

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Parlamentarische Initiative
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
Dupraz, Laure
Holenstein, Katrin

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Holenstein, Katrin 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Parlamentarische Initiative, 1985 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 27.07.1999
LAURE DUPRAZ

Le conseiller national Giezendanner (udc, AG) a lancé en juin une **initiative parlementaire**, cosignée de 96 députés, qui a fait couler beaucoup d'encre dans la presse nationale. L'initiative réclame l'ouverture d'un **deuxième tube autoroutier au Gothard** afin d'améliorer la sécurité. Quant à l'initiative populaire fédérale «pour une deuxième galerie au tunnel autoroutier du Saint-Gothard», lancée par le Parti de la liberté, son délai imparti pour la récolte de signatures a expiré en juillet.¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 22.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative parlementaire d'Ulrich Giezendanner (udc, AG) pour **entreprendre la planification des travaux d'une deuxième galerie autoroutière au Saint Gothard** a recueilli le soutien du Conseil National (93 voix contre 86 et 3 abstentions). Dans le camp des oui se trouvaient les UDC, PRD et PL, et dans le camp des non les PS, les Verts, les évangéliques et apparentés et la majorité des PDC (16/12). Le vote du National allait à l'encontre de celui de sa Commission des transports, qui avait par 13 voix contre 12 proposé de ne pas donner suite à l'initiative. Elle l'avait repoussé car elle considérait que celle-ci allait à l'encontre de la politique des transports qui visait à renforcer le transfert des marchandises de la route sur le rail.²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 30.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que l'initiative Avanti demandait aussi le percement d'un deuxième tunnel au Gothard, la sous-commission des transports du Conseil national, en charge de concrétiser l'**initiative Giezendanner** (udc, AG), a décidé de poursuivre ses travaux indépendamment d'elle. Sa tâche était de modifier le texte de l'Initiative des Alpes, qui interdit tout développement des routes en transit depuis 1994. Ayant pris connaissance, mais ne se satisfaisant pas des résultats de l'étude analysant l'évolution de la charge du trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici 2020, la sous-commission a demandé à l'OFROU de réaliser des simulations supplémentaires sur base de variables de départ différentes. Les nouveaux résultats invitaient à considérer qu'un deuxième tunnel ne serait pas superflu. A la lumière de ces conclusions et des contours du contre-projet à Avanti, elle a tenu à éclaircir la situation et à rappeler la distinction entre les deux objets. A la fin du mois d'octobre, la commission des transports du Conseil national est entrée en matière par 14 voix contre 10 sur l'initiative Giezendanner. La minorité rose-verte s'est opposée en vain à ce développement du tissu routier au cœur des Alpes. Aux yeux de la majorité bourgeoise, l'infrastructure ne pourra pas assumer les augmentations de trafic à venir. Par conséquent, la circulation séparée en deux tunnels serait à même de minimiser les risques d'accidents. Pour la gauche, en revanche, un deuxième tunnel augmenterait la circulation et l'insécurité sur tout le réseau routier. La commission n'a toutefois pas mis un point final à l'élaboration du projet de loi, car elle voulait disposer d'informations supplémentaires. La sous-commission a donc été priée de retravailler son rapport, notamment pour y amener des précisions sur les éléments concernant la sécurité.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 23.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à

une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gotthard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)⁴

Eisenbahn

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 27.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Mit einer parlamentarischen Initiative (Pa.Iv. 85.236) unterbreitete Ständerat Cavelti (cvp, GR) **eine nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch politisch gezielte Verständigungslösung: das «Alpen-Y»**, das die Vorteile der beiden umstrittenen Varianten in einem einzigen, billigeren Projekt vereinen soll. Dieser Y-Tunnel würde im Süden oberhalb Biasca im Bleniotal beginnen und sich südlich von Disentis in zwei Äste, einen westlichen nach Amsteg (UR) und einen östlichen nach Trun (GR), aufteilen. Zwischen Amsteg und Erstfeld würde an die bestehende Gotthardbahn, in Trun an eine neu zu erstellende Normalspurstrecke Disentis–Chur angeschlossen. Während die an der Gotthardstrecke liegenden Kantone diesen Vorschlag mindestens für prüfenswert hielten, zeigten sich die Ostschweizer ablehnend und kritisierten insbesondere, dass mit der Y-Variante der gesamte Nord-Süd-Verkehr nach Biasca geführt und sich in den Raum Bellinzona–Chiasso–Mailand ergiessen würde. Die Anhänger der Splügenbahn wiesen daher einmal mehr auf die Vorteile einer Linienführung über Chur nach Chiavenna–Mailand hin, welche auch von Vorarlberg und der Lombardei bevorzugt wird (Siehe auch Po. 85.518). Nachdem die vier Bundesratsparteien in ihrem gemeinsamen Aktionsprogramm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (siehe auch Mo. 84.551) für die stärkere Verlagerung des Nord-Süd-Transit-Schwerverkehrs auf die Schiene plädiert und auf einen möglichst raschen Linienentscheid bezüglich einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale gedrängt hatten (siehe auch Mo. 85.592), fand auch im Nationalrat ein Meinungsumschwung statt, wobei vor allem verkehrspolitische und ökologische Argumente ausschlaggebend waren: Gegen den Willen des Bundesrates überwiesen die Volksvertreter in ihrer Dezembersession mit 107 zu 32 Stimmen eine Motion (Mo. 84.452) des Tessiner Freisinnigen Salvioni, die das Vorantreiben der Planungsarbeiten und – in einem nur als Postulat überwiesenen Teil – einen beschleunigten Baubeginn der neuen Alpendurchquerung verlangte.⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.12.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Bezüglich der Linienführung einer neuen Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz gingen die Meinungen nach wie vor auseinander, wobei Italien zusammen mit den Ostschweizer Kantonen die Splügenvariante forcierte. Eine im Auftrag der Ständeratskommission erstellte Expertise über die Realisierbarkeit eines «Alpen-Y» als Alternative zu einem Splügen- oder Gotthard-Basistunnel kam zum Schluss, dass eine solche Y-Linienführung sich gut in das bestehende und geplante europäische Schienennetz einfügen würde. Nachdem der Bündner Ständervertreter Cavelti (cvp) seine diesbezügliche parlamentarische Initiative zurückgezogen hatte, überwiesen beide Räte gleichlautende Kommissionsmotionen. Danach sollen die Entscheidungsgrundlagen für die neue Alpenbahntransversale unter Einbezug des Y-Vorschlags und der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie (siehe auch Mo. 85.490) so aufgearbeitet werden, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann. **Der Bundesrat beauftragte in der Folge eine Expertenkommission, die vier diskutierten Varianten bis Ende 1987 einer vergleichenden Analyse zu unterziehen.**⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 19.10.2018
NIKLAUS BIERI

Die aus zwölf Mitgliedern – je zwei Mitgliedern der Finanzkommissionen (FK), der Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte – bestehende Aufsichtsdelegation für die Neat (NAD) hatte beschlossen, sich per Ende der laufenden Legislatur aufzulösen. Einerseits seien die meisten Grossbauten mittlerweile abgeschlossen, andererseits würde die Aufrechterhaltung der NAD bis zur für 2020 geplanten Inbetriebnahme des Ceneri-Tunnels dazu führen, dass über die Parlamentswahlen von 2019 hinaus für eine oder zwei Sitzungen ein Wissenstransfer erfolgen müsste, was unverhältnismässig erscheine, begründeten die Mitglieder der NAD ihren Entscheid. Weil zur vorzeitigen **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** eine Änderung des Alptransitgesetzes notwendig ist, erarbeitete die FK-SR eine entsprechende Vorlage, die im Oktober 2018 mit einem

Bericht an die Ständekammer ging.⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 11.12.2018
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2018 war die **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** (NAD) ein Traktandum im Ständerat. Die von einer parlamentarischen Initiative der FK-SR ausgehende Vorlage, welche im Alptransitgesetz Artikel 20, Absätze 3, 4 und 5 aufheben und damit eine vorzeitige Auflösung der NAD ermöglichen soll, wurde in der kleinen Kammer einstimmig angenommen. Sollte sich auch der Nationalrat für die Änderung des Alptransitgesetzes aussprechen, so würde die Finanzkommission die Berichterstattung bis zum Ende der Bauarbeiten übernehmen.⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 22.03.2019
NIKLAUS BIERI

Im 19. März 2019 stimmte auch der Nationalrat einer Änderung des Alptransitgesetzes, welche die **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** bezweckt, diskussionslos und einstimmig (keine Enthaltung) zu. In den Schlussabstimmungen, die in beiden Räten am 22. März abgehalten wurden, nahm die grosse Kammer die Änderung wiederum einstimmig (mit 196 Stimmen, keine Enthaltung) an und auch die kleine Kammer stimmte ihr einstimmig (mit 43 Stimmen und einer Enthaltung) zu. Damit wird die Neat-Aufsichtsdelegation per Ende der laufenden Legislatur aufgelöst und die Finanzkommission übernimmt die Aufsichtstätigkeit bei der Neat.⁹

1) Presse du 9.7.99; NZZ, 30.3.99; Bund, 3.6.99; FF, 1999, p. 4986 (expiration du délai pour l'initiative populaire).

2) BO CN, 2000, p. 816 ss.; presse du 23.6.00.

3) LT, 6.8.01; presse du 23.8 et 30.10.01.

4) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.

5) AB NR, 1985, S. 2080 f.; AB NR, 1985, S. 2082 ff.; Presse vom 17.12.85; NZZ, 19.12.85; BZ und TA, 27.12.85; SGT, 11.6.85; 21.9.85; BaZ, 14.6.85; Vat., 9.7.85.; Verhandl. B. Vers., 1985, I, S. 39; Verhandl. B. Vers., 1985, III, S. 19; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 36

6) AB NR, 1986, S. 1443; AB SR, 1984, S. 600 ff.; AB SR, 1986, S. 553 ff.; AB SR, 1986, S. 556; CdT, 12.4.86, 23.5.86; 12.9.86; Vat., 26.7.86; NZZ, 15.11.86, BaZ, 31.1.86; 12.5.86; 11.9.86; SGT, 7.3.86; 24.5.86; 15.12.86; 18.10.86; LNN, 20.2.86; Vat., 20.2.86; 9.10.86; 25.10.86; 11.11.86; ; Verhandl. B. vers., 1986 III IV S. 58

7) Bericht FK-SR vom 19.10.18

8) AB SR, 2018, S. 1009 f.

9) AB NR, 2019, S. 445 f.; AB NR, 2019, S. 618; AB SR, 2019, S. 239