

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **11.04.2024**

Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr, Verkehrspolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
Datum	01.01.1965 – 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

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

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Verkehrspolitik, Bericht, 1984 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 11.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	5
Raumplanung und Wohnungswesen	8
Raumplanung	8
Umweltschutz	9
Naturschutz	9
Luftreinhaltung	9
Allgemeiner Umweltschutz	9

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
WUST	Warenumsatzsteuer
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
FinDel	Finanzdelegation
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz

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

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BERICHT

DATUM: 06.06.2001

PHILIPPE BERCLAZ

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

BERICHT

DATUM: 25.09.2001

PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a accepté le **rappor d'activité des trois anciennes régies fédérales**. La Poste, Swisscom et les CFF avaient pour l'essentiel atteint les objectifs fixés par le gouvernement. Leurs activités en 2000 rentraient dans le cadre fixé pour la période 1997-2001 (1998-2002 pour les CFF). Seules ombres au tableau : premièrement, le personnel des chemins de fer s'avérait insatisfait dans les enquêtes périodiques conduites par les CFF; deuxièmement, les bases financières de La Poste étaient trop étroites en vue de la libéralisation du marché européen. Le gouvernement aurait dû renouveler les objectifs pour les ex-régies, mais il n'a pas pu le faire, car son projet de lier La Poste et Swisscom a été chahuté. Les Chambres ont eux aussi approuvé le rapport du gouvernement sur la réalisation des objectifs stratégiques assignés aux CFF, à La Poste et à Swisscom en 2000.²

BERICHT
DATUM: 22.02.2008
NICOLAS FREYMOND

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

BERICHT
DATUM: 03.11.2009
NICOLAS FREYMOND

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

BERICHT
DATUM: 24.08.2010
NICOLAS FREYMOND

Le rapport concernant le transfert du trafic transalpin pour l'année 2009 a confirmé la tendance observée l'année précédente. La crise économique a induit un **fort recul du trafic marchandises en 2009** (-7,4% par rapport à 2008), sur la route comme sur le rail. La récession a particulièrement affecté les chemins de fer, qui ont enregistré une baisse de 17,7% du volume de marchandises affrétées. La part des marchandises transportées par rail est ainsi passée de 64% en 2008 à 61% en 2009. Cela résulte d'une part de la forte baisse des coûts des transports routiers et d'autre part du fait que la route prend essentiellement en charge le transport des biens destinés à la satisfaction des besoins quotidiens, pour lesquels la demande n'est guère sensible à la conjoncture économique. Le rapport a montré que les mesures en vigueur ne permettraient d'atteindre ni l'objectif intermédiaire d'un million de courses transalpines annuelles en 2011, ni l'objectif définitif de 650'000 courses annuelles au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gothard. Afin d'inverser la tendance, le DETEC a indiqué que de nouveaux instruments seraient nécessaires et plaidé une nouvelle fois en faveur d'une bourse du transit alpin. Le département a indiqué œuvrer dans cette perspective avec les autres pays alpins. À l'été, le DETEC a communiqué une hausse du trafic alpin de marchandises au premier semestre, en particulier par le rail (+16,5% par rapport à la période correspondante de 2009), qui demeure toutefois en deçà du niveau record enregistré en 2008.⁵

BERICHT
DATUM: 17.12.2011
SUZANNE SCHÄR

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

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

BERICHT

DATUM: 21.12.2011

SUZANNE SCHÄR

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

BERICHT

DATUM: 31.12.2012

NIKLAUS BIERI

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

BERICHT

DATUM: 28.06.2017

NIKLAUS BIERI

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

BERICHT
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

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

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

BERICHT
DATUM: 13.03.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

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

Strassenverkehr

BERICHT
DATUM: 18.12.2010
NICOLAS FREYMOND

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

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

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 23.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Aux fins de consultation, les CFF et le BLS ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) **les avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard** relatifs à la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Ceux-ci ont été présentés selon deux variantes en fonction de leur importance financière. L'une répond aux désirs des cantons et régions concernés et l'autre se conforme à l'enveloppe acceptée par le parlement (CHF 14 milliards).¹³

BERICHT
DATUM: 26.08.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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

Au sujet du financement, le groupe de travail a envisagé un plan d'action spécial qui ne ferait appel à l'emprunt que dans une proportion de 25 pour cent (CHF 500 millions par an) et serait alimenté par les deux tiers du produit de la future redevance poids lourd liée aux prestations (CHF 400 millions par an), par une taxe ferroviaire ponctionnée sur le trafic voyageurs et marchandises (50 millions) ainsi que par une hausse de 10 centimes des droits sur les carburants (600 millions). A ces recettes s'ajouteraient, comme prévu dans l'arrêté voté en 1991, une partie du revenu actuel des droits de douanes sur les carburants (450 millions). L'ensemble de ces ponctions ne serait effectué que le temps d'achever les différents projets et servirait également - conformément aux souhaits exprimés par les partis gouvernementaux - à couvrir le financement d'autres infrastructures (Rail 2000, raccordement de la Suisse romande au réseau à grande vitesse, programme antibruit). Pour en accroître l'acceptabilité politique, ces nouvelles taxes alimenteraient en outre le compte routier pour un montant de CHF 300 millions annuels.¹⁴

BERICHT
DATUM: 28.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Suite à un rapport de l'entreprise Hayek, la Délégation parlementaire de surveillance des NLFA (DSN) s'est rendue compte du **risque d'explosion du cadre financier de CHF 12,6 milliards des NLFA** à 13,6. La première raison est que l'utilisation de l'indice des constructions de Zurich n'était pas adapté pour les coûts des travaux. L'OFT a dû s'atteler à la création d'un nouveau. A noter que le renchérissement n'a pas été pris en compte. Par conséquent les offres présentées pour les différents chantiers dépassaient les crédits initialement prévus. Le second facteur de surcoût était lié à la sécurité;

certaines installations n'avaient pas été prévues, comme par exemple le Monte Ceneri, qui a dû être équipé de galeries séparées. Il avait également été décidé d'équiper les tunnels principaux de passages transversaux de secours tous les 300 mètres au lieu de 600.¹⁵

BERICHT
DATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Utilisant l'indice zurichois de la construction, la Délégation des Chambres fédérales et l'OFT ont chacun publié en début d'année un rapport sur les NLFA. Ils constataient que celles-ci allaient entraîner des coûts supplémentaires bien plus importants que prévus et ont mis en évidence le retard pris par le Gothard. Avec l'introduction de la **nouvelle méthode de calcul du renchérissement des NLFA**, les chiffres ont pu être affinés : le crédit global atteindra CHF 14,7 milliards. Celui de 1998 devait en conséquence être rallongé de CHF 2,1 milliards : CHF 1,3 milliards au titre de correction de l'indice et CHF 0,8 milliard pour tenir compte du renchérissement effectif survenu entre 1991 et 1998. Les solutions de financement revenaient au Conseil fédéral; en effet le parlement l'a autorisé à recourir à des crédits supplémentaires, de manière à ce qu'il finance les renchérissements, les intérêts intercalaires et la TVA, ne faisant pas partie du crédit global. Des réserves de 15% (CHF 1,7 milliards) avaient bien été comprises dans le crédit global pour les modifications de projet. Toutefois, celles-ci ne pouvaient être d'aucune utilité, car elles avaient pour l'heure déjà coûté près de CHF 520 millions. La facture a été encore revue deux fois à la hausse, premièrement suite à la décision définitive de munir le tunnel du Monte Ceneri (TI) de deux tubes à voie unique. Le percement de ce tunnel appartenait à la deuxième phase du projet des NLFA. La modification coûtera CHF 490 millions de plus que prévu, soit avec le nouvel indice, CHF 1,8 milliards en tout. Le Conseil fédéral justifiait cette solution pour des impératifs de sécurité. La seconde augmentation est due à la décision du DETEC de construire un deuxième tube entre Frutigen et Wengi-Ey (BE). Les coûts supplémentaires se limiteront à CHF 17 millions pour autant que l'ouvrage soit réalisé selon la planification. Initialement, le DETEC avait décidé de réduire le projet à un seul tube afin d'économiser CHF 50 millions. Dans l'intervalle, les prix ont baissé à CHF 17 millions, d'où la volte-face du Département fédéral. En fin d'année, l'OFT a apporté de nouvelles précisions financières sur le chantier du Gothard : la section de Sedrun, passage clé du futur tunnel de base, a connu d'**importants surcoûts**; faisant augmenter la facture de 58% pour la porter à CHF 735 millions. La conséquence de ce dépassement sera d'entraîner dès 2006 un gel des travaux de la seconde étape de Rail 2000. En effet, durant la période 2005-2008, celle où les travaux des NLFA seront les plus importants, la Confédération aura besoin de la totalité des CHF 4,2 milliards du Fonds pour les grands projets.¹⁶

BERICHT
DATUM: 28.03.2007
NICOLAS FREYMOND

Deux fois condamnée par la Commission fédérale de recours en matière de marchés publics, la société Alptransit a une nouvelle fois décidé, en février, d'attribuer le **chantier d'Erstfeld (UR)** au consortium helvético-autrichien Murer-Strabag, quand bien même l'entreprise bernoise Marti SA avait fait l'offre la plus avantageuse économiquement. Cette dernière ayant renoncé à interjeter un troisième recours, le contrat a été signé et les travaux ont pu débuter au printemps. L'adjudication de ce dernier gros chantier ayant finalement pris deux ans, les travaux accusent une année de retard et leur achèvement est désormais prévu d'ici à l'hiver 2011-2012. Par conséquent, la mise en service du tunnel de base du Gothard connaîtra un délai du même ordre, soit d'ici fin 2017. Si elle n'a rien trouvé à redire sur la conformité de la procédure aux règles juridiques en vigueur, la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) a toutefois souligné dans son rapport que des améliorations étaient souhaitables. Elle a notamment critiqué la possibilité, exploitée par Alptransit, de modifier des éléments importants de l'appel d'offres après le lancement de la procédure d'adjudication, ce qui revient à changer les règles du jeu en cours de partie.¹⁷

BERICHT
DATUM: 06.06.2007
NICOLAS FREYMOND

En juin, lors des délibérations du Conseil national sur le **rapport de la DSN pour l'année 2006**, le groupe UDC a déposé une demande de renvoi et une motion d'ordre visant à repousser le traitement de l'objet pour confier à la commission de gestion le mandat d'examiner le caractère contraignant et les garanties pour la Suisse des accords bilatéraux conclus avec l'Italie et l'Allemagne concernant la NLFA. Le conseiller national Baader (UDC, BL) a rapporté que le directeur des chemins de fer italiens avait déclaré dans les médias que l'axe du Lötschberg était plus favorable au transport de marchandises que le tunnel du Ceneri. Selon son groupe, cette déclaration remet en cause le choix des Chambres d'investir CHF 3 milliards pour le percement de ce tunnel. Les autres partis ont réagi très négativement. Rappelant qu'il s'agissait uniquement de

débattre du rapport d'activité 2006, ils ont dénoncé une nouvelle tentative de l'UDC visant à dénigrer le projet de la NLFA. Au vote, le Conseil national a rejeté par 125 voix contre 42 la demande de renvoi et par 115 voix contre 45 la motion d'ordre. Les deux Chambres ont par ailleurs pris acte du rapport de la DSN.¹⁸

BERICHT
DATUM: 19.06.2013
NIKLAUS BIERI

Die Neat-Aufsichtsdelegation richtete im April 2013 ihren Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahr 2012** an das Parlament. Die Bauarbeiten seien auf Kurs, der Gotthardbasistunnel könne voraussichtlich planmäßig 2016 eröffnet werden. Mit dem Abschluss der Bohrarbeiten am Gotthard hätten die Unsicherheiten weiter abgenommen. Etwas unsicher seien jedoch die Fortschritte auf den Zulaufstrecken, insbesondere beim Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland. Beide Parlamentskammern würdigten sowohl die Arbeit der beteiligten Betriebe, als auch die Aufsichtstätigkeit des Bundesrates und die Arbeit der parlamentarischen Aufsichtsdelegation. Beide Kammern nahmen vom Bericht Kenntnis, der Ständerat am 5. Juni, der Nationalrat am 19. Juni 2013.¹⁹

BERICHT
DATUM: 24.09.2015
NIKLAUS BIERI

Im April 2015 erstattete die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) dem Parlament Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahr 2014**. Im Juni 2015 nahm der Ständerat vom Bericht Kenntnis. Für die GPK-SR, welche ihrem Rat die Kenntnisnahme beantragte, führte Isidor Baumann (cvp, UR) den Bericht aus: Während sich die Problemfelder beim Gotthardbasistunnel erledigt hätten und die Eröffnung nach Plan 2016 zu erwarten sei, hätte sich der Ceneritunnel «eher zum Sorgenkind» entwickelt – beim Vortrieb bestanden per Ende 2014 bei beiden Röhren 80 beziehungsweise 120 Tage Rückstand auf den vertraglichen Terminplan. Die Einsprachen zur Vergabe von zwei Bahntechnik-Losen durch die Alptransit Gotthard AG von 2013 gingen über das Bundesverwaltungsgericht bis hin zum Bundesgericht, welches 2014 entschied, dass die Vergabe der Alptransit Gotthard AG rechtens war. Dieser juristische Prozess führte zu einer Verzögerung von zehn Monaten bei der Unterzeichnung des Werkvertrages für die Tunneltechnik. Die für 2019 geplante Eröffnung des Ceneritunnels verschiebe sich deshalb auf 2020.

Im September 2015 nahm auch der Nationalrat Kenntnis vom Bericht.²⁰

BERICHT
DATUM: 10.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 erschien der Bericht zum Postulat der KVF-NR betreffend der Prüfung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola. Der Bundesrat kommt im Bericht zum Schluss, dass die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der Strecke durch die Schweiz mit hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen verbunden wäre. Die dazu aufzuwendenden Mittel würden beim Unterhalt der Schweizer Strecken fehlen. Die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen liege zudem – das hatte Bundesrätin Leuthard bereits in der Debatte zum Postulat deutlich gemacht – bei den entsprechenden Staaten. Der Bundesrat könnte und wolle nicht gegen das Territorialprinzip verstossen und lehnte deshalb die Weiterverfolgung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der Simplon-Linie ab.²¹

BERICHT
DATUM: 05.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im März 2020 nahm der Ständerat Kenntnis vom Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) zur **Oberaufsicht über den Bau der Neat in den Jahren 2018 und 2019**. Es handelte sich um den letzten Bericht der NAD, den sie im Herbst 2019 veröffentlicht hatte, bevor sie Ende November 2019 aufgelöst worden war. Sie übergab die Aufsichtsfunktion über die NEAT bis zur Fertigstellung der letzten Etappen den Finanzkommissionen. Entsprechend enthielt der Bericht in allen Teilen auch Hinweise zur Aufsichtsfunktion zuhanden der Finanzkommissionen. Inhaltlich ging der Bericht auf den Betrieb des Gotthard-Basistunnels sowie auf die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels ein, dessen Eröffnungsfeier für den 4. September 2020 geplant war. Die Finanzkommissionen beider Kammern hatten den Bericht im November 2019 in ihren Sitzungen traktiert und würdigten in kurzen Ausführungen die Arbeit der NAD. Im Ständerat stellte Olivier Français (fdp, VD) für die FK-SR die Geschichte der NEAT dar und wies mit Zahlen zu Bau, Betrieb und Finanzierung auf die Grösse des Projekts hin. Der Bericht wurde vom Rat ohne weitere Wortmeldungen zur Kenntnis genommen.²²

BERICHT
DATUM: 10.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im **Verlagerungsbericht 2019** hielt der Bundesrat fest, dass die Anzahl der alpenquerenden Lastwagen im Berichtszeitraum vom Juli 2017 bis Juni 2019 noch rund 950'000 pro Jahr betrug. Im Jahr 2000 waren es noch 1.4 Mio Lastwagen gewesen. Der Anteil der Schiene am alpenquerenden Güterverkehr machte mittlerweile rund 70 Prozent aus. Das Verlagerungsziel gemäss Alpenschutzartikel (max. 650'000 alpenquerende Lastwagen pro Jahr) könnte jedoch mit den laufenden Massnahmen nicht erreicht werden. Der Bundesrat erliess deshalb bei der Publikation des Verlagerungsberichts im November 2019 weitere Massnahmen: Er verbilligte die Trassenpreise, vereinfachte den Netzzugang mit einer Verordnungsänderung und verabschiedete seine Botschaft zur Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs an das Parlament.
Der Nationalrat nahm im März 2020 in der Debatte zur Änderung des Zahlungsrahmens vom Verlagerungsbericht 2019 Kenntnis.²³

BERICHT
DATUM: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich im Sommer 2020 mit dem **Verlagerungsbericht 2019** und nahm diesen zur Kenntnis. Auch im Ständerat wurde darauf hingewiesen, dass die Schweiz bei der Verlagerungspolitik im europäischen Vergleich sehr gut dastehe, das angestrebte Ziel von höchstens 650'000 Transitfahrten schwerer Güterfahrzeuge pro Jahr aber noch lange nicht erreicht sei.²⁴

BERICHT
DATUM: 19.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat beugte sich in der Sommersession 2020 als zweiter Rat über den Bericht betreffend die **Oberaufsicht über den Bau der NEAT in den Jahren 2018 und 2019**. Kommissionssprecher Jean-Paul Gschwind (cvp, JU) ging auf die Geschichte der NEAT ein, rekapitulierte die drei grossen Tunnel-Bauwerke (Lötschberg, Gotthard, Ceneri), ging auf die Kosten der NEAT ein und bedankte sich bei der Arbeit der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD). Der zweite Kommissionssprecher Pirmin Schwander (svp, SZ) fokussierte auf den Bericht an und für sich und wies darauf hin, dass die FinDel, welche die Überwachung der NEAT von der NAD per Ende November 2019 übernommen hatte, die noch anstehenden Aufgaben zu überwachen hat; wichtig seien dabei insbesondere die Termine, aber auch die Verpflichtungskredite, Leistungen, Kosten und die bestehenden Risiken. Zudem erinnerte Schwander daran, dass die NAD die zuständigen Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen darum gebeten hat, in der Zukunft die Frage zu beantworten, inwieweit die NEAT ab 2023 ihre ursprünglich geplante Rolle zur schweizerischen Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene spielen kann.²⁵

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

BERICHT
DATUM: 30.11.2018
MARLENE GERBER

Ende November 2018 publizierte der Bundesrat einen unter Leitung des ARE erstellten **Bericht** in Erfüllung eines Postulats Vogler (csp, OW), in dem er aufzeigte, wie die **Koordination der Raum- und Verkehrsplanung in Zukunft verbessert** werden kann. Zur Erstellung des Berichts wurden neben den zuständigen Bundesstellen auch Verkehrs- und Raumplanungs-Verantwortliche in diversen Kantonen und aus der Agglomeration Lausanne sowie die BPUK, der Städteverband, der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der Raumplanungsverband EspaceSuisse und verschiedene Planungsbüros einbezogen. Der Bericht schlussfolgert, dass die heutige Koordination zwischen der vom Bund geprägten Verkehrsplanung und der in erster Linie den Kantonen obliegenden Raumplanung zielführend ist und demnach keine neuen Instrumente geschaffen werden müssen. Ebenso soll an der bestehenden Kompetenzordnung festgehalten werden. Dennoch schlug der Bundesrat punktuelle Verbesserungen vor. Diese beinhalten insbesondere die Stärkung des Sachplans Verkehr als Instrument der Gesamtverkehrskoordination oder etwa auch die Intensivierung des Erfahrungsaustausches von Verantwortlichen für Raumplanung und Verkehr auf allen drei Staatsebenen, die stärkere Berücksichtigung von raumplanerischen und ökologischen Auswirkungen bei der Planung raumwirksamer Verkehrsprojekte oder das Festhalten von Qualitätskriterien für Siedlungsdichte und Siedlungsverträglichkeit in den Richtplänen. Nicht zuletzt sollen auch Pilotprojekte und Forschungsprogramme im Bereich der nachhaltigen Raumentwicklung und Mobilität stärker unterstützt werden.²⁶

Umweltschutz

Naturschutz

BERICHT

DATUM: 31.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Um dem Natur- und Heimatschutz mehr politisches Gewicht zu geben, wie dies parlamentarische Vorstöße zur Verstärkung der Staatstätigkeit in diesem Bereich immer wieder forderten, wurde die **Stellung der Abteilung Natur- und Heimatschutz im Bundesamt für Forstwesen aufgewertet** und eine neue Hauptabteilung Landschaftsschutz geschaffen. Mit einem Zuschuss von CHF 2 Mio. aus dem Treibstoffzollzuschlag erhielten die finanziellen Mittel zur Gewährung von Subventionen gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) eine dringend nötige Aufbesserung. Von zusätzlichen CHF 15 Mio. aus Treibstoffzollerträgen profitierte auch die Denkmalpflege; die umstrittene Praxis, Denkmalschutzsubventionen für finanzstarke Kantone aus Spargründen nicht mehr zu gewähren, soll nun überprüft werden.²⁷

Luftreinhaltung

BERICHT

DATUM: 24.08.1989
SERGE TERRIBILINI

Cette entreprise **présenta une série de mesures drastiques** au Conseil fédéral, conditions sine qua non pour retrouver un air aussi pur qu'il y a trois décennies. Parmi celles-ci, figurent une proposition d'augmentation de 30 pour cent du prix des carburants et des combustibles fossiles ainsi qu'une série de taxes sur les composés organiques volatils (solvants et vernis), des fixations de valeurs limites plus sévères pour les émissions de NOx et un contingentement des produits énergétiques. Après étude de ce rapport, le Conseil fédéral a arrêté un plan de 27 mesures et dont la décision définitive d'application sera prise au milieu de l'année 1990. Même s'il a renoncé à une taxe sur les énergies fossiles et au contingentement des agents énergétiques, politiquement difficiles à faire accepter, il propose néanmoins plusieurs options importantes: l'introduction de l'écobonus (idée énoncée en 1985 par l'Association suisse des transports (AST)), une taxe supplémentaire pénalisant les poids lourds qui polluent trop ainsi qu'une taxe établie par rapport aux kilomètres parcourus, une taxe d'incitation sur les combustibles et sur les composés organiques volatils, le maintien des limitations de vitesse à 80/120 km/h, l'amélioration thermique des bâtiments, l'encouragement des énergies renouvelables, l'ICHA sur les combustibles etc.²⁸

Allgemeiner Umweltschutz

BERICHT

DATUM: 31.12.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Obwohl das **Berichtsjahr als «Jahr der Berichte» zur Umweltbedrohung**, insbesondere zum Waldsterben, charakterisiert werden kann, wurde sichtbar, dass Informationen allein nicht genügen, um die gegenwärtige Situation zu ändern. Ihnen werden in naher Zukunft vielmehr auch Taten folgen müssen. Diese könnten in ihren Auswirkungen so umfassend werden, dass der Umweltbereich ähnlich der Raumplanung in den 70er Jahren zu einer neu integrierenden Politikdomäne würde. 1984 bereits feststellbar waren die Folgen für die Energie-, Verkehrs- und Forstpolitik. Im Rahmen der Bemühungen um eine Totalrevision der BV wurde diskutiert, ob das ökologische Denken als neue Basis dienen könnte.²⁹

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

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

3) NZZ, 23.2.08.

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

5) Presse du 16.3.10.; presse du 24.8.10.

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

7) AB SR, 2011, S. 280; NLZ und CdT, 20.12.11; SGT, 21.12.11; Lit. "Seco (Hg.) (2011). Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr";

"Seco / ASTRA / Ernst Basler und Partner (2011). Regionalwirtschaftliche Auswirkungen zur Sanierung des Gotthard-

-Strassentunnels, Synthesebericht"; "Seco (Hg.) (2011). Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (5 Hefte)"; "Seco / Arge Infras - Rapp Trans (2011). Regionale Auswirkungen einer sanierungsbedingten Sperrung des

Gotthardstrassentunnels bzw. des Baus einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard: Teilkett Gutverkehr".

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

9) Bericht BR

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

11) Bericht ARE vom 13.3.19

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

13) Presse des 19.1 et 23.3.94; Bund et BaZ, 2.3.94; NZZ, 3.3.94.

14) Presse du 26.8.95.

15) TG, 28.9.00.

16) Presse du 14.2, 19.5, 4.7 et 6.12.01; LT, 18.4 et 10.8.01.

17) FF, 2007, p. 3423 ss. (rapport DSN); presse des 6 et 28.3.07; NZZ, 24.3.07.

18) FF, 2007, p. 3259 ss.; BO CN, 2007, p. 658 ss.; BO CE, 2007, p. 386 ss. Concernant la polémique suscitée par les propos du patron de Trenitalia, cf. presse des 29.5 et 6.6.07.

- 19) AB NR, 2013, S. 1109 f.; AB SR, 2013, S. 427 f.; BBI, 2013, S. 6077 ff.
- 20) AB NR, 2015, S. 1806 ff.; AB SR, 2015, S. 597 f.; Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation vom 29.4.15
- 21) Bericht BR
- 22) AB SR, 2020, S. 58 f.; Bericht FK-NR vom 20.11.19; Bericht FK-SR vom 12.11.19; Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation vom 4.11.19
- 23) AB NR, 2020, S. 244 ff.; Verlagerungsbericht 2019
- 24) AB SR, 2020, S. 312 ff.
- 25) AB NR, 2020, S. 1130 f.
- 26) Bericht BR vom 30.11.18; Medienmitteilung UVEK, ARE, BR vom 30.11.18
- 27) AB SR, 1985, S. 668 ff.; AS, 1986, S. 52 f.; AS, 1986, S. 66; Hunziker (1985). Landschaftsschutz konkret.; SBN (1985). 75 Jahre Naturschutz in der Schweiz.; TA, 15.4.85; BaZ, 11.12.85.; Ueberdiek (1985). Naturschutz und Landschaftspflege: Analyse und Programmierung eines Politikfeldes.; Verhandl. B. vers., 1985, IV, S. 69; Verhandl. B. vers., 1985, IV, S. 83
- 28) Suisse, 1.5.89; NZZ, 13.6. et 21.6.89; Presse du 29.6., 26.7. et 24.8.89.
- 29) Freiburghaus und Zimmermann (1984). Der Fall Seesanierung.; Freiburghaus und Zimmermann (1985). Der Fall Ökologie im Berggebiet.