der Verkauf von Brennstoffzellenautos ansteige. Zusätzlich zum Potenzial, die Mobilitätsbranche aufzuwühlen, werde der Wasserstoff als potenzieller Energieträger angesehen, um temporär überschüssigen Strom aus Wind- und Solarkraftwerken zu speichern, wie die NZZ berichtete.<sup>4</sup>

## Erdöl und Erdgas

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 16.07.1997  
LIONEL EPERON

En vertu de l'ordonnance de 1996 sur la réduction de la consommation spécifique de carburant des automobiles (ORCA), les voitures individuelles neuves qui seront vendues en Suisse ne devront pas consommer en moyenne plus de 7.6 litres aux 100 km d'ici l'an 2001. Etabli sur la base des calculs effectués par l'Association des importateurs suisses d'automobiles (AISA), ce chiffre représente **une diminution de 15% par rapport à la consommation moyenne actuelle, conformément à ce qui est exigé par la législation fédérale.**<sup>5</sup>

## Verkehr und Kommunikation

### Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 04.09.1990  
SERGE TERRIBILINI

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (affaissement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes.** Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait.<sup>6</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 06.09.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Le gouvernement**, son opinion confortée par cette consultation, **resta intraitable sur la limite des 28 tonnes.** Il motiva son refus en soulignant que la N2 supportait déjà une grande partie du trafic de transit franchissant l'arc alpin, que la dégradation de la qualité de l'air à ses abords atteindrait des degrés insupportables et, enfin, que toutes les possibilités du trafic combiné n'étaient pas épuisées. A. Ogi, afin de faire un geste à l'endroit de la CE, a cependant déclaré examiner les possibilités d'augmentation rapide des capacités suisses de ferroutage.<sup>7</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 18.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

L'année 1990 fut décisive pour **les grands projets de la Confédération en matière de transports.** En premier lieu, le rejet des initiatives anti-autoroutes en votation populaire a levé le dernier obstacle à l'achèvement du réseau des routes nationales. Ensuite, la volonté d'améliorer les transports publics et combinés s'est manifestée par la publication du message du Conseil fédéral sur les nouvelles transversales alpines, la décision d'accélérer les procédures d'approbation des plans pour Rail 2000 et les efforts faits pour se raccorder au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le gouvernement espère que le développement de cette infrastructure permettra d'absorber l'accroissement exponentiel de la mobilité, de transférer une partie du trafic de la route au rail, de fluidifier la circulation routière et de soulager ainsi l'environnement. A cet effet, il désire d'ailleurs aller, à l'avenir, dans le sens d'une meilleure application du principe du pollueur-payeur et faire supporter les dégâts faits à la nature ou à la santé publique à ceux qui les occasionnent par le biais de diverses taxations.<sup>8</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 13.08.2010  
NICOLAS FREYMOND

Economiesuisse a plaidé pour une **réforme globale du système de financement des transports routiers et ferroviaires.** L'association faïtière du patronat a fustigé le régime actuel et ses diverses taxes, en raison de sa complexité et de son manque de transparence. Elle a préconisé de le remplacer par une nouvelle tarification des différents modes de transports en fonction du principe de causalité, c'est-à-dire mettant plus fortement à contribution les usagers. Dans la perspective du remplacement de Moritz Leuenberger à la tête du DETEC, economiesuisse a par ailleurs clairement exprimé, à plusieurs reprises, son souhait que le successeur du socialiste accorde plus d'attention aux besoins de l'économie, accusant au passage ce dernier d'avoir privilégié le rail au détriment de la route et de l'aviation par idéologie.<sup>9</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 22.11.2011  
SUZANNE SCHÄR

Mit dem Urner Plebiszit war der Bau einer zweiten Röhre allerdings nicht vom Tisch. Insbesondere die Tessiner Regierung und das Komitee für den Ausbau des Gotthard-Tunnels forcierten die Diskussion über die Notwendigkeit eines neuen Strassentunnels. Hervorgehoben wurde ein **Bericht des Basler Instituts für Wirtschaftsstudien**, der zum Schluss kommt, dass der Bau einer zweiten Röhre als Vorbereitung auf die Sanierung der bestehenden Strassenverbindung unumgänglich sei. Der Bericht monierte insbesondere die Vernachlässigung der indirekten Kosten (verursacht durch den Umwegverkehr im Fall einer Totalsperrung während der Sanierungsarbeiten) im bundesrätlichen Grundlagenbericht.<sup>10</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 19.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

In Beantwortung eines Postulats der KVF-SR hatte der Bundesrat Ende 2010 seinen Grundlagenbericht zu den anstehenden **Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Gotthard-Strassentunnel** präsentiert. Während der Zeitplan (2020–2050) weitgehend unbestritten war, gaben die Frage nach dem Sinn und Zweck einer zweiten Tunnelröhre sowie deren Vereinbarkeit mit dem Alpenschutzartikel Anlass zu heftigen Diskussionen. Unterstützt von VCS, WWF und weiteren Umweltschutzorganisationen propagierte die Alpeninitiative die komplette und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, begleitet von einem Fahrverbot für überregional verkehrende Lastwagen zwischen Biasca und Erstfeld sowie einem Verladeshuttle für PKWs auf der alten Bahnstrecke zwischen Airolo und Göschenen. Der Bundesrat hielt im Bericht fest, den kostspieligen Bau einer zweiten Röhre, dessen Investitionskosten das Bundesamt für Strassen (Astra) auf CHF 2 Mrd. (bei jährlichen Unterhaltskosten CHF von 10 Mio.) schätzt, mit seinem Verlagerungskonzept (Güter durch den neuen Eisenbahn-Basistunnel, Personen durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel) vermeiden zu wollen. Zudem wies die Regierung auch auf die möglichen verfassungsrechtlichen Konsequenzen einer zweiten Strassentunnelröhre in Bezug auf den Alpenschutzartikel hin. Wirtschaftskreise und mit ihnen viele bürgerliche Politiker aus den hauptsächlich vom Transitverkehr betroffenen Kantonen sahen bei einer richtungsgetreuen, einspurigen Verkehrsführung keinen Widerspruch zum Alpenschutzartikel und forderten den Bau einer zweiten Tunnelröhre (dessen Baukosten sie auf die Hälfte des vom Astra errechneten Betrags schätzten) vor Beginn der Sanierungsarbeiten. Im Verlauf des Berichtsjahrs tendierten die Tessiner, Urner und Bündner Regierungen verstärkt zur Option zweite Röhre. Dabei betonten die beiden Letzteren, am Alpenschutzartikel festhalten zu wollen. Die Bündner Regierung drohte für den Fall der Vollsperrung des Strassentunnels mit der Kontingentierung von Güterfahrten auf der A13 am San Bernardino. Das Gotthard-Komitee, die Interessengemeinschaft der 13 Kantone und der Wirtschaft entlang der Gotthard-Achse, vermochte im Sommer des Berichtsjahrs keine Entscheidung für oder gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels zu fällen.<sup>11</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 28.11.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Vorfeld der FABI-Debatte im Ständerat bemühten sich Städte, Regionen und Kantone, ihre eigenen **Interessen bezüglich Ausbaus der Bahninfrastruktur** zu positionieren. Da die in der bundesrätlichen Botschaft vorgesehenen CHF 3,5 Mrd. nicht alle Wünsche finanzieren können, war das Berichtsjahr geprägt von Manövern und Allianzen der verschiedenen Akteure. Der Ständerat nahm weitere Projekte in das Ausbaupaket der Bahninfrastruktur auf und erhöhte die Mittel auf über CHF 6 Mrd. Die ständerätlichen Ergänzungen sind zumindest teilweise als Kompromiss zwischen den Landesteilen zu deuten. FABI geht 2013 in den Nationalrat – das Ringen um Anteile am Bahnausbaupaket dürfte damit auch im Folgejahr die Verkehrspolitik bestimmen.<sup>12</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 31.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Ein weiteres zentrales Thema in der Verkehrspolitik war die **Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**. Im Parlament wurden dazu verschiedene Vorschläge eingebracht und auch private Stimmen meldeten sich in der öffentlichen Diskussion zu Wort. Mit der Wahl der Variante „2. Röhre ohne Kapazitätserweiterung“ vollzog der Bundesrat eine Kehrtwende, von der viele Akteure überrascht wurden. Die bundesrätliche Absicht dürfte im Folgejahr bekämpft werden.

## Strassenverkehr

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 31.12.1982  
HANS HIRTER

Der **Entwurf für ein eidgenössisches Wanderweggesetz** befand sich während des Berichtsjahres in der Vernehmlassung. Konzipiert ist es als Rahmengesetz, welches zuhanden der Kantone die Aufgaben und Mindestanforderungen beschreibt. Da allerdings keine Bundesbeiträge für die Erfüllung dieser Aufgaben vorgesehen sind, stiess es bei den Kantonen auf wenig Gegenliebe.<sup>13</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 31.12.1984  
CLAUDE LONGCHAMP

Als Alternative zu den als unpopulär erachteten Temporeduktionen unterstützte die Automobilwirtschaft die **Einführung von Fahrzeugen, die mit Katalysatoren ausgerüstet sind**. Sie sieht darin einen genügenden Beitrag zur Bekämpfung der Luftverschmutzung durch den Verkehr. Kritiker wendeten ein, diese Massnahme wirke sich nur langfristig aus, hätte deshalb vor Jahren eingeführt werden müssen. Das EJPD ermächtigte die zuständigen kantonalen Behörden, solche Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen zum Verkehr zuzulassen. Einzelne Kantone führten als Anreiz Steuerbegünstigungen für die Halter von Katalysatorfahrzeugen ein. Im weiteren entschied der Bundesrat, bis Mitte 1986 sukzessive nur noch unverbleites Normalbenzin zum Verkauf zuzulassen und damit eine Voraussetzung für die Katalysatortechnik zu erfüllen. Er zeigte sich gewillt, die Abgasvorschriften im Sinne der US-Norm 1983 zu verschärfen, sobald auch in den Nachbarstaaten eine hinreichende Versorgung mit unverbleitem Benzin sichergestellt ist.<sup>14</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 01.10.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Zur **Reduktion der Luftbelastung durch den Strassenverkehr wurden weitere Vorschriften erlassen**. Wie weiter unten ausgeführt, verschärfte der Bundesrat die Abgasnormen auch für schwere Dieselfahrzeuge und motorisierte Zweiräder, so dass nun der Bereich der Motorfahrzeugabgase umfassend geregelt ist. Da den technischen Möglichkeiten zur Reduktion der Schadstoffemissionen bald einmal Grenzen gesetzt seien, forderten der VCS und verschiedene Umweltorganisationen erneut die Einschränkung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Der Bundesrat verzichtete allerdings darauf, drastische Massnahmen wie Treibstoffrationierung, Öko-Bonus oder motorfahrzeugfreie Tage im Rahmen des Luftreinhalte-Konzepts vorzuschlagen, da sie politisch gegenwärtig kaum realisierbar seien. So gab der Nationalrat einer Standesinitiative des Kantons Bern, welche die Vorbereitung einer Treibstoffrationierung verlangte, keine Folge (Kt.lv. 85.202). Weil sich viele Leute vor Inkrafttreten der strengen US-83-Abgasnormen (Oktober 1987) noch ein Modell ohne Katalysator sichern wollten, brachen die Autoverkäufe 1986 alle Rekorde. Die im Vorjahr als Sofortmassnahme gegen das Waldsterben in Kraft gesetzte Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auf National- und Hauptstrassen (Tempo 120/80) beschäftigte Parlament und Öffentlichkeit 1986 weiter. Während Vertreter der Automobilisten die auch von der hängigen Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» angestrebte Wiedereinführung der alten Limiten verlangten, forderten Umweltschutzkreise erneut Tempo 100 auf Autobahnen. Der Nationalrat verwarf jedoch entsprechende Vorstösse und lehnte auch eine Motion Oehler (cvp, SG) ab, welche die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsbegrenzungen vom Bundesrat auf das Parlament übertragen wollte (Pa.lv. 84.225, Mo. 84.546 sowie 85.336 und Po. 85.326). Zur Verkehrsberuhigung wurde ferner die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Wohnquartieren auf 30 km/h verlangt (Mo. 86.507). Der Nationalrat entsprach diesem Anliegen insofern, als er eine Kommissionenmotion betreffend Erleichterung des Verfahrens bei der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeinde- und Quartierstrassen überwies.<sup>15</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 16.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Le DFJP, afin de diminuer le nombre des victimes de la circulation, a mis en consultation diverses mesures axées sur la prévention et la formation, les sanctions pénales paraissant insuffisantes.** Il est envisagé, entre autres, que tous les élèves conducteurs suivent un enseignement théorique (jusqu'ici facultatif) et que les conducteurs enfreignant le code de la route soient systématiquement astreints, après récidive, à des cours d'éducation routière. D'autre part, le DFJP a annoncé qu'il étudiait la possibilité de mettre sur pied, pour 1992 ou 1993, un permis à deux temps; accordé d'abord provisoirement, il deviendrait définitif après que le conducteur a démontré sa prudence et suivi un cours de perfectionnement. Ces idées furent accueillies positivement, notamment de la part des organisations d'automobilistes.<sup>16</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 19.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Comme l'an passé, les débats sur le budget de la Confédération ont vu se dérouler de nouveaux conflits sur les crédits destinés aux routes nationales et autres contributions routières fédérales; devant la nécessité de réduire ses dépenses, le Conseil fédéral a prévu de faire de substantielles **économies dans le domaine routier**. Cela n'a pas plu à bon nombre de députés **romands** (bourgeois, en particulier) qui ont considéré que, la **construction de tronçons** les concernant intervenant **tardivement** alors que la Suisse alémanique était déjà bien pourvue en routes nationales, il serait injuste de les léser, d'autant plus que le parlement avait adopté deux motions exigeant l'achèvement du réseau autoroutier pour l'an 2000. Si les 140 millions de francs affectés aux subventions routières générales et à la péréquation financière ont été maintenus, le Conseil des Etats a malgré tout supprimé 100 millions au crédit autoroutier. Le Conseil national, pour sa part, a porté ce chiffre à 116 millions, réduisant ainsi la somme totale à 1.279 milliards, ce que la petite chambre accepta. Les autres rubriques routières ont également été quelque peu dégraissées.<sup>17</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 08.11.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

La proposition du Conseil fédéral de **nouvelles coupes budgétaires de CHF 233 millions** pour les trois prochaines années **dans le secteur des routes** a provoqué une levée de bouclier des cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais. Ces mesures d'économies se sont ajoutées à celles déjà prévues par le 7e programme d'investissement à long terme des routes nationales. Les quatre cantons ont demandé au Conseil fédéral de tenir ses promesses et d'achever la construction des autoroutes A5 (évitement de Bienne et tunnel de Serrières), A16 (Boncourt – Porrentruy, Delémont – Choindrez et Moutier – Tavannes) et A9 (Sierre Est – Viège Est). Afin de protester contre les coupes, ils ont appelé leurs citoyens à manifester leur mécontentement sur la place fédérale. 2'000 Jurassiens, Valaisans, Neuchâtelois et Bernois se sont déplacés pour réclamer l'achèvement du réseau autoroutier dans leur canton.<sup>18</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 08.12.2007  
NICOLAS FREYMOND

**Le TCS, Economiesuisse et l'Union suisse des arts et métiers (USAM) se sont élevés contre le projet gouvernemental concernant "Road Pricing"**. Economiesuisse a estimé qu'un tel dispositif ne s'attaquait pas aux véritables problèmes du trafic routier, qui ne peuvent être résolus qu'au niveau de la planification régionale des transports. L'USAM a pour sa part insisté sur les conséquences néfastes pour les petits commerces de quartier, relevant à l'inverse que cette nouvelle taxe serait une aubaine pour les grands centres commerciaux situés en périphérie des villes. Enfin, le TCS a considéré qu'une telle mesure n'était pas nécessaire en Suisse, la lutte contre l'engorgement des villes et agglomérations étant l'apanage du fonds d'infrastructure. En se référant à l'exemple londonien, ces groupes d'intérêts ont de surcroît souligné que le renchérissement des transports privés et professionnels pourrait atteindre 50%.<sup>19</sup>

### Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 20.11.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Auf vehementen Protest vor allem im Wallis stiess die Absicht der SBB, den **Autotransport durch den Simplontunnel ganz einzustellen**, da dieser Dienst stark defizitär ist und der Autoverlad seit dem Ausbau der N9 über den Simplonpass um die Hälfte abgenommen hat. Den verkehrs- und umweltpolitischen Argumenten Rechnung tragend, beschloss der Bundesrat darauf eine versuchsweise Weiterführung dieser Dienstleistung während dreier Jahre. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Ausführungsverordnung zum Treibstoffzollgesetz der Transport begleiteter Motorfahrzeuge auf den Übergängen Simplon, Lötschberg, Furka, Oberalp und Albula verbilligt.<sup>20</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 02.09.1991  
SERGE TERRIBILINI

Les CFF ont décidé de demander au parlement de leur accorder un **crédit spécial de CHF 487 millions** afin de remplacer les installations de sécurité mécaniques par du matériel moderne; cela serait en effet devenu nécessaire en raison des nombreux accidents survenus ces dernières années, souvent à cause d'un matériel usé ou plus assez moderne.<sup>21</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 13.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

La Commission romande de la ligne du Simplon a **protesté** vivement **contre la décision** des CFF **de supprimer le transport d'automobiles par le Simplon**, et a demandé au Conseil fédéral de ne pas l'entériner. Les CFF ont indiqué qu'ils étaient prêts à trouver un accord sur le maintien du transport d'automobiles au Simplon pour autant qu'un mandant assume les frais non-couverts.<sup>22</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 29.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.<sup>23</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 15.07.1993  
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gothard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gothard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (Ip. 93.3262). Le conflit fut croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs.<sup>24</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 20.11.1993  
SERGE TERRIBILINI

Pour tenter d'**aplanir ce différend**, une **rencontre** entre les **quatre partis gouvernementaux et le Conseil fédéral** s'est saisie du problème. Il a été proposé, eu égard aux difficultés financières de la Confédération, de procéder à une réalisation par étape des NLFA. Un tel échelonnement pourrait s'opérer en donnant la priorité à la construction des deux tunnels et en repoussant la réalisation des voies d'accès. Dans le plan financier 1995-1997, le gouvernement a d'ailleurs réduit de 20 pour cent le montant prévu pour les CFF et le BLS.<sup>25</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 01.12.1993  
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenus à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.<sup>26</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 26.07.1994  
SERGE TERRIBILINI

Le projet **Swissmetro** – train souterrain ultra-rapide à sustentation magnétique – **a été l'objet d'une importante polémique**. Alors que la Confédération et certaines entreprises privées s'y sont engagées financièrement, l'ingénieur EPFL Philippe Bovy l'a attaqué en prétendant qu'il était incompatible avec les projets suisses et européens et qu'il présentait des problèmes de faisabilité, de fiabilité et de coûts. Les promoteurs de Swissmetro, qui appartiennent au même institut de l'Ecole polytechnique que Philippe Bovy, ont vivement réagi et ont notamment accusé ce dernier, partie prenante, en tant qu'expert, à la réalisation des transversales alpines, d'agir de la sorte pour éliminer un projet concurrent. Certaines critiques à l'égard de Swissmetro ont toutefois été reprises au sein même de la commission des transports du Conseil national. Le Conseil d'Etat zurichois s'est déclaré peu intéressé par le projet et a décidé de ne pas le soutenir.<sup>27</sup>

**Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994.** Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d' Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.

Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, a **proposé de séparer la question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès** qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes. Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.

Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen.<sup>28</sup>

**La controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995.** En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives

retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes.<sup>29</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 21.07.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au printemps, face à cette polémique croissante, **le Conseil fédéral** - qui depuis l'été 1994 n'avait pu s'exprimer d'une seule voix - **a affirmé sa volonté de réaliser les deux tunnels simultanément**, rejetant ainsi l'option d'échelonnement des deux projets défendue par Otto Stich au profit de celle chère à Adolf Ogi. Le gouvernement a justifié sa volonté en faisant référence notamment aux engagements européens de la Suisse, à la nécessité de respecter les choix populaires ainsi qu'aux dangers que la décision de ne construire qu'un seul tunnel ne manquerait pas de faire courir à la cohésion nationale. Sur la question du financement en revanche, le gouvernement a décidé de ne pas soumettre, contrairement à ce qui était prévu, le deuxième crédit d'engagement de CHF huit milliards au parlement, estimant que **l'aspect financier devait être repensé**. Prenant acte des conclusions de l'expertise londonienne, il a souligné notamment que le financement des deux NLFA ne devait pas se baser principalement sur des emprunts, mais sur des contributions à fonds perdus provenant de différents impôts indirects. Ces taxes permettraient de financer au fur et à mesure la construction des transversales alpines et diminueraient la charge financière que devront assumer les générations futures. Afin de repenser totalement l'aspect financier, le Conseil fédéral a cependant chargé un groupe de travail, composé des plus hauts fonctionnaires du DFF et du DFTCE, d'élaborer des propositions.

Sur la question du financement, il est à noter en outre que le parlement a transmis une motion Danioth (Mo. 95.3050) (pdc, UR) exprimant également la préoccupation que le cumul des intérêts ne rende impossible le remboursement des sommes empruntées pour la construction des NLFA. La motion demande en effet au CF de proposer un nouvel arrêté fédéral concernant le financement des NLFA de manière à permettre que les sommes provenant des droits sur les carburants soient octroyées comme contributions à fonds perdus, et non comme prêts remboursables. Le CN a adopté une motion Schmidhalter (Mo. 95.3058) (pdc, VS) à contenu similaire.<sup>30</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 09.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

En raison de l'augmentation de la proportion de camions semi-remorques dans le trafic poids lourds transalpin, il sera nécessaire de **réaménager les tunnels sur les voies d'accès au tunnel du Gothard**, de telle sorte que leur gabarit passe de 3,8 à 4 mètres de hauteur. Interpellé dans la presse par l'entreprise de transport combiné Hupac, l'OFT a indiqué qu'il étudiait le problème de concert avec les CFF, qui doivent lui soumettre des propositions au début de l'année 2011. A priori, près de cent tunnels sont concernés et les travaux pourraient coûter de CHF 250 à 600 millions. L'office a évoqué la possibilité de les financer grâce aux recettes des taxes routières ou à travers la convention de prestations avec les CFF.<sup>31</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 23.05.2007  
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, l'Union des villes suisses a vivement regretté la **faiblesse des montants alloués au trafic d'agglomération dans le cadre du fonds d'infrastructure** (CHF 20,8 milliards sur vingt ans). Seuls CHF 6 milliards seront consacrés aux agglomérations, dont CHF 2,5 milliards ont déjà été attribués par le parlement à 23 projets jugés urgents. Les CHF 3,5 milliards restants seront répartis entre quelques programmes d'agglomération parmi les 36 en cours d'élaboration. Par conséquent, seule une partie des projets obtiendra un financement et l'objectif proclamé du fonds ne sera pas atteint faute de moyens financiers.<sup>32</sup>

## Umweltschutz

### Naturschutz

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 31.12.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Die **Natur- und Heimatschutzorganisationen konnten im Berichtsjahr mehrere Erfolge verbuchen**: Angesichts der starken Opposition, welche dem vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickten Bundesgesetz über die Freihaltung der Wasserstrassen vor allem aus natur- und landschaftsschützerischen Gründen erwuchs, scheint es, als müsse die Verwirklichung der jahrhundertealten Idee eines transhelvetischen Kanals von Basel via Rhein und Aare bis zum Genfersee endgültig begraben werden. Im Falle des geplanten Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Böisingen (FR) lehnte es die Volkskammer als Erstrat ab, auf die bundesrätliche Vorlage einzutreten, obwohl keine Alternative zu diesem Standort gefunden werden konnte (BRG 84.054). Das umstrittene Projekt hätte eine der letzten Auenlandschaften der Schweiz gefährdet. Ob die Gebirgslandschaft Greina-Piz Medel (GR) und andere von Wasserkraftwerk-Projekten bedrohte Gegenden gerettet werden können, bleibt abzuwarten.<sup>33</sup>

### Luftreinhaltung

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 10.10.1974  
ERNST FRISCHKNECHT

Über mehrere **Vorstösse zur Bekämpfung der Luftverschmutzung und des Lärms** ist schon im Zusammenhang mit dem Strassen- und Luftverkehr berichtet worden. Die verschiedenen Volksbegehren, die in diesem Bereich geplant, lanciert und eingereicht wurden, trugen wesentlich zur Steigerung der «Initiativenflut» bei. Das Gesundheitsinspektorat der Stadt Zürich veröffentlichte einen Bericht «Die Belastung der Stadtluft durch Motorfahrzeuge». Die Tatsache, dass auch in Fachkreisen Unklarheit über die wirkliche «Gefahrschwelle» von Schadstoffkonzentrationen besteht, erschwerte die Interpretation der Ergebnisse. Dringende Abwehrmassnahmen erforderte nach Ansicht der Verfasser die überaus starke Zunahme des Bleigehalts in der Stadtluft; der Bericht bezeichnete diesen als völlig unberechenbare «Zeitbombe».<sup>34</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 31.12.1983  
CLAUDE LONGCHAMP

Umfassend betrachtet konstatierte man in der Schweiz **im Jahresvergleich eine deutliche Zunahme der Luftverunreinigung**. Besonders besorgniserregend erwies sich die Steigerungsrate bei den zu drei Vierteln vom Autoverkehr produzierten Stickstoffdioxiden. In mehreren Agglomerationen musste ein Überschreiten der empfohlenen Immissionshöchstwerte festgestellt werden, und an verkehrsexponierten Standorten ergaben sich gar Mittelwerte, welche zwei- bis dreimal über den Limiten des Bundesamtes für Umweltschutz (BUS) lagen. Die politischen Auseinandersetzungen über die Bekämpfungsmassnahmen kreisten um die Verschärfung der geltenden Abgasvorschriften zur Beschränkung von Schadstoffen und um die Einführung von bleifreiem Benzin. Mehrere Motionen wurden vom Nationalrat angenommen, welche verlangten, dass die Umstellung auf die neue Benzinsorte gefördert oder bis 1986 obligatorisch erklärt werde. Unterstützt wurden sie durch eine im Dezember vom baselländischen Kantonsparlament lancierte Standesinitiative zur Reinhaltung der Luft. Das ohne Gegenstimme verabschiedete Begehren verlangt im wesentlichen, dass in der gleichen Zeitspanne die Abgabe von genügend bleifreiem Benzin eingeführt und der Schwefelgehalt von Dieseltreibstoffen und Heizölen gesenkt werden. In den publizistischen Debatten wurde dagegen festgestellt, dass kurzfristig keine allgemein akzeptierten Konzepte bestünden. Geteilt waren die Meinungen über die für 1985 geplante weitere Verschärfung der Abgasvorschriften. Im vorübergehenden Stocken der Vorbereitungen zur Einführung von bleifreiem Benzin in der BRD sah Bundesrat Egli jedoch eine Rechtfertigung des schweizerischen Vorgehens. Dieses hatte 1982 den Weg über die Reduktion der Abgase vorgezogen, weil er unabhängiger von gesamteuropäischen Entwicklungen verwirklicht werden kann. Zur Unterstützung der gesetzlichen Schritte lancierte das EDI Ende Jahr eine Kampagne, welche die Bevölkerung auf freiwilliger Basis zur Mithilfe gegen die Luftverschmutzung aufrief.<sup>35</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 01.10.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Auf den **1. Oktober traten weitere Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffemissionen des Motorfahrzeugverkehrs in Kraft**. Für neu immatrikulierte Personenwagen gelten nun die strengen US-83-Normen, die den Einbau von Katalysatoren unumgänglich machen. Ebenfalls auf diesen Zeitpunkt wurden verschärfte Abgasvorschriften für schwere Motorfahrzeuge und Motorräder wirksam. Nach einer Studie des BUS werden die bisher beschlossenen Massnahmen im Privatverkehr die Luftverschmutzung bis zum Jahr 2000 wesentlich reduzieren. Das vom Bundesrat

gesetzte Minimalziel, den Schadstoffausstoss auf den Stand von 1960 zu reduzieren, wird bei den Stickoxiden aber bei weitem nicht erreicht werden, was vor allem dem Schwerverkehr anzulasten ist. Eine von der Vereinigung der Automobil-Importeure in Auftrag gegebene Studie über die Emissionen des Nutzverkehrs von 1950 bis 2000 kam zu optimistischeren Resultaten. Allerdings ging sie davon aus, dass in der Schweiz für den Schwerverkehr die strengen amerikanischen Vorschriften vollumfänglich übernommen würden. Ob und wann die US-Normen eingeführt werden, ist jedoch noch offen, da diese Bestimmungen weit über die für 1990 geplanten Abgasvorschriften hinausgehen.<sup>36</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 11.12.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Ein Zwischenbericht zur Nationalfondsstudie über den Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und **Atemwegserkrankungen bei Kindern** kam zu alarmierenden Ergebnissen. Der Zentralverband der Verbindung der Schweizer Ärzte (FMH), der sich besorgt zeigte über die Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung angesichts der zunehmenden Umweltschädigung, erarbeitete ein Umweltschutzprogramm und setzte eine ständige Arbeitsgruppe ein, die u.a. eine Dokumentation gesundheitsbezogener Daten im Zusammenhang mit Umweltschädigung aufbaut. Die Ärztinnen und Ärzte der Aktion "Luft ist Leben" richteten zudem einen Appell an den Nationalrat, er solle bei seinen Beratungen über das Luftreinhalte-Konzept alles daran setzen, die Schadstoffbelastung der Luft in der gebotenen Eile auf den Stand der 50er Jahre zu verringern. Auch die Umweltschutzorganisationen, die das Luftreinhalte-Konzept als ungenügend erachteten, forderten das Parlament auf, zusätzliche Massnahmen zu beschliessen. Nur mit einer Verminderung des Verbrauchs von Treibstoff und chemischen Lösungsmitteln um je einen Drittel lasse sich eine Reduktion der Luftverschmutzung auf ein für Natur und Mensch ungefährliches Niveau erreichen. Mehrere kantonale und kommunale Behörden drängten ebenfalls auf ein einschneidendes Vorgehen. So verlangte etwa die Exekutive der Stadt Zürich die Prüfung von Massnahmen wie Benzinrationierung, autofreie Tage, Öko-Bonus und die Überwälzung der fixen Motorfahrzeugkosten auf die Benzinpreise, und der Zürcher Kantonsrat reichte eine Standesinitiative betreffend Erhebung der Motorfahrzeugsteuern über den Treibstoffpreis ein.<sup>37</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 18.12.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Verglichen mit der Waldebatte 1985, bei der die Räte die Erarbeitung des **Luftreinhalte-Konzepts** in Auftrag gegeben hatten, wurde nun in der Diskussion darüber ein wesentlich **ausgeprägteres Problembewusstsein quer durch alle Parteien hindurch deutlich**. Da das lufthygienische Ziel mit den im Luftreinhalte-Konzept vorgesehenen Massnahmen nicht erreicht werden kann und die Luftbelastung mit technischen Verbesserungen allein nicht in den Griff zu bekommen ist, gab sich nun – kurz vor den eidgenössischen Wahlen – auch die bürgerliche Mehrheit grün. Wenigstens verbal unterstützte sie Massnahmen, die sie bei früheren Debatten als nicht akzeptabel erachtet hatte. Allerdings überwies sie weitergehende Vorstösse vor allem der Linken und Grünen nur in der unverbindlichen Form von Postulaten. Unter Namensaufruf lehnte der Nationalrat die Prüfung einer Rationierung bzw. Kontingentierung von Benzin und Heizöl, eines Öko-Bonus oder motorfahrzeugfreier Tage mit 90:76 und die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen mit 90:77 Stimmen ab. Jedoch hiess er ebenfalls unter Namensaufruf mit 101:57 einen Eventualantrag betreffend Prüfung differenzierter Tempolimiten für Autos mit und ohne Katalysatoren gut. Der Ständerat seinerseits regte eine landesweite Aufklärungskampagne über die Gefahren der Luftverschmutzung und Verhaltensmöglichkeiten der Bevölkerung an und überwies auch eine Motion des Nationalrates (Schüle, fdp, SH, Mo. 86.834), die Vorkehrungen zur Ausmerzung der schadstoffintensiven Altfahrzeuge verlangt. Er verzichtete jedoch ebenfalls auf einschneidendere Massnahmen und gab etwa der Standesinitiative des Kantons Bern betreffend Vorbereitung einer Treibstoffrationierung mit 20:6 Stimmen keine Folge.<sup>38</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 18.12.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Nicht zuletzt im Hinblick auf die Wahlen war vor allem die **Debatte im Nationalrat von den Medien mit Interesse verfolgt** worden. Ihr Ergebnis stiess in der Öffentlichkeit überwiegend auf Kritik und Enttäuschung. Während sich einzig die Automobilverbände zustimmend zu den Beschlüssen der grossen Kammer äusserten, wurden diese von den Umweltorganisationen, aber auch aus den Reihen der FMH Ärzteschaft scharf kritisiert. Vor allem stiessen sie sich daran, dass vom Bundesrat lediglich verlangt wurde, weitere Massnahmen zu studieren und deren Realisierbarkeit zu überprüfen, und dass einschneidende Massnahmen von FDP, SVP und grossen Teilen der CVP mit Hinweis auf

die fehlende Akzeptanz blockiert würden, obwohl das grundsätzliche lufthygienische Ziel der Luftreinhalteverordnung unbestritten sei.

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 14.07.1989  
SERGE TERRIBILINI

**Le début de l'année 1989 a vu se développer sur les villes suisses un important smog.** L'absence de vent et le beau temps dû à un anticyclone pratiquement immobile ont maintenu à basse altitude toutes les émanations polluantes telles que, principalement, le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) - provenant des installations de chauffage - et le NO<sub>2</sub> - provenant du trafic automobile -. Contrairement aux hivers précédents, c'est le NO<sub>2</sub> qui fut la cause majeure de ce smog. Ceci conduisit à une série de recommandations de la part des autorités, notamment en vue de protéger les personnes sensibles (enfants, personnes âgées). A Genève, le Conseil d'Etat avait pris la décision de limiter la circulation des voitures non équipées de catalyseurs (plaques minéralogiques impairs les jours impairs, plaques pairs les jours pairs) si le taux de NO<sub>2</sub> se maintenait trois jours au-dessus de 160 microgrammes/m<sup>3</sup>, ce qui, de justesse, ne se produisit pas.<sup>39</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 08.06.1991  
SERGE TERRIBILINI

La prise de **mesures immédiates contre l'ozone** a correspondu à l'attente des organisations de protection de l'environnement, même si certains les ont jugées insuffisantes ou incohérentes. Les associations d'automobilistes et une bonne fraction de la classe politique bourgeoise, suivis d'une part importante de la population (notamment romande), se sont par contre très nettement prononcées contre ces limitations. Il a été prétendu qu'il était absurde de prendre tout à coup des mesures urgentes alors qu'il y avait eu de pires années en matière d'ozone. De plus, rouler moins vite ne diminuerait pas les émissions d'hydrocarbures et ne modifierait donc pas la situation. Les opposants ont également accusé la Confédération de s'attaquer, dans sa politique de protection de l'environnement, de manière unilatérale et discriminatoire au trafic routier.<sup>40</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 01.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

De plus, une semaine avant les élections fédérales, une "fuite" permettait aux médias de faire état du projet du DFTCE, du DFI et du DFF d'**augmenter le litre d'essence de 30 ou 35 centimes**, tandis que des bruits de la sorte couraient déjà depuis l'été. Cette mesure aurait eu pour but de remplir les caisses fédérales, d'instaurer une taxe sur le CO<sub>2</sub>, de disposer de fonds pour l'achèvement du réseau de routes nationales ainsi que d'aligner les prix suisses de l'essence sur ceux des pays voisins (pour mettre fin au «tourisme de l'essence»). Cette révélation a provoqué une levée de boucliers et d'aucuns l'ont considérée comme une des causes du recul des partis gouvernementaux et du succès des automobilistes lors du scrutin. En novembre, le gouvernement déclarait qu'il étudiait désormais le projet d'une hausse de 20 centimes afin d'assainir les finances fédérales.<sup>41</sup>

### Lärmschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 14.09.1983  
CLAUDE LONGCHAMP

Klagen werden immer wieder wegen **Belastungen durch den Lärm** laut. Juristisch gesehen bestand schon seit der Aufnahme des Umweltartikels in die Verfassung die Möglichkeit einer Lärmbekämpfung durch den Bund. Mit dem neuen Umweltschutzgesetz wurde nun ein vom BUS entwickeltes **dreistufiges System von Belastungslimiten eingeführt**. Ausgangspunkt bildet eine mittlere Stufe mit sogenannten Immissionsgrenzwerten. Diese werden so festgesetzt, dass die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich gestört wird. Tieferliegende Planungswerte bilden die untere Stufe. Sie werden als Richtschnur für zukünftige Anlagen und neue Bauzonen herangezogen. Eine obere Stufe schliesslich enthält Alarmwerte, welche Anhaltspunkte für die Beurteilung dringlicher Sanierungen geben. Die Diskussion im Verlaufe des Jahres ergab allerdings, dass das Wohlbefinden auch von subjektiven Präferenzen abhängig ist und nur ungenügend durch allgemeingültige, technisch definierte Limiten erfasst werden kann. Das BUS, die SGU sowie eine Fachtagung im Rahmen der Basler Messe «Pro Aqua – pro Vita 83» stellten die generelle Bekämpfung des Strassenlärms in den Vordergrund, während andere Stimmen Vorbehalte gegen neue Formen des Fliegens äusserten.<sup>42</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 31.12.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

## Bodenschutz

Die Diskussion der Frage, ob dem Waldsterben in absehbarer Zeit eine weit schwerer wiegende **Vergiftung des Bodens** folgen werde, gewinnt zunehmend an Bedeutung: Durch die Luftverschmutzung und den Sauren Regen gelangen immer grössere Giftstoffmengen aus der Abfallverbrennung, den Heizungen, der Industrie sowie aus den Motorfahrzeugabgasen in den Boden. Darüber hinaus machen sich negative Folgen der seit dem Zweiten Weltkrieg betriebenen Landwirtschaftspolitik bemerkbar, indem die Chemisierung des Landbaus sowie die intensive mechanische Bearbeitung mit schweren Maschinen zu Bodenschäden führen. Zur schleichenden Vergiftung trägt insbesondere die Verseuchung mit Schwermetallen bei, die sich als nicht abbaubare Gifte im Boden anreichern. So enthält etwa Kunstdünger, aber auch Klärschlamm unter anderem Cadmium, das sich – einmal in die Nahrungskette gelangt – als «Zeitbombe» für die menschliche Gesundheit erweisen kann.<sup>43</sup>

## Allgemeiner Umweltschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 27.11.1973  
PETER GILG

Die Erhaltung der Umwelt in einer auf Wachstum ausgerichteten Zivilisation war weiterhin Gegenstand vielfältiger Auseinandersetzungen. Zum Teil standen diese in unmittelbarem Zusammenhang mit Fragen der Energieproduktion und der Verkehrsentwicklung, wie bereits an anderer Stelle gezeigt worden ist. Darüber hinaus dienten wiederum zahlreiche Tagungen, Aktionen und Veröffentlichungen der Bewusstmachung der Probleme und der Suche nach Lösungen. Die **Vorarbeiten für ein Ausführungsgesetz** zum 1971 in die Bundesverfassung aufgenommenen Artikel 24 septies boten Anlass, insbesondere die rechtlichen Voraussetzungen für eine Bewältigung der Aufgabe eingehend zu diskutieren. Von Bedeutung war dabei die Frage, ob der Umweltschutzauftrag des Bundes an der bestehenden Rechts- und Wirtschaftsordnung seine Grenze finde oder ob er selber grundrechtlichen Charakter habe.<sup>44</sup>

## Sozialpolitik

### Bevölkerung und Arbeit

#### Arbeitszeit

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 23.04.2010  
NATHALIE GIGER

**Bundesrat Leuenberger mahnte die Bevölkerung, vermehrt zuhause zu arbeiten.** Blieben Arbeitnehmer vermehrt zuhause und würden ihre Arbeit von dort aus erledigen, würde dies nicht nur den Strassenverkehr flüssiger machen und die Bahn in Spitzenzeiten entlasten sondern auch jährlich 67'000 Tonnen CO2 einsparen.<sup>45</sup>

### Sozialversicherungen

#### Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 20.05.2018  
ANJA HEIDELBERGER

Im Mai 2018 schlug die WAK-SR vor, als Gegenstück zur Unternehmenssteuerreform der AHV aus dem vollständigen Demografieprozent der Mehrwertsteuer, einer Erhöhung des Bundesbeitrags sowie der Lohnbeiträge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern neu zusätzlich ungefähr CHF 2 Mrd. jährlich zukommen zu lassen – was von den Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im Mai 2019 angenommen wurde. Diese Idee einer Zusatzfinanzierung für die AHV kam jedoch nicht von ungefähr, hatten doch seit 2017 zahlreiche Mitglieder der eidgenössischen Räte Vorstösse für eine einmalige oder regelmässige **Zusatzfinanzierung für die AHV** eingereicht.

Den Anfang machte die FK-NR im Oktober 2017. Nachdem die Schweizer Stimmbevölkerung die Altersvorsorge 2020 kurz zuvor an der Urne abgelehnt hatte, beantragte die Kommission in einer parlamentarischen Initiative (Pa.Iv. 17.496), der AHV im Jahr 2018 den im Budget 2018 frei gewordenen Betrag von CHF 441.8 Mio., der zuvor für die AHV geplant gewesen war, ihr nun aufgrund der abgelehnten Altersvorsorge aber verwehrt werden sollte, zukommen zu lassen. Dieser Vorschlag fand jedoch in der FK-SR keine Mehrheit.

In der Folge waren insbesondere Forderungen, wonach die SNB eine Finanzaufgabe an die AHV leisten solle, prominent. Den ersten Schritt machte diesbezüglich Peter Keller (svp, NW; Ip. 18.3124) mit einer Interpellation. Da die SNB seit Januar 2015 einen Negativzins von 0.75 Prozent auf die Gelder, die bei ihr lagerten, kassierte und dadurch

auf Kosten der Schweizer Sparerinnen und Sparer 2015 bis 2017 fast CHF 5 Mrd. eingenommen habe, wollte er vom Bundesrat wissen, ob dieser ebenfalls der Meinung sei, dass die entsprechenden Gelder nach Beendigung der ausserordentlichen Massnahmen durch die SNB wieder der Schweizer Bevölkerung zurückgegeben werden sollten – etwa über die AHV. Der Bundesrat erklärte sich dabei mit der aktuellen Regelung, die eine Ausschüttung der Gewinne an die Bevölkerung ermögliche, aber auch die Unabhängigkeit der SNB gewährleiste, zufrieden. Ende 2018 folgte Alfred Heer (svp, ZH; Mo. 18.4327) mit einer Motion, die den Bundesrat beauftragen sollte, die Gewinnaufteilung der SNB so zu ändern, dass die von der Nationalbank erhobenen Negativzinsen vollständig auf Kosten des Bundes, dessen Auszahlungen entsprechend gekürzt werden sollten, an die AHV fliessen sollten. Da der Bund faktisch keine Schuldzinsen bezahle und stattdessen sogar ein Zinsüberschuss auf neuen Bundesobligationen erwirkt werde, sei er einer der Profiteure der Negativzinsen, argumentierte der Motionär. Thomas Matter (svp, ZH; Pa.lv. 18.465) forderte in einer parlamentarischen Initiative – erfolglos –, dass die Nationalbank die Hälfte ihres Eigenkapitalzuwachses seit dem 31. Dezember 2007 einmalig an die AHV überweisen solle, sobald sich das internationale Finanzsystem und die Bilanzsumme der SNB normalisiert haben. Noch bevor sich der Nationalrat entschieden hatte, dem Vorstoss Matters keine Folge zu geben, wollte Maximilian Reimann (svp, AG; Pa.lv. 19.481) ebenfalls mit einer parlamentarischen Initiative dafür sorgen, dass die Erträge aus Negativzinsen nicht als Reingewinn der SNB verbucht werden, sondern der AHV – sowie allenfalls den Pensionskassen und der dritten Säule – zugute kommen.

Doch nicht nur im Bereich der Nationalbank, auch in weiteren Bereichen sah die SVP Potenzial für eine Unterstützung der AHV. So reichte die SVP-Fraktion im September 2018 drei Motionen ein, mit denen die Rahmenkredite für die Entwicklungshilfe um CHF 1 Mrd. pro Jahr (Mo. 18.3755) respektive für den Asyl- und Flüchtlingsbereich vorgesehene Gelder um CHF 500 Mio. jährlich gekürzt (Mo. 18.3757) sowie die sogenannte Kohäsionsmilliarde für die EU gestrichen werden (Mo. 18.3756) und die frei werdenden Gelder der AHV zugeführt werden sollten. Mit entsprechenden Anträgen war sie zuvor im Nationalrat bei der Besprechung der STAF gescheitert. Die Motionen 18.3755 sowie 18.3756 fanden jedoch in der Herbstsession 2019 ausserhalb der SVP keinen Anklang und wurden entsprechend deutlich abgelehnt. Die Motion 18.3757 wurde bis zum Ende der Herbstsession 2019 noch nicht behandelt.

Einen weiteren Vorschlag für eine Zusatzfinanzierung für die AHV machte Luzi Stamm (svp, AG; Pa.lv. 19.435) – und somit wiederum ein Mitglied der SVP-Fraktion – im Mai 2019 in einer parlamentarischen Initiative. Demnach sollen zukünftig aufgrund von fix installierten Überwachungsgeräten ausgestellte Bussen und Geldstrafen im Strassenverkehr in den AHV-Fonds fliessen. Dabei ging es ihm jedoch nicht in erster Linie um die Finanzierung der AHV, sondern vor allem um die Überwachungsgeräte. Durch eine solche Änderung würden diejenigen Stellen, die Überwachungsgeräte aufstellen, nicht direkt von diesen profitieren, wodurch sichergestellt werden könne, dass diese tatsächlich zur Sicherheit, nicht nur für den Profit installiert würden.

Im September 2018 reichte schliesslich mit Beat Flach (glp, AG; Po. 18.4009) auch ein Mitglied der Grünliberalen Fraktion ein Postulat ein, gemäss dem der Bundesrat die Höhe der Zusatzfinanzierung für die AHV und IV durch eine Legalisierung von Cannabis und eine Besteuerung analog zu Tabak berechnen sollte. Dieselbe Problematik nahm auch Fabian Molina (sp, ZH; Anfrage 19.1039) im Juni 2019 in seiner Anfrage an den Bundesrat auf.

Eine Unterstellung von Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs unter den reduzierten Mehrwertsteuersatz sowie eine Erhöhung des Normalsatzes zugunsten der AHV forderte die Jugendsession 2017 in einer Petition (Pet. 18.2006).<sup>46</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

## Parteien

### Linke und ökologische Parteien

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 11.11.2013  
MARC BÜHLMANN

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die „Bahnkarte 25“ soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.<sup>47</sup>

### Konservative und Rechte Parteien

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 26.07.2013  
MARC BÜHLMANN

Unter der Führung des Bruders des verstorbenen Giuliano Bignasca, Attilio Bignasca, versuchte die Lega an ihre Wurzeln anzuknüpfen. Anfang der 1990er Jahre fuhren Legisti aus Protest gegen das damals verhängte sommerliche Tempolimit im Schnecken tempo auf der Autobahn von Airolo nach Chiasso. Diese „**Karawane der Freiheit**“ sollte am 26. Juli des Berichtsjahrs von Attilio Bignasca erneut in Gang gesetzt werden. Diesmal wollte die Lega gegen die geplante Erhöhung der Gebühren für die Autobahn vignette auf CHF 100 die „Gerichtsvollzieher aus Bern“ aufscheuchen. Die Aktion wurde allerdings ein Flop, weil sich lediglich 20 Autos in die Karawane einreihen.<sup>48</sup>

1) BBl, 1962, I, S. 1060 ff.; BBl, 1984, I, S. 122 ff.; Presse vom 1.12.80; SGT, 3.12.80; NZZ, 10.1.81, 26.5. und 30.6.84; BaZ, 15.3., 10.8. und 29.12.84; TA, 21.4.84.

2) Kundgebungen mit mindestens 1000 Beteiligten (ohne 1. Mai-Demonstrationen): Bern: Bund, 15.3.10 (6000/Frauen für Gleichstellung); TA, 20.4.10 (2000/Wirte zu MwSt); Bund, 28.6.10 (4000/für mehr Rechte für Ausländer); NZZ-So, 26.9.10 (1000/gegen Verfolgung von Christen); Bund, 25.11.10 (1200/Postangestellte gegen Rationalisierung); Bund, 1.11.10 (2500/gegen Sparmassnahmen bei der IV); BZ, 13.11.10 (4000/Lehrer für bessere Arbeitsbedingungen); BZ 4.10.10 (1000/Antifaschistischer Abendspaziergang, Linksautonome); Freiburg: BZ, 6.9.10 (2000/Gegen Schliessung Brauerei Cardinal); Genf: Bund, 1.11.10 (1500/Jugendliche für Konzertlokale); BAZ, 24.8.10 (2000 Velofahrer gegen Autoverkehr); Gös gen (SO): Bund, 25.5.10 (4000/gegen AKW); Zürich: TA, 29.11.10 (1500/ Protest gegen Annahme der Ausschaffungsinitiative); NZZ 12.4.10 (5000/ Solidaritätskundgebung für Tibet).

3) BZ, 7.10.91.; Longchamp / Hardmeier (1991); VOX-Analyse der Nationalratswahlen 1991; NQ, 25.10.91.

4) Website Förderverein H2 Mobilität Schweiz; NZZ, 15.2.20; BLZ, 17.4.20; Lib, 26.6.20; LT, SGT, 8.7.20; LT, 14.7.20; SGT, 17.7.20; AVF, 18.7.20

5) JdG, 16.7.97.

6) Presse des 18.7. et 19.7.90; BaZ, 21.7.90.; NZZ et JdG, 4.9.90.; Presse des 27.7., 31.7., 8.8. et 9.8.90; NZZ, 28.7 et 4.8.90; BaZ, 1.8.90; SGT, 7.8.90; LNN,13.8.90; 24 Heures, 14.8.90; DP, 1004, 16.8.90.

7) Presse des 14.8., 29.8., 30.8. et 31.8.90; JdG, 25.8.90; TA, 31.8.90; DP, 1006, 6.9.90.

8) BZ, 5.10.90; JdG, 6.10. et 18.12.90.

9) LT et, SZ, 30.6.10; SoS, 10.7.10; NZZ, 13.8.10.

10) NZZ und TA, 21.11.11; Presse vom 22.11.2011; Lit. "Institut für Wirtschaftsstudien Basel (Hg.) (2011). Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels und der Bau einer zweiten Röhre".

11) Presse vom 16.2.11, CdT, 30.3. (Kostenschätzungen der Tessiner Bauunternehmer), 31.3. (Verladekonzept der Alpeninitiative) und 9.5.11; SoS, 21.4., 28.5. und 19.12.11; NLZ, 16.6.11 (Gotthard-Komitee); NZZ, 21.11.11.

12) "BAV ASTRA BAFU (2013). 2. Semesterbericht Monitoring Flankierende Massnahmen".

13) SGT, 17.7.82

14) AB NR, 1984, S. 973 f.; AB NR, 1984, S. 975 f.; NZZ, 13.3., 1.9., 18.9. und 9.2.84; TAM, 29.9.84; BaZ, 2.11. und 22.12.84; SGT, 6.11.84

15) AB NR, 1986, S. 1624 ff.; AB NR, 1986, S. 1658; AB NR, 1986, S. 632; AB NR, 1986, S. 633 ff.; AB NR, 1986, S. 638; AB NR, 1986, S. 639; AB NR, 1986, S. 642 f.; AB SR, 1986, S. 102 f.; BUS (1986). Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs 1950-2000.; BaZ, 16.1., 1.8., 19.8. und 3.9.86; Vr, 14.3. und 13.5.86; NZZ, 21.3., 27.3., 23.4. und 2.9.86; BZ, 3.4. und 17.12.86; Bund, 12.5.86; SGT, 12.5. und 24.6.86; TA, 13.5., 5.6., 27.6., 16.8., 22.8. und 29.12.86; Vat., 13.5., 1.10.86; Presse vom 18.9.86; VCS-Zeitung, 1986, Nr. 3, S. 9; Verkehrswirtschaft 1986, S. 113 ff.; H. Guggenbühl, «Bauen für den Unterhalt», in Bilanz, 1986, Nr. 2, S. 40 ff.; Mühlemann (1986). Zur Zukunft des Autos.; Studer (1986). Strassenverkehr und Umweltschutz.; Verhandl. B. vers., 1986, V. S. 103 f.; Verhandl. B.vers., 1986, S. 37

16) JdG, 17.5.90.; Presse du 3.3.90; Suisse, 16.6.90.

17) BO CE, 1991, p. 954 ss.; BO CN, 1991, p. 1049; BO CN, 1991, p. 2276 ss.; Presse du 27.11., 10.12., et 11.12.91; Suisse, 6.11.91; NQ, 2.11. et 19.12.91.

18) Presse du 3.7 et 8.11.04 (manifestation); QJ, 9.7.04; LT, 19.10.04; 24h, 5.11.04.

19) NZZ, 8.12.07.

20) AS, 1985, S. 1887 ff.; TA, 5.8.85; 28.9.85; Presse vom 3.9. 22.10 und 21.11.85; NZZ, 31.10.85.

21) NZZ, 13.6.91; JdG, 2.9.91.

- 22) Presse du 15.10. et 13.11.91.
- 23) JdG. 13.1.92; TA, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.
- 24) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2., 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5., 8.6., et 15.6.93; TA, 8.5., 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5., 12.5., 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.
- 25) Presse du 13.11.93.
- 26) BO CE, 1993, p. 472 ss.
- 27) JdG et 24 Heures, 20.1.94; La Suisse et BaZ, 22.1.94; SoZ, 23.1.94; BaZ, 26.1.94; TA, 23.7.94; NQ, 26.7.94.
- 28) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7., 29.7., 8.8., 15.8., 19.8., 10.11., 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.
- 29) Presse du 30.1. 4.2., 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95
- 30) BO CE, 1995, p. 707 s.; BO CN, 1995, p. 1600 s.; BO CN, 1995, p. 1824; Presse des 21.2., 7.3., 12.5 et 13.5.95; SGT, 28.2.95; NQ, 28.6.95; TA, 21.7.95.
- 31) TA, 28.5.10 (Hupac); presse des 28.10., 29.10 et 9.11.10.
- 32) AZ, Bund et 24h, 23.5.07.
- 33) AB NR, 1985, S. 1405 ff.; AT, 23.1.85; Bund, 26.1. und 11.9.85; TA, 14.8. und 18.10.85; Presse vom 20.8. und 21.10.85; Bilanz, 1985, Nr. 10.; BBl, 1984, II, S. 859; Broggi und Reith (1984). Beurteilung von Wasserkraftprojekten aus der Sicht des Natur- und Heimatschutzes.; SGU-Bulletin, 1986, Nr. 1; Schweizer Naturschutz, 1986, Nr. 1
- 34) TA, 13.8., 19.9. und 10.10.74; NZZ, 16.8. und 18.8.74.
- 35) AB NR, 1983, S. 1463; AB NR, 1983, S. 1498; AB SR, 1983, S. 715 f.; AS NR, 1983, S. 144; BUS, Luftbelastung 1982, Bern 1983; LNN, 25.1.83; Ww, 2.3.83; Vr, 26.8.83; Presse vom 17.9.83; NZZ, 6.10. und 16.12.83; BaZ, 2.12. und 6.12.83; Suisse, 3.12.83; TA, 3.12.83.
- 36) BUS-Bulletin, 1987, Nr. 1, S. 21 ff.; BUS-Studie (1986). Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs 1950-2000; Presse vom 14.1.87; SHZ, 15.1.87; NZZ, 19.1. und 29.9.87; LNN, 24.1.87; Ww, 5.3.87; BZ, 17.9. und 18.9.87; TA, 14.10.87.
- 37) INFRAS (1987). Luft zum Leben. Dokumentation zum Luftreinhaltekonzept 1986 des Bundesrates. ; NZZ, 16.1., 16.2., 12.3., 21.3. und 23.6.87; SGT, 5.2.87; TA, 6.2., 7.2. und 19.2.87; Vr, 6.2.87; Presse vom 7.3. und 25.11.87; 24 Heures, 25.3.87; TAM, 4.4.87; Blick, 25.4.87; AT, 21.9.87; Vat., 11.12.87. ; Verhandl. B. vers., 1987, IV, S. 15
- 38) AB NR, 1987, S. 1034; AB NR, 1987, S. 1431 f.; AB NR, 1987, S. 1903; AB NR, 1987, S. 261 ff.; AB NR, 1987, S. 268 f.; AB NR, 1987, S. 300 ff.; AB NR, 1987, S. 565; AB SR, 1987, S. 269 ff.; Presse vom 20.2., 11.3., 12.3., 13.3., 17.7., 18.3., 21.3., 11.6.87; NZZ, 28.2., 27.3., 30.5. und 17.6.87; wf, 23.3.87; BaZ 17.6.87.
- 39) TA, 24.1.89; Vat., 6.2.89; 24 Heures, 6.2. et 8.2.89; BaZ, 7.2. et 11.2.89; Presse du 8.2., 10.2. et 14.7.89; Suisse, 8.2.89; L'Hebdo, 9.2.89; TW, 11.2.89; DP, 16.2.89.
- 40) NZZ, 23.1. et 31.5.91; Bund, 23.1.91; TW, 10.6.91; VO, 23, 6.6.91; Presse des 4.-8.6.91
- 41) NQ, 25.10.91; Presses des 14.10., 15.10 et 1.11.91
- 42) BBl, 1983, III, S. 1040 ff.; BUS (1983). Strassenlärmmodell für überbaute Gebiete.; Böhlen (1983). Lärm – Strassenverkehrslärm.; Plan, 40/1983, Nr. 5, S. 14 ff.; TA, 10.1. und 7.10.83; AT, 1.6.83; TW, 14.9.83.
- 43) BUS (1984). Cadmium in der Schweiz.; Bodenkundliche Gesellschaft der Schweiz (1985). Boden – bedrohte Lebensgrundlage?; Gottlieb-Duttweiler-Institut (1985). Stirbt der Boden? Die schleichende Vergiftung unserer Lebensgrundlage.; Müller (1985). Unser Boden – der letzte Dreck?; SBN (1985). Lebensraum Boden.; Vr, 4.1.85; AT, 9.1.85; Vat., 1.2., 6.8., 10.8. und 16.11.85; PZ, 20.2.85; TA, 26.4.85; Ww, 27.6.85; SZ, 27.8.85; Rote Revue, 64/1985, Nr. 1; Documenta, 1985, Nr. 2; Bilanz, 1985, Nr. 7.
- 44) Frey (1972). Umweltökonomie.; Jahrbuch für Umweltschutz (1973); JdG, 15.2.73; Bund, 15.2., 27.4., 28.4. und 29.4.73; IdG, 4.5., 5.5., 6.5., 7.5. und 8.5.73; Ldb, 12.6.73; NZZ, 18.6.73; Vat., 8.10.73; NZ, 27.11.73; Schweizerische Bauzeitung, 91/1973, S. 1220 ff.; Les Cahiers protestants, 1973, Nr. 6.; Müller-Stahel (1973). Schweizerisches Umweltschutzrecht.; Programm der Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz (1973). Massnahmenkatalog Verkehr und Siedlung zur Erhaltung der Umweltqualität.; Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz (1973). Umweltschutz beginnt zu Hause.
- 45) NLZ, 23.4.10.
- 46) Frage 19.1039; Ip, 18.3.124; Jugendsession 2017; Mo. 18.2006; Mo. 18.3755; Mo. 18.3756; Mo. 18.3757; Pet. 18.2006
- 47) NZZ, 21.1.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.
- 48) CdT, 22.7.13; CdT und LZ, 24.7.13; TA und LZ, 25.7.13; NZZ, 26.7.13; Presse vom 27.7.13; CdT, 7.8. und 13.8.13.