

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Rad- und Fusswege, Alpenkonvention
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Beer, Urs
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Escher, Regina
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Frischknecht, Ernst
Gerber, Marlène
Gilg, Peter
Heer, Elia
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Ory, Gisèle
Rinderknecht, Matthias
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Beer, Urs; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Escher, Regina; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Frischknecht, Ernst; Gerber, Marlène; Gilg, Peter; Heer, Elia; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Ory, Gisèle; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Rad- und Fusswege, Alpenkonvention, 1973 - 2022*. 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
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	10
Raumplanung und Wohnungswesen	11
Raumplanung	11
Bodenrecht	11
Umweltschutz	12
Naturschutz	12

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
NIS	nichtionisierende Strahlung
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
ZGB	Zivilgesetzbuch
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VRV	Verkehrsregelnverordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
RPG	Raumplanungsgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
BRD	Bundesrepublik Deutschland
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
DFI	Département fédéral de l'intérieur
RNI	rayonnement non ionisant
EEE	l'Espace économique européen
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CC	Code civil
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière

LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
RFA	République fédérale d'Allemagne
SAB	Groupeement suisse pour les régions de montagne
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2022: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Auch der Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» wurde 2022 durch den Ukraine-Krieg und dessen Folgen beeinflusst. Im Frühling wurde in der Schweiz ein starker Anstieg der Energiepreise und insbesondere der **Treibstoffpreise** verzeichnet. Die SVP forderte daher in mehreren Motionen erfolglos unter anderem eine 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO₂-Kompensationspflicht sowie der MWST und einen pauschalen Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Die Mehrheiten der beiden Kammern erachteten eine Entlastung der Autofahrerinnen und Autofahrer jedoch als nicht angezeigt, vielmehr müssten Entlastungsmassnahmen gezielt an ärmere Bevölkerungsgruppen ausgerichtet werden.

Weitergearbeitet wurde an der **Änderung des Strassenverkehrsgesetzes**, insbesondere am sogenannten Raserartikel. Anfänglich hatten sich beide Räte dafür entschieden, den Gerichten bei Raserdelikten wieder mehr Ermessensspielraum zu geben, die Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr zu streichen und die Mindestdauer für den Entzug des Fahrausweises zu reduzieren. Aufgrund einer Referendumsdrohung durch die Stiftung Roadcross schwenkten die beiden Räte dann jedoch in fast allen Punkten auf das geltende Recht zurück und schwächten damit die Massnahmen des Via Sicura-Pakets nur wenig ab. Diese Revision konnte allerdings im Berichtsjahr noch nicht vollständig bereinigt werden.

Ebenfalls mehr Verkehrssicherheit sollte das **neue Veloweggesetz** bringen, das 2022 vom Parlament verabschiedet wurde. Damit soll der Verkehr entflechtet und sollen die Kantone zur Planung und Erstellung von grundsätzlich zusammenhängenden und durchgehenden Velowegnetzen verpflichtet werden.

Beim öffentlichen Verkehr lag der Fokus im Jahr 2022 hauptsächlich auf der **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**, die in der Wintersession abgeschlossen werden konnte. Mit dieser Revision beabsichtigte der Bundesrat, das Bestellverfahren, also den Vorgang, bei welchem die Besteller (Bund und Kantone) mit den Transportunternehmen die Angebotsvereinbarung im regionalen Personenverkehr aushandeln, effizienter und transparenter auszugestalten und die Planungssicherheit für die Transportunternehmen zu erhöhen. Zudem sollte mit der Revision weiteren Subventionsskandalen wie demjenigen der BLS einen Riegel geschoben werden. Dazu war vorgesehen, dass im subventionierten Bereich keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen, zudem wurde festgelegt, wie künftig mit ungeplanten Gewinnen umgegangen werden muss. Hierbei entschieden die Räte, dass die Unternehmen künftig nur die Hälfte ihrer allfälligen Gewinne auf den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten einer Spezialreserve zuweisen müssen, der Bundesrat hatte sich ursprünglich für zwei Drittel ausgesprochen.

Schliesslich gab im Berichtsjahr auch das Thema **Mobilfunkstandard 5G** wieder zu reden: Im Frühjahr publizierte der Bundesrat den Bericht «Nachhaltiges Mobilfunknetz» in Erfüllung eines gleichnamigen Postulats. Darin erläuterte der Bundesrat unter anderem, dass durch eine Änderung der NISV für den Ausbau des 5G-Netzes deutlich weniger Antennen notwendig sein werden als bisher angenommen. Das UVEK gleiste zudem ein NIS-Monitoring, eine umweltmedizinische Beratungsstelle, die Harmonisierung im Vollzug sowie eine Intensivierung der Forschung auf, um den Ängsten in der Bevölkerung vor 5G zu begegnen. Überdies gab das Parlament im Berichtsjahr drei Standesinitiativen für ein Moratorium für den Aufbau des 5G-Millimeterwellennetzes (Kt.lv. GE 20.309; Kt.lv. NE 20.314; Kt.lv. JU 21.305) keine Folge. Hingegen wurde eine neue Volksinitiative in diesem Bereich lanciert: Die sogenannte Saferphone-Initiative, in deren Komitee zahlreiche Politiker und Politikerinnen – insbesondere der SP und der Grünen – zu finden waren, forderte, dass Bund und Kantone für den Einsatz emissionsarmer Techniken in allen Anwendungsbereichen sorgen. Dies sollte durch tiefe Strahlengrenzwerte und eine grundsätzliche Versorgung von Wohn- und Geschäftshäusern mit Fernmeldediensten über das Kabelnetz erreicht werden. Die Initiative wurde jedoch im Dezember zurückgezogen.

Im Kapitel Verkehr und Kommunikation kam es im Juni 2022 zu einem Peak in der Medienberichterstattung, wie Abbildung 1 der APS-Zeitungsanalyse zeigt. Hauptverantwortlich dafür war der Flugverkehr, zumal zahlreiche Zeitungsartikel zu einer Panne bei Skyguide sowie zu abgesagten Flugverbindungen bei der SWISS erschienen. Verglichen mit dem Vorjahr gab es 2022 für den Bereich Verkehr und Kommunikation wieder etwas mehr Aufmerksamkeit seitens der Presse zu verzeichnen. Dies lag womöglich daran, dass über die in den beiden Vorjahren omniprésente Covid-19-Pandemie im Berichtsjahr deutlich weniger geschrieben wurde und damit die übrigen Themenbereiche prozentual mehr Aufmerksamkeit erhielten.¹

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté son **message sur l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»**, déposée en 1990. Ce texte entend protéger les régions de montagne des nuisances dues au trafic de transit et prescrit, pour cela, le transfert complet du trafic de transit de la route au rail. Selon le gouvernement, cette initiative, lancée en 1989, est devenue caduque car, entre temps, toute une série de mesures ont été prises (réduction des émissions de substances polluantes et de bruit, protection de la nature et du paysage, étude d'impact, promotion des transports publics, accroissement de la capacité du Gothard et du Lötschberg, nouvelles transversales alpines, Rail 2000 et Cargo 2000, restrictions de la loi sur la circulation routière à l'encontre des poids lourds, Convention sur la protection des Alpes, traité sur le transit, etc.). De plus, elle irait à l'encontre de certains engagements internationaux pris par la Suisse. En particulier, elle violerait le principe de non-discrimination à l'égard des étrangers et pourrait provoquer des mesures de rétorsion de la part des autres pays. Enfin, elle contredirait le principe du libre choix du moyen de transport. En conséquence, le Conseil fédéral a recommandé le rejet sans contre-projet de ce texte, position sur laquelle le Conseil national s'est entièrement aligné, malgré l'opposition des verts et du PS.

La grande chambre a encore décidé de ne pas donner suite à une initiative du canton d'Uri (lv.ct. 91.303); celle-ci ayant un contenu quasiment identique à l'initiative populaire précitée, les mêmes arguments ont prévalu à son encontre.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent

nombreaux à voter oui.³

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.06.2014
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Händen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.⁴

BERICHT
DATUM: 13.03.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteauffälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.⁵

POSTULAT
DATUM: 27.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Matthias Michel (fdp, ZG) reichte im Juni 2022 ein Postulat ein, welches die **Stärkung der Verkehrsdrehscheiben und der Veloinfrastruktur im ländlichen Raum** forderte. In einem Bericht solle dargelegt werden, wie insbesondere die finanzielle Förderung ausgestaltet werden könnte. Michel begründete seinen Vorstoss damit, dass es im ländlichen Raum oft nur wenig attraktive Umsteigepunkte gebe und die Veloinfrastruktur nicht stark ausgebaut sei. Die ländlichen Verkehrsknoten könnten von den bestehenden Programmen wie etwa dem PAV, dem BIF oder dem NAF nur unzulänglich profitieren, es bestehe daher eine Finanzierungslücke. Eine ähnliche Situation zeige sich bei den Veloinfrastrukturen in ländlichen Gebieten, wo der Bund lediglich Projekte mitfinanzieren könne, wenn diese einer Agglomeration zu Gute kämen oder im Bereich eines Bahnhofs lägen. Der Grossteil der Finanzierung solcher Infrastrukturen obliege somit den Kantonen und Gemeinden. Der Bundesrat solle nun darlegen, wie die «Erklärung von Emmenbrücke» für den ländlichen Raum umgesetzt werden könne.

In der Herbstsession 2022 wurde das Postulat vom Ständerat stillschweigend angenommen, nachdem auch der Bundesrat dessen Annahme beantragt hatte.⁶

ANDERES
DATUM: 27.10.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Vertreterinnen und Vertreter der Umwelt- und Verkehrsministerien der Alpenländer verabschiedeten Ende Oktober 2022 einen **länderübergreifenden Aktionsplan für klimafreundliche Mobilität in den Alpen**. Auf Initiative der Schweizer Umwelt- und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga hatten sich die Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien, Liechtenstein, Monaco und die Schweiz zur Trägerschaft mit dem Namen «Simplon-Allianz» zusammengeschlossen. Das Ziel des Aktionsplans bestand darin, den Verkehr im Alpenraum bis 2050

klimaneutral zu gestalten. Dafür sah der Plan Massnahmen in drei Bereichen vor: Im **Güterverkehr** soll die Verlagerung auf die Schiene mittels eines Dialogs über eine alpenweite Verkehrsabgabe für schwere Nutzfahrzeuge sowie der Förderung des Ersatzes von fossil betriebenen Lastwagen durch emissionsfreie Fahrzeuge gestärkt werden. Im Bereich des **grenzüberschreitenden Personenverkehrs** soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Dies könne unter anderem durch die Einführung von alpenweit gültigen ÖV-Billetten oder -Abonnementen und durch die Stärkung von Nachtzugsverbindungen geschehen. Da bei der **Tourismus- und Freizeitmobilität** ein grosser Teil der Emissionen auf die An- und Abreise entfalle, sah der Aktionsplan drittens vor, die Bahnverbindungen in die alpinen Destinationen zu verbessern und den Langsamverkehr in den Tourismusorten zu stärken.⁷

Strassenverkehr

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU VOLKSINITIATIVE
DATUM: 13.12.1977
HANS HIRTER

L'initiative populaire pour le développement des chemins pédestres qui vise à faire de l'aménagement et de l'entretien de ces chemins une tâche de la Confédération, est liée à la construction des routes. En effet, chaque année, plus de 1'000 km de chemins pédestres sont sacrifiés à la construction de routes. Il est donc indispensable, aux yeux des initiateurs, que la Confédération, qui subventionne en majeure partie les constructions de routes, freine cette évolution en édictant des prescriptions appropriées. Cependant, le Conseil fédéral a estimé que, dans la situation actuelle, il n'était pas opportun d'accepter de nouvelles tâches et s'est déclaré convaincu que ce problème pourra trouver une solution plus efficace sur le plan cantonal. Le Conseil des Etats a partagé cette manière de voir, mais le Conseil national s'y est opposé. Il a, en revanche, approuvé un **contreprojet** de Martha Ribi (prd, ZH), **selon lequel la Confédération est chargée d'établir des principes pour le réseau des chemins pédestres**. Par contre, leur aménagement et leur entretien serait l'affaire des cantons, la Confédération pouvant toutefois apporter son soutien et effectuer la coordination. En outre, lorsqu'elle construit (notamment des routes nationales), la Confédération devrait respecter les chemins pédestres ou les remplacer (lv.pa. 77.232).⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.10.1978
HANS HIRTER

L'extension du réseau routier a souvent pour effet de supprimer les chemins pédestres. C'est ainsi qu'aujourd'hui la moitié environ du réseau des chemins pédestres, soit quelque 22'000 km, est ouverte au trafic général et que 40 pour cent de ces chemins ont un revêtement artificiel (asphalte ou béton). **Le contre-projet que le Conseil national a opposé à l'initiative populaire pour le développement des chemins pédestres** n'a trouvé l'approbation de la petite chambre qu'au prix de la renonciation à une intégration des pistes cyclables. Sur ces entrefaites, les auteurs de l'initiative l'ont retirées.⁹

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.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.12.1983
REGINA ESCHER

Im **langwierigen Prozess der Ausführungsgesetzgebung zum 1979 von Volk und Ständen gutgeheissenen Verfassungsartikel über Fuss- und Wanderwege** rückte man im Berichtsjahr einen Schritt weiter. Die Landesregierung unterbreitete den eidgenössischen Räten einen Gesetzesentwurf. Dieser hat den Charakter eines föderalistischen Rahmenerlasses. Planung, Anlage und Unterhalt der Wege sind Sache der Kantone. Der Bund stellt lediglich Grundsätze auf; als bedeutungsvoll erweist sich insbesondere die Vorschrift, wonach aufgehobene Fuss- oder Wanderwege künftig angemessen zu ersetzen sind.¹¹

POSTULAT
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un **postulat** de sa commission inspiré par une pétition déposée par les organisations IG Velo et ATE et qui invite le gouvernement à intervenir auprès des entreprises de transports publics afin que **l'accès des bicyclettes aux gares** ainsi que la possibilité de les transporter soient améliorés.¹²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a refusé par 105 voix contre 55 de donner suite à l'initiative parlementaire de Schenk (udc, BE). Elle visait à abolir la disposition de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, qui donnait la priorité absolue aux piétons sur les **passages cloutés** et à **réintroduire la disposition en vigueur antécédemment** (signe de la main pour annoncer le passage).¹³

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUSS**
DATUM: 11.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les **trottinettes, patins à roulettes et skateboards** ont donné lieu à une consultation dans le cadre du projet de révision de l'**Ordonnance sur la circulation routière** (OCR). L'Office fédéral des routes (OFR) a estimé que ces nouvelles formes de mobilité urbaine étaient une réalité incontournable des villes et qu'elles devaient par conséquent être réglementées. Le projet mis en consultation prévoit que ces engins – "les moyens de locomotion munis de roues ou de roulettes, mus par la seule force musculaire des utilisateurs" – seraient assimilés à des véhicules. Ceux qui s'en servent devront se conformer à des règles de circulation bien définies. Leur utilisation sera autorisée, non seulement, en zone piétonne (trottoirs, rues et chemins piétons), mais aussi sur les pistes cyclables. En outre, ils pourront circuler sur les axes secondaires à "faible circulation" et même sur les routes principales dépourvues de trottoirs. Seules les personnes ayant atteint l'âge de la scolarité obligatoire pourront prendre d'assaut la chaussée. Les usagers n'auront pas à se munir d'une vignette comme celle qui est imposée aux vélos à titre d'assurance responsabilité civile, mais ils devront cependant s'équiper d'un système d'éclairage, fixé sur eux ou sur leur engin lorsqu'ils circulent la nuit. D'un point de vue formel, les utilisateurs seront traités comme des piétons. Les résultats de la consultation ont mis en avant un certain scepticisme. Pour le TCS et l'UDC, l'égalité de traitement avec les piétons ne devaient pas être appliquée, car ces nouveaux moyens de locomotion circulent beaucoup plus vite qu'eux.¹⁴

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUSS**
DATUM: 30.07.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Sous l'impulsion de l'Office fédéral des routes (OFROU), le Conseil fédéral a décidé de considérer les rollers, les skateboards et les trottinettes – **nouvelles formes de mobilité sur le domaine public** (NFM) – comme moyen de locomotion à part entière et de les assimiler à des véhicules. Résultat, quatre ordonnances ont été adaptées et les modifications sont entrées en vigueur le 1er août 2002. A l'image des piétons, les utilisateurs des NFM sont autorisés à circuler sur les trottoirs et doivent traverser – au pas – les passages pour piétons. Leur vitesse doit toujours être adaptée à la situation. Les piétons auront toutefois la priorité. Les nouvelles règles donnent en outre le droit aux utilisateurs des NFM de rouler sur les pistes cyclables, dans les rues piétonnes et sur les zones de "rencontre" où la vitesse est limitée à 30 km/h. La circulation est aussi tolérée sur les routes secondaires dépourvues de trottoirs. Les secteurs interdits aux roulettes sont signalés par un patin entouré d'un rond rouge. Comme pour le vélo, un âge limite a été fixé pour circuler sur la route. Les enfants qui ne sont pas en âge de scolarité ne peuvent pas s'y aventurer. Ceux qui roulent la nuit devront se munir d'un éclairage ; feu blanc à l'avant et feu rouge à l'arrière.¹⁵

MOTION
DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Um die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer zu erhöhen, verlangte eine Motion Glättli (gp, ZH) eine rote **Einfärbung von Radstreifen bei Gefahrenstellen**. Der Bundesrat soll die Signalisationsverordnung so anpassen, dass eine teilweise rote Einfärbung von Radstreifen an gefährlichen Stellen ohne besondere Bewilligung des Bundesamtes für Strassen realisiert werden kann. Der Bundesrat anerkannte die erfolversprechenden Versuche der Stadt Zürich und bekundete seine Bereitschaft, die Verordnung entsprechend zu ändern. Der Nationalrat nahm die Motion im Juni gegen den Widerstand der SVP und Teilen von FDP und CVP knapp an, der Ständerat im Dezember diskussionslos.¹⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.11.2017
NIKLAUS BIERI

Im November 2017 beriet der Ständerat als Erstrat den Bundesbeschluss zur **Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)** sowie den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates. Der Bundesrat erklärte, er hätte einen Gegenvorschlag erarbeitet, weil die Initiative zu stark in die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden eingreife. Der Gegenvorschlag nehme den Förderauftrag für Velowege in die Verfassung auf, wahre dabei aber die föderalistische Kompetenzordnung. Der Stellenwert des Fahrradverkehrs wurde in der Ratsdebatte betont: Der Veloverkehr sei ökologisch, effizient, gesundheitsfördernd und habe das Potenzial, die Überlastung des öffentlichen Stadt- und Agglomerationsverkehrs in den Spitzenzeiten zu brechen. Der Gegenvorschlag des Bundesrates wurde in der Ständekammer wohlwollend aufgenommen: Er verbinde den Förderauftrag der Initiative mit der Wahrung der Kantonshoheit. Dem Bundesbeschluss zur Ablehnung der Volksinitiative stimmte der Ständerat stillschweigend zu, den Gegenvorschlag nahm die kleine Kammer mit 35 zu 5 Stimmen (2 Enthaltungen) an.¹⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.03.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 debattierte der Nationalrat über die **Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)** und den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, dem Ständerat zu folgen, die Initiative also abzulehnen und den Gegenvorschlag anzunehmen. Eine Minderheit Rytz (gp, BE) wollte sowohl Initiative wie Gegenvorschlag annehmen und eine Minderheit Hurter (svp, SH) wollte eine Präzisierung in den Gegenvorschlag aufnehmen: Ein Veloweg, der aufgehoben wird, soll nur ersetzt werden, wenn ein ausgewiesenes öffentliches Interesse vorhanden sei. Die Debatte wurde äusserst anekdotenreich geführt, die meisten der fast vierzig Sprechenden banden ihren persönlichen Bezug zum Velofahren in ihr Votum ein. Trotz der sich über alle Fraktionen erstreckenden Liebe zum Fahrrad wurde die Velo-Initiative sehr unterschiedlich bewertet. Als Lösung für die Verkehrsprobleme in den Städten und Wundermittel gegen den Klimawandel wurde das Volksbegehren bei Links-Grün gesehen, als überflüssig, bevormundend und teuer galt die Initiative im rechten Ratsspektrum. Es setzte sich wie schon im Ständerat der Kompromiss durch: Beide Minderheitsanträge wurden abgelehnt, die Initiative zur Ablehnung empfohlen und der direkte Gegenvorschlag gutgeheissen.¹⁸

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Portmann (fdp, ZH) hatte im Dezember 2016 eine Motion zur **Gleichbehandlung aller Benützer von Verkehrsmitteln bei Verletzung der Verkehrsregeln** eingereicht. Das Anliegen zielte insbesondere darauf ab, sogenannte „Velorowdys“ härter zu bestrafen. Velofahrende würden sich besser an die Verkehrsregeln halten, wenn sie dieselben Bussen und Strafen fürchten müssten wie Autofahrende, so der Motionär. Bundesrätin Leuthard wies im Nationalrat darauf hin, dass sich Bussen und Strafen nach dem Verschulden richteten und dieses nach der Einschätzung der Gefährdung bestimmt würde. Es mache bezüglich der Gefährdung durchaus einen Unterschied, ob man mit einem Velo bei Rot über einen Fussgängerstreifen fahre oder mit einem Lastwagen. Die Motion wurde im März 2018 vom Nationalrat mit 62 zu 126 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt, wobei die befürwortenden Stimmen von einer Mehrheit der SVP-Fraktion und einer Minderheit der FDP-Fraktion stammte.¹⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.03.2018
NIKLAUS BIERI

Am 13. März 2018 hatten beide Kammern in der Schlussabstimmung Ja gesagt zum Gegenvorschlag zur **Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)**: Der Nationalrat hiess den Gegenvorschlag mit 115 zu 70 Stimmen (keine Enthaltungen), der Ständerat mit 37 zu 1 Stimme (2 Enthaltungen) gut. Am 16. März wurde auch der Bundesbeschluss zur Velo-Initiative in der Schlussabstimmung in beiden Kammern angenommen, im Ständerat mit 41 zu 1 Stimme (0 Enthaltungen), im Nationalrat mit 133 zu 54 Stimmen (5 Enthaltungen). Damit empfahl das Parlament die Volksinitiative zur Ablehnung und unterstützte den Gegenvorschlag des Bundesrates. Nationalrat Aebischer (sp, BE), der als Präsident des Trägervereins der Velo-Initiative amtierte, gab daraufhin den Rückzug der Initiative bekannt, da der Gegenvorschlag ein guter Kompromiss sei.²⁰

Am 23. September 2018 wurde über den sogenannten «Bundesbeschluss Velo», den **Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)**, abgestimmt. Der Bundesbeschluss Velo wurde von einer sehr breiten Allianz getragen: Immerhin 106 Mitglieder der Bundesversammlung aus SP, Grünen, GLP, BDP, CVP, CSP und FDP sassen im Ja-Komitee. Als prominente Ja-Stimmen konnte die Kampagne die Velosport-Grössen Fabian Cancellara, Jolanda Neff und Nino Schurter gewinnen, wobei Schurter mit seinem siebten Weltmeistertitel im Cross Country an der im Anfang September 2018 in Lenzerheide (GR) ausgetragenen Mountainbike-Weltmeisterschaft mitten im Abstimmungskampf medial sehr präsent war. Gegen den Bundesbeschluss wandte sich die SVP, die bereits im Parlament als einzige Fraktion gegen das Geschäft gestimmt hatte. Die SVP befürchtete, der Bundesbeschluss Velo blähe die Bundesverwaltung auf und werde «unvorhersehbare Kosten» verursachen: Gemeinden und Kantone würden «noch mehr Geld beim Bund abholen». Richtig in Schwung kam der Abstimmungskampf kaum: Die Inseratekampagne in den Schweizer Tageszeitungen war ausserordentlich schwach und sehr einseitig: Bis zehn Tage vor der Abstimmung waren in 52 Schweizer Tageszeitungen nur 65 zustimmende und gar nur 4 ablehnende Inserate erschienen. Im Vorfeld der Abstimmung sorgten eher die anderen beiden Abstimmungsvorlagen für eine öffentliche Debatte: die Fair-Food-Initiative und die Initiative für Ernährungssouveränität. Zwar waren auch da die Inseratekampagnen unterdurchschnittlich stark, zumindest gab es aber eine Vielzahl von Medienberichten zu diesen Abstimmungsvorlagen.

Der Bundesbeschluss Velo war denn auch in der Volksabstimmung unumstritten: Bei einer Stimmbeteiligung von 37.1 Prozent wurde die Vorlage von allen Ständen und von 73.6 Prozent der Stimmenden angenommen.

Bei der Nachbefragung zur Abstimmung durch VOTO zeigte sich, dass ein grosser Teil der zustimmenden Voten auf den generellen Wunsch nach der Förderung des Velos als Verkehrsmittel zurückging. Personen, die das Velo aktiv nutzen, stimmten deutlicher zu. Umweltpolitische Überlegungen und das Bedürfnis nach einem besser ausgebauten Velowegnetz waren laut der VOTO-Analyse ebenfalls wichtige Gründe für die Zustimmung, die sich von Links-grün bis weit ins bürgerliche Lager erstreckte. Bei den Nein-Stimmenden sei die Ablehnung meist auf ein generelles Unbehagen gegenüber den Velofahrenden zurückzuführen, sie gaben an, dass Velofahrende «rücksichtslos seien, Verkehrsregeln ignorierten und gegenüber den Autofahrenden bevorteilt würden». Weitere Nein-Stimmen entstammten der Meinung, dass die Veloinfrastruktur bereits gut ausgebaut sei und keine Notwendigkeit für einen weiteren Ausbau vorliege.

Abstimmung vom 23. September 2018

Beteiligung: 37.1%

Ja: 1'475'165 (73.6%) / Stände: 20 6/2

Nein: 529'268 (26.4%) / Stände: 0

Parolen:

- Ja: BDP, CVP, EVP, EDU, FDP, GLP, GPS, SP.

- Nein: SVP.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ²¹

Mittels einer im März 2020 eingereichten Motion beabsichtige Philippe Nantermod (fdp, VS) die Benutzung von **Elektrofahrrädern** auch für Kinder und Jugendliche unter 14 Jahren zu erlauben. Er schlug vor, die entsprechenden rechtlichen Grundlagen dahingehend zu ändern, dass Elektrofahrräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h auch von unter 14-Jährigen gefahren werden dürfen, wenn diese von einer erwachsenen Person begleitet würden. Der Bundesrat könne die Benutzung zudem auf Orte mit schwachem Verkehrsaufkommen beschränken, wenn er dies als sinnvoll erachte. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion, da diese auch die Verkehrssicherheit im Blick habe. Der Nationalrat nahm die Motion in der Sommersession 2020 stillschweigend an. ²²

MOTION

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat stimmte der Motion Nantermod (fdp, VS) «**Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen**» in der Wintersession 2020 stillschweigend zu, nachdem Marianne Maret (cvp, VS) für die Kommission noch einmal die Vorteile der Motion erläutert hatte, welche vor allem in der gesteigerten touristischen Attraktivität der Schweiz als «Veloland» lägen.²³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 10.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mit einer im März 2021 eingereichten parlamentarischen Initiative forderte Gabriela Suter (sp, AG), dass **Tempo 30 innerorts zur Regel** werden solle. Dies führe zu mehr Sicherheit und Lebensqualität sowie zu einer tieferen Lärmbelastung. Für diese Reduktion von derzeit generell 50km/h auf generell 30km/h müssten die entsprechenden Bestimmungen im SVG geändert werden. Die Angst, dass es damit zu mehr Staus kommen würde, sei unbegründet; Studien hätten gezeigt, dass Tempo 30 vielmehr eine Verflüssigung des Verkehrs bringe, argumentierte Suter. Die KVF-NR behandelte die Initiative im August 2021. Die Mehrheit (13 zu 10 Stimmen) beschloss, der Initiative keine Folge zu geben, insbesondere weil das innerörtliche Tempolimit Sache der Kantone respektive der Gemeinden sei.²⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 06.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrat Christian Lüscher (fdp, GE) forderte mit einer im Dezember 2021 eingereichten parlamentarischen Initiative, dass nicht nur Velos, sondern auch andere **Zweiräder auf dem Gehsteig abgestellt werden dürfen**, solange für Fussgängerinnen und Fussgänger ein 1,5m breiter Weg frei bleibt. Es sei nicht ersichtlich, weshalb diese Regelung derzeit nur für Fahrräder gelte, nicht jedoch für Motorroller und ähnliche Fahrzeuge. Lüscher forderte daher eine entsprechende Änderung des SVG. Die Initiative wurde im November 2022 zurückgezogen, nachdem diese Regelung im Rahmen der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zwar debattiert, letztlich jedoch verworfen worden war.²⁵

POSTULAT

DATUM: 10.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ARE präsentierte im Dezember 2021 die **Gesamtsicht zum Langsamverkehr** in Erfüllung der Postulate Burkart (fdp, AG; Po. 18.4291) und Candinas (mitte, GR; Po. 15.4038). In diesem Bericht wurde analysiert, wie eine optimale Nutzung der Verkehrsflächen sichergestellt und wie das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden des Langsamverkehrs (bspw. Fussgänger, Velo- und E-Bikefahrende) verbessert werden kann. Der Bundesrat kam im Bericht zum Schluss, dass er sich bei den weiteren Arbeiten auf dem Gebiet des Langsamverkehrs an den Zielen der Nachhaltigkeit und der Verkehrssicherheit orientieren wolle. Zudem beabsichtigte er, einfachere und nachvollziehbare Regelungen für die Nutzung der Verkehrsflächen zu schaffen. Demnach soll das Trottoir Personen, die zu Fuss unterwegs sind, sowie kleineren Fahrzeugen, die ohne elektrischen Antrieb ausgestattet sind, vorbehalten bleiben. Veloverkehrsflächen hingegen sollen für Fahrräder, E-Bikes sowie rein elektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge zugelassen sein, wobei schnelle E-Bikes neu auch auf der Strasse verkehren dürfen. Zudem sollte die Verwendung von grösseren Elektrofahrzeugen (bis zu einem maximalen Gewicht von 450kg) erleichtert werden: Diese Fahrzeuge sollen neu auch auf den Veloverkehrsflächen unterwegs sein dürfen, wenn sie nicht schneller als 25km/h fahren. Ergänzend wurde das UVEK damit beauftragt, eine entsprechende Revision des Strassenverkehrsrechts zu erarbeiten.²⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **parlamentarische Initiative Suter** (sp, AG) für ein **Tempolimit von 30 km/h innerorts** stand in der Wintersession 2021 auf der Traktandenliste des Nationalrats. Gabriela Suter bewarb ihr Anliegen mit dem Argument, dass ein generelles Tempolimit von 30 km/h anstelle der heute geltenden 50 km/h innerorts für mehr Sicherheit und weniger Lärm sorgen werde. Zudem würde in den Quartieren die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert. Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) erläuterte, dass die Mehrheit der KVF-NR der Initiative keine Folge geben wolle, da es primär Aufgabe der Kantone und Gemeinden sei, zu entscheiden, in welchen Gebieten sie Tempo 30 einführen möchten und wo nicht. Zudem würde die generelle Temporeduktion bauliche Massnahmen und somit hohe Kosten für die Kantone und Gemeinden mit sich bringen. Die baulichen Massnahmen seien nötig, um die Verkehrsteilnehmenden dazu zu bringen, sich auch wirklich an das Tempolimit zu halten. Im Anschluss an diese Diskussion gab der Nationalrat der Initiative mit 105 zu 79 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge, womit diese erledigt ist.²⁷

POSTULAT
DATUM: 07.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Berichts über die Motionen und Postulate im Jahr 2021 die **Abschreibung der Postulate Candinas (cvp, GR; 15.4038) und Burkart (fdp, AG; 18.4291)**. Die Exekutive hatte die beiden Postulate mit dem Bericht «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr» erfüllt. Der Nationalrat stimmte der Abschreibung in der Sommersession 2022 zu.²⁸

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 03.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a rejeté sans discussion une motion Yvonne Gilli (pe, SG) voulant contraindre le Conseil fédéral à **améliorer la part de la mobilité douce** dans les déplacements au sein des agglomérations de 10% en dix ans.²⁹

POSTULAT
DATUM: 28.09.2018
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2018 reichte Thierry Burkart (fdp, AG) ein **Postulat betreffend die Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz** ein. Burkart forderte den Bundesrat darin auf zu erläutern, wie er mit der zunehmenden Verkehrsüberlastung zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten lokalen Strassennetz umzugehen gedenke.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Herbstsession 2018 vom Nationalrat stillschweigend gutgeheissen.³⁰

BERICHT
DATUM: 21.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Herbst 2020 veröffentlichte der Bundesrat seinen **Bericht in Erfüllung des Postulats Burkart (fdp, AG) betreffend die Schnittstellen zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten lokalen Strassennetz**. Er erörterte, dass es tatsächlich an den Übergängen zwischen Autobahnen und lokalen Strassennetzen vermehrt zu Staus komme, und zwar insbesondere in den grösseren Agglomerationen. Um die Verkehrsüberlastung an solchen Stellen zu minimieren, plane der Bundesrat einige gewichtige Massnahmen: Für die Optimierung des Verkehrsmanagements an den Schnittstellen sollen die einzelnen Verkehrsmittel stärker aufeinander abgestimmt und verknüpft werden. Auch müsse an diesen Problemstellen der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr weiter gefördert werden. Schliesslich sollen die Siedlungs- und die Mobilitätsentwicklung noch besser aufeinander abgestimmt werden. Um diese Massnahmen umzusetzen, sollen Bund, Kantone und Gemeinden ihre finanziellen Mittel noch effizienter auf diese Schnittstellenproblematik hin ausrichten. Der Bund werde auch prüfen, ob allenfalls Gesetze oder Verordnungen angepasst werden müssen, um diese Massnahmen umzusetzen.³¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Sommersession 2021 der **Abschreibung** des Vorstosses «**Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen**» von Thierry Burkart (fdp, AG) zu, nachdem der Bundesrat den entsprechenden Postulatsbericht im Herbst 2020 veröffentlicht hatte.³²

POSTULAT
DATUM: 12.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Marianne Maret (mitte, VS) forderte mittels eines im September 2022 eingereichten Postulats die **raschere Umsetzung von Projekten des Langsamverkehrs im Rahmen von Agglomerationsprogrammen**. Dabei solle der Bundesrat in einem Bericht darlegen, weshalb es bei der Umsetzung dieser Projekte zu Verzögerungen gekommen ist, und allenfalls einen Massnahmenplan ausarbeiten, mit welchem die bereits vom Parlament beschlossenen Projekte vorangetrieben werden können. Maret wies darauf hin, dass im Rahmen des laufenden Agglomerationsprogramms lediglich 22 Prozent der Ausgaben für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen getätigt wurden, die für die Periode 2019 bis 2021 budgetiert waren.

Der Bundesrat erläuterte, dass die Ursachen für die angesprochenen Verzögerungen bekannt seien: Diese lägen insbesondere in der teilweise hohen Komplexität der Projekte, langen Entscheidungsverfahren und Einsprachen. Zudem habe der Bund die Lehren aus den ersten beiden Generationen der Agglomerationsprogramme gezogen und bei der laufenden dritten Generation Fristen für den Baubeginn eingeführt. Auch habe er bereits den administrativen Aufwand für die Projektumsetzung reduziert und es seien weitere Vereinfachungen geplant. Schliesslich würden die Kantone mit dem neuen Veloweggesetz verpflichtet, «behördenverbindliche Netzplanungen für den Alltags- und Freizeitveloverkehr zu erstellen und innerhalb von 20 Jahren umzusetzen.» Da die Gründe für die Verzögerungen also bekannt seien und entsprechende

Massnahmen eingeleitet worden seien, sei ein Postulatsbericht nicht mehr zielführend, schloss der Bundesrat.

Das Postulat wurde in der Wintersession 2022 im Ständerat behandelt. Nachdem Postulantin Maret und Verkehrsministerin Sommaruga ihre Argumente wiederholt hatten, wurde das Postulat von einer Mitte-Links-Mehrheit mit 19 zu 15 Stimmen angenommen.³³

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

Der Nationalrat überwies ein Postulat Weyeneth (svp, BE) für eine Regelung einzuführen, die es den Gemeinden erlaubt, mit vertretbarem Aufwand **Flanierzonen als Mittel zur Zentrenaufwertung** einzurichten, in denen eine Verkehrsberuhigung ohne Zutrittsbeschränkungen bei gleichzeitigem Fussgängervortritt angestrebt wird.³⁴

POSTULAT
DATUM: 18.12.1998
URS BEER

Das ARE veröffentlichte im April 2022 eine **Arbeitshilfe**, welche den Kantonen helfen soll, mit ihren **Richtplänen zur Eindämmung des Klimawandels** sowie zur Vorbereitung auf dessen Auswirkungen beizutragen. Laut dem Bundesrat sind Richtpläne ein wichtiges Instrument, um sowohl zum Klimaschutz beizutragen als auch auf die Herausforderungen des Klimawandels zu reagieren, da mit ihnen zentrale Aktivitäten wie etwa die Siedlungsentwicklung, der Verkehr und die Energiegewinnung räumlich geplant und koordiniert werden. Die Arbeitshilfe enthält unter anderem vom Bund als vorbildlich eingestufte Beispiele aus den Kantonen. In seiner Medienmitteilung nannte der Bundesrat etwa den Genfer Richtplan als gutes Beispiel, weil der Kanton Genf darin grosses Gewicht auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gelegt habe.³⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 08.04.2022
ELIA HEER

Bodenrecht

Die Züricher Nationalrätin Katharina Prelicz-Huber (gp, ZH) versuchte in der Sommersession 2022 die restlichen Mitglieder der grossen Kammer von ihrer parlamentarischen Initiative bezüglich des **Zugangs zu Schweizer Seeufer** zu überzeugen. Konkret forderte Prelicz-Huber, dass das ZGB und das RPG so angepasst werden sollen, dass alle Seen auf Schweizer Boden mit Fusswegen zu erschliessen sind. Ausserdem sollten die Ufer «ökologisch aufgewertet» werden. Die Initiatorin begründete ihr Anliegen damit, dass Seen wichtige Erholungsgebiete darstellten und deshalb der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden sollten.

Die Sprecher der vorberatenden UREK-NR, Mathias Jauslin (fdp, AG) und Pierre-André Page (svp, FR), plädierten im Namen der Kommissionsmehrheit dafür, der Initiative keine Folge zu geben. Sie argumentierten unter anderem damit, dass es Sache der Kantone sei, zu entscheiden, wie und in welcher Form die Zugänglichkeit zum Seeufer gesichert werde. Eine Annahme der Initiative führe deshalb zu unerwünschten Überschneidungen von Zuständigkeiten. Ausserdem verursache die Initiative hohe Umsetzungskosten, etwa wegen der Entschädigung von Personen, deren Parzellen in Anspruch genommen werden sowie durch Baukosten der Fussgängerwege. Nicht zuletzt sei die Initiative auch ökologisch kontraproduktiv, da der Naturschutz voraussetze, dass gewisse Räume für den Menschen nicht zugänglich seien. Eine Mehrheit des Nationalrats schloss sich der Kommissionsmehrheit an und gab der Initiative keine Folge. Nur zwei Mitglieder der Mitte-Fraktion schlossen sich den geschlossen stimmenden Fraktionen der Grünen und der SP an, die mit 99 zu 62 Stimmen unterlagen.³⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 09.06.2022
ELIA HEER

Umweltschutz

Naturschutz

POSTULAT
DATUM: 18.12.1973
PETER GILG

Dem Naturschutz nahestehende Kreise unterstützten die **Beauftragung des Bundes mit der Förderung der Wanderwege**. Nachdem ein parlamentarischer Vorstoss vom Bundesrat eher zurückhaltend aufgenommen worden war, wurde im Spätsommer eine Verfassungsinitiative lanciert, die allerdings nicht unbestritten blieb.³⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 13.03.1974
ERNST FRISCHKNECHT

Eine **Volksinitiative zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege** wurde mit der ungewöhnlich hohen Zahl von 123'749 gültigen Unterschriften **eingereicht**. Davon stammte fast ein Viertel aus dem Kanton ZH.³⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1975
ERNST FRISCHKNECHT

Die Initianten der 1974 eingereichten **Volksinitiative zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege** erklärten sich mit der vom Bundesrat beantragten und in der Folge von den Räten bewilligten **Fristverlängerung** um ein Jahr grundsätzlich einverstanden. Sie unterstrichen jedoch, dass mit dem Raumplanungsgesetz allein gerade die entscheidenden Ziele der Initiative, die einen Verfassungszusatz anstrebt, nicht verwirklicht werden könnten.³⁹

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.02.1979
GISÈLE ORY

L'**initiative pour les chemins pédestres** et les sentiers, déposée en 1974, avait été retirée par ses promoteurs en 1978, en faveur du contre-projet de l'Assemblée fédérale. Le gouvernement s'était déclaré d'accord avec la nouvelle version. Début 1979, le texte dut passer devant le peuple. Presque tous les partis et de nombreuses associations économiques et de protection de l'environnement recommandèrent l'acceptation, estimant que le piéton, oublié au niveau des lois sur le trafic, devrait être reconnu et protégé. Ils pensaient que cet article était favorable à chacun et ne coûtait presque rien, puisqu'aucun poste ne serait créé. Les opposants se recrutèrent en majorité dans les cantons campagnards où de bonnes routes montagnardes et forestières, ouvertes au trafic, sont appréciées par les habitants des villages reculés, et parmi les fédéralistes qui redoutèrent l'emprise de Berne sur un nouveau secteur. On regretta aussi l'introduction dans la Constitution d'une disposition aussi mineure, contribuant à son abâtardissement. L'article fut voté le 18 février et rencontra un vif succès. Plus des trois quarts des bulletins lui furent favorables.

Votation du 18 février 1979

Participation: 49.55%
Oui: 1'467'357 (77.58%) / Cantons: 19 6/2
Non: 424'058 (22.42%) / Cantons: 1

Mots d'ordre:

- Oui: PDC (5*), PEV, PLR (7*), AdI, PST, POCH, MRS, DS, PSS, UDC (3*)
- Non: PLS (1*)

* Recommandations différentes des partis cantonaux⁴⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.12.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Restriktiv legte der Ständerat den Auftrag aus, den das Parlament 1979 mit der Annahme eines Verfassungsartikels über Fuss- und Wanderwege erhalten hatte. Die Kantonsvertreter zeigten sich lediglich bereit, ein minimales Rahmengesetz zu erlassen, das weniger weit geht als die Anträge des Bundesrates. Zuhanden der Volkskammer, deren Beratung noch aussteht, bekräftigten 23 einschlägige Interessenorganisationen insbesondere ihre Forderungen nach motorfahrzeugfreien Fuss- und nach ungeteerten Wanderwegen.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.10.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Bei der Behandlung des **Fuss- und Wanderweggesetzes** (FWG) revidierte der Nationalrat den ständerätlichen Entscheid vom Vorjahr. So nahm er den vom Bundesrat vorgeschlagenen, von den Ständervertretern aber gestrichenen Artikel wieder auf, gemäss dem die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen und Bundestellen an der Planung der Kantone zu beteiligen sind. Bezüglich der Forderung nach ungeteerten Wanderwegen entschied sich der Nationalrat für eine flexible Variante, die auch schwach befahrene Strassen als Verbindungsstücke von Wanderwegnetzen einschliesst. Verbindlicher als der Ständerat legte er ferner die Rücksichtnahme auf die Anliegen der Land- und Forstwirtschaft sowie des Natur- und Heimatschutzes fest. Nach der Zustimmung der Ständekammer zu diesen **Abweichungen** wurden das FWG **von beiden Räten verabschiedet**.⁴²

POSTULAT
DATUM: 18.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Das **Fuss- und Wanderweggesetz** (FWG) und die dazugehörige Vollziehungsverordnung traten am 1. Januar 1987 in Kraft. In einigen Kantonen wurden die Arbeiten zur Anpassung des Rechts an das FWG aufgenommen. Da die Beeinträchtigung von Mensch und Natur durch die schnelle Ausbreitung der sogenannten Mountain Bikes (Bergvelos) zunahm, bat ein vom Nationalrat überwiesenes Postulat Bircher (sp, AG) den Bundesrat, die **Bergvelos auf speziell gekennzeichnete Routen zu verweisen**, damit Fuss- und Wanderwege weiterhin gefahrlos begangen werden können.⁴³

BERICHT
DATUM: 08.08.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Beim 1987 in Kraft getretenen Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), das die Planung, Anlage und Erhaltung zusammenhängender Wegnetze bezweckt, **zeichnet sich ein Vollzugsdefizit ab**. Bis Ende 1989 müssen die Kantone ihre Pläne für bestehende und vorgesehene Wegnetze ausgearbeitet haben. Bisher reichte jedoch nur der Kanton Zürich einen Entwurf ein. Probleme ergeben sich vor allem bei der Planung des Fusswegnetzes im Siedlungsgebiet, die von den meisten Kantonen an die Gemeinden delegiert wird. Das FWG schreibt die Anlage von untereinander zweckmässig verbundenen Fusswegen, Fussgängerzonen und Wohnstrassen vor.⁴⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 08.11.1991
SERGE TERRIBILINI

L'Allemagne, la France, l'Italie, la Yougoslavie, le Liechtenstein, l'Autriche et la Suisse ainsi que la CE ont décidé de mener une politique globale de conservation des Alpes par le biais d'une **Convention sur la protection des Alpes** qui tire son origine d'une résolution établie à la conférence de Berchtesgaden (RFA) en 1989. Une série de protocoles doit préciser les mesures à prendre et les lignes de conduite à tenir pour atteindre ce but. Cela concerne notamment cinq domaines: la protection de la nature et du paysage, les transports, l'économie de montagne, le tourisme et l'aménagement du territoire. Les transports forment le volet le plus important; il s'agit de diminuer les risques qu'ils font peser sur les hommes, les animaux et les plantes, en particulier par le transfert de la route au rail du transit de marchandises. Le projet de Convention mis en consultation par le Conseil fédéral a reçu un bon accueil de la part de la majorité des cantons, partis et organisations concernés. Certains opposants, notamment les cantons montagnards comme UR, GR, VS, TI, OW et GL, ont cependant estimé qu'il portait atteinte à la souveraineté cantonale et qu'il pourrait nuire au développement économique des régions de montagne. La Suisse a ainsi signé la convention en novembre, à Salzbourg, tout en émettant certaines réserves et en signalant que le bon déroulement des négociations sur les protocoles additionnels serait une condition de la ratification.⁴⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 03.02.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Bergkantone, insbesondere der Kanton Graubünden, nahmen eine ablehnende Haltung gegenüber den **Entwurfsprotokollen zu den Bereichen Berglandwirtschaft, Naturschutz und Landschaftspflege, Raumplanung, Tourismus und Verkehr** ein, welche als Ausführungsgrundlage der im November 1991 unterzeichneten Alpenkonvention dienen sollten. Nach Ansicht der Gebirgskantone wurden in den Protokollentwürfen einerseits die Anliegen der betroffenen Bevölkerung hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung zu wenig berücksichtigt, andererseits erhielten die Umweltschutzämter und -organisationen in ihren Augen ein zu grosses Gewicht. Im Vernehmlassungsverfahren zu den Protokollentwürfen äusserten sich vier Kantonsregierungen (AR, NW, OW, GR) generell skeptisch bis ablehnend zur Konvention und zu den Zusatzprotokollen. Der Bundesrat reagierte auf den heftigen Protest und die Rückzugsdrohung der Bündner Regierung mit der Bildung einer Arbeitsgruppe, welche eine Stellungnahme zur Alpenkonvention und den entsprechenden Protokollen

ausarbeitete. Diese im Dezember vom Bundesrat verabschiedete Stellungnahme bildete zusammen mit einem Gutachten "Bevölkerung und Wirtschaft" der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete (SAB) die Verhandlungsgrundlage für die schweizerischen Bemühungen, die fünf Protokollentwürfe mit spezifischen sozioökonomischen Anliegen der schweizerischen Alpenregionen zu ergänzen. Die Ratifizierung der Konvention soll erst erfolgen, wenn befriedigende Ergebnisse bei der Formulierung der Zusatzprotokolle vorliegen.⁴⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.09.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Das Verlangen nach **mehr regionaler Autonomie** kam auch bei der Konferenz der Regierungschefs der Arbeitsgemeinschaft der Alpenländer (Arge Alp), welche unter dem Vorsitz des Bündner Regierungspräsidenten Maissen (cvp) in Flims (GR) stattfand, zum Vorschein. Die Mitglieder verabschiedeten eine Resolution, in welcher sie **ein Europa der Regionen** forderten. Die gleiche Stossrichtung verfolgte die "Communauté de travail des Alpes occidentales" (COTRAO) mit ihrer Kritik an der wachsenden Fremdbestimmung der Alpenregionen.⁴⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 23.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Face à la **contestation des cantons alpins** contre les protocoles de la Convention des Alpes qui, selon eux, empêcheraient le développement de ces régions, le gouvernement a élaboré un protocole supplémentaire intitulé "**population et économie**". Ce dernier reprenait les propositions faites par le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB). Ayant pour objectif de garantir un "développement durable" pour les régions alpines, celles-ci se focalisent notamment sur la participation des collectivités locales à tous les échelons de décision, la collaboration transfrontalière, le développement de labels de qualité pour les produits alpins ou l'indemnisation pour prestations écologiques effectuées par l'agriculture.⁴⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 25.03.1994
SERGE TERRIBILINI

En mars, lors de la réunion ministérielle sur la Convention des Alpes à Paris, R. Dreifuss a ainsi suggéré à ses partenaires (représentants de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, de l'Autriche, de la Slovaquie, du Liechtenstein et de Monaco) d'adopter ce protocole additionnel. Ceux-ci ont **rejeté la proposition helvétique** mais ont cependant accepté d'intégrer ses dispositions dans le protocole consacré à l'aménagement du territoire.⁴⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 26.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Le DFI a ensuite mis en **consultation** l'ensemble des cinq protocoles de la Convention des Alpes (agriculture de montagne, protection de la nature et entretien des paysages, aménagement du territoire et développement durable, tourisme et transports) discutés à Paris. La majorité des cantons alpins (10 sur 15, soit UR, SZ, OW, GL, GR, TI, VS, NW, AR, AI et ZG comme canton non alpin) ainsi que le SAB, le PDC, le PRD, l'UDC, le PdL (ex-PA) et les organisations économiques les ont sévèrement critiqués et les ont rejetés. Malgré les amendements apportés, ils seraient, selon eux, beaucoup trop unilatéralement axés sur la protection et ne feraient pas de place pour le développement économique des régions alpines. En revanche, le PS, l'AdI, le PL, les DS, les Verts et les organisations de protection de l'environnement se sont prononcés favorablement sur ces protocoles et ont soutenu leur ratification.⁵⁰

POSTULAT

DATUM: 15.12.1994
SERGE TERRIBILINI

La décision du gouvernement a par ailleurs répondu aux préoccupations exprimées par le postulat Danioth (pdc, UR) transmis par le Conseil des Etats. Ce texte demande en effet que le Conseil fédéral négocie les protocoles d'application de la Convention des Alpes en veillant à ce que les intérêts des populations montagnardes, notamment en termes d'**activité économique**, soient pris en compte **au même titre que les besoins de la protection de l'environnement**.⁵¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Au vu de ces protestations, le Conseil fédéral, lors de la réunion ministérielle de Chambéry (F) en décembre, **n'a pas signé les trois protocoles** déjà prêts et, sans s'y opposer, a choisi d'attendre la rédaction finale des deux autres (tourisme et transports) pour réexaminer le dossier, reportant ainsi toute décision à plus tard. D'ici là, la Suisse devrait pratiquer la politique de la Convention sur une base volontaire grâce à sa propre législation. La Convention devant entrer en vigueur en mars 1995, la Confédération ne devrait plus avoir qu'un statut d'observateur. Contrairement à

certaines attentes, elle ne s'est pas retrouvée isolée à Chambéry puisque l'Autriche et le Liechtenstein ont également refusé de signer les trois protocoles, l'Autriche en raison de certaines garanties qu'elle exige de voir figurer dans le texte sur les transports et le Liechtenstein par solidarité avec ses voisins.⁵²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 06.07.1995
LIONEL EPERON

Comme prévu, la Convention des Alpes est **entrée en vigueur** au début du mois de mars, date à laquelle seuls le Liechtenstein, l'Autriche et l'Allemagne l'avaient ratifiée avant d'être rejoints par la Slovénie, l'Union européenne et la France. Ayant pour sa part uniquement signé la Convention, la Suisse – qui par ailleurs est le seul Etat signataire à n'avoir ni ratifié l'accord ni adhéré à aucun des cinq protocoles qui lui sont rattachés – s'est vue attribuer un statut d'observateur.⁵³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 29.11.1995
LIONEL EPERON

Brusquement suspendue en décembre 1994 suite à la décision du Conseil fédéral de ne pas signer les trois premiers protocoles sectoriels contre lesquels les cantons alpins s'étaient violemment élevés, la procédure de ratification de la convention par la Suisse n'a pu être relancée, faute de consensus. Le dialogue institué entre le gouvernement fédéral et les représentants des cantons concernés s'est en effet révélé infructueux, et ce malgré l'organisation de deux rondes de discussions. La situation devait même se détériorer fin octobre après que la Conférence des gouvernements des cantons de montagne eut menacé de rompre les pourparlers avec les autorités fédérales si de nouvelles négociations reprenant l'ensemble de leurs revendications d'ordre socio-économique n'étaient pas entreprises par la Confédération. Au cas où pareille offensive se solderait par un échec, la conférence a en outre annoncé qu'elle demanderait à l'exécutif fédéral de **se retirer** de la table **des négociations**. Estimant que la position défendue par les gouvernements alpins ne reflète pas forcément celle des populations de montagne, 56 organisations écologistes – réunies dans une fédération – ont adopté une déclaration commune demandant au Conseil fédéral de ratifier la Convention des Alpes. Les défenseurs de l'environnement ont par ailleurs requis le droit de participer aux futures négociations sectorielles, au même titre que les représentants officiels des cantons.⁵⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 28.02.1996
LIONEL EPERON

Dans l'optique de débloquer le processus de ratification de la Convention des Alpes par la Suisse – accord au sujet duquel la Conférence des gouvernements des cantons de montagne avait réitéré son opposition fin octobre 1995 –, le Conseil fédéral a proposé en début d'année d'instituer un **groupe de travail paritaire** Confédération-cantons alpins afin de parvenir à un compromis acceptable tant du point de vue de la protection des régions alpines que de celui du développement économique régional. Bien que le gouvernement ait clairement déclaré ne pas vouloir procéder à la ratification de la convention sans l'approbation préalable des cantons de montagne, l'exécutif fédéral a néanmoins estimé que les arguments de ces derniers – aux termes desquels les protocoles additionnels à l'accord ne respecteraient notamment ni la sauvegarde des compétences cantonales ni la promotion de la politique régionale – ne se justifiaient pas. Convaincues du bien-fondé de la convention en tant que garante d'un développement durable de l'espace alpin, les autorités fédérales ont rappelé leur soutien à ce traité à l'occasion de la première conférence des parties qui s'est déroulée fin février à Brdo (Slovénie) et à laquelle la Suisse n'a pu prendre part qu'en qualité d'observatrice. Regroupant l'ensemble des ministres de l'environnement des Etats alpins, cette réunion s'est soldée par la conclusion d'un nouveau protocole sectoriel concernant la protection et l'utilisation de la forêt auquel seules la Confédération et l'Autriche n'ont pas apposé leur signature. Si les négociations relatives au protocole sur le tourisme ont également trouvé une issue favorable, celles concernant l'accord additionnel sur les transports n'ont en revanche permis aucune percée dans ce domaine particulièrement controversé.⁵⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 26.08.1996
LIONEL EPERON

Bien que la proposition du Conseil fédéral de créer un groupe de travail paritaire ait été saluée par les cantons alpins, c'est néanmoins en marge de cette instance que le **dialogue** entre partisans et opposants à la Convention des Alpes devait **subitement** être **relancé**: souhaitant que le montant de la redevance hydraulique annuelle soit porté de 54 à 80 francs par kilowatt de puissance brute dans le cadre de la révision de la loi sur l'utilisation des forces hydrauliques, les cantons de montagne ont finalement repris à leur compte la proposition du parti socialiste aux termes de laquelle l'ensemble de la

gauche parlementaire soutiendrait les revendications pécuniaires des cantons alpins pour autant que ces derniers participent activement aux discussions devant conduire à la ratification de la convention par la Suisse. Cette ouverture spectaculaire des régions de montagne en direction d'un accord qu'elles s'étaient jusqu'alors attachées à décrier fut confirmée lors de la réunion du groupe de travail paritaire qui se tint fin août à Arosa (GR): ayant reconnu de part et d'autre que la protection et l'utilisation de l'espace alpin sont d'importance égale, représentants de la Confédération et des cantons alpins se sont entendus sur un **calendrier de ratification** de la convention et de ses protocoles prévoyant l'élaboration d'un projet de message dans ce sens d'ici à la fin de l'année sous revue. La ratification proprement dite devrait quant à elle intervenir à la fin 1997, de manière à ce que la Suisse puisse participer en tant que membre à part entière à la deuxième conférence des parties à la convention qui se tiendra au printemps 1998. Les lois suisses existantes répondant d'ores et déjà aux exigences posées par la Convention des Alpes, aucune révision de la législation ne sera nécessaire.⁵⁶

ANDERES
DATUM: 11.09.1997
LIONEL EPERON

L'attitude conciliante adoptée en 1996 par les cantons de montagne à l'égard de la Convention alpine a permis une **rapide avancée du processus de ratification** de cet accord. Réunis à la fin du mois de mars dans le cadre du groupe de travail paritaire Confédération-cantons alpins, les représentants des deux parties ont œuvré conjointement à la finalisation du **message** relatif à la convention ainsi qu'à ses cinq protocoles d'application: "aménagement du territoire et développement durable", "agriculture de montagne", "protection de la nature et entretien des paysages", "forêts de montagne" et "tourisme". Après avoir été formellement approuvé par la majorité des exécutifs des cantons alpins à l'occasion d'une conférence qui se tint en mai à Sarnen (OW), le message sur la Convention alpine et sur ses protocoles additionnels a été transmis aux Chambres fédérales au début du mois de septembre. Conformément aux grands principes énoncés à Arosa (GR) en 1996, ce document mentionne à maintes reprises la volonté du Conseil fédéral de tenir compte de façon équilibrée tant de la protection de l'espace alpin que de son exploitation par les populations résidentes lors de la mise en oeuvre de l'accord. Par ailleurs, le message précise que l'application de la convention et de ses cinq protocoles sectoriels ne nécessitera la modification d'aucune loi ou ordonnance en vigueur à l'échelon national, les bases juridiques helvétiques satisfaisant d'ores et déjà à l'ensemble des exigences imposées par le traité. Enfin, les autorités fédérales ont tenu à souligner que la ratification de la convention par la Suisse n'entraînera aucun transfert de compétences entre la Confédération et les cantons concernés qui, au demeurant, seront responsables de son exécution dans une très large mesure. Hormis ces considérations d'ordre général en l'absence desquelles les cantons alpins auraient refusé d'apporter leur soutien à cet accord, le message du Conseil fédéral rappelle que ce traité vise à conserver de manière durable les multiples fonctions de l'espace alpin en tant que cadre de vie, espace naturel à protéger et zone économique. Au vu de la généralité des dispositions consacrées par la convention, cinq protocoles sectoriels ont été conclus par les parties contractantes dans les domaines énoncés ci-dessus. Trois protocoles additionnels relatifs aux transports, à la protection des sols et à l'énergie sont par ailleurs en cours de négociations.⁵⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.10.1997
LIONEL EPERON

Ces développements dans le sens d'une rapide ratification de la convention par la Suisse ont cependant été subitement stoppés par une décision de la Commission de l'environnement du Conseil national. Par 15 voix contre 10, celle-ci a en effet adopté une proposition recommandant de ne poursuivre l'examen de cet accord qu'une fois que les lois sur l'aménagement du territoire et sur l'énergie seront entrées en vigueur, ce qui pourrait dès lors se traduire par un retard de plus d'une année sur le calendrier de ratification arrêté en 1996 si la Chambre du peuple venait à satisfaire cette requête. Bien que motivée officiellement par la volonté de ne ratifier un accord international qu'une fois connu l'ensemble des dispositions du droit interne qui s'y rapportent, cette décision émanant des rangs bourgeois a en fait été interprétée comme une **manoeuvre stratégique** visant à contraindre l'aile rose-verte du parlement à accepter la révision de la loi sur l'aménagement du territoire, sous peine de renvoyer la ratification de la Convention des Alpes aux calendes grecques.⁵⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.04.1998
LAURE DUPRAZ

Au printemps, le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative au **protocole «Energie»**. Ce protocole additionnel à la Convention alpine vise à mettre en oeuvre des formes de production, de distribution et d'utilisation de l'énergie qui respectent la nature et le paysage et à promouvoir des mesures pour économiser l'énergie. Le protocole a été mis au point par un groupe de travail international, et le Comité permanent de la Convention alpine a accepté en début d'année qu'il soit mis en consultations nationales. Comme le droit suisse en matière d'énergie est conforme aux buts et intentions du protocole, sa signature et ratification n'entraîneront pas d'obligations supplémentaires pour la Suisse, ni d'adaptation du droit national.⁵⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.09.1998
LAURE DUPRAZ

Lors de la session d'automne, le **Conseil national** a examiné le message du gouvernement relatif à la Convention alpine. La majorité de la Ceate a recommandé l'entrée en matière, estimant que la convention reflétait la volonté de la Suisse de tenir compte de façon équilibrée de la protection des ressources et des possibilités de développement économique de la population résidente. Pourtant, une forte minorité, menée par l'UDC, s'est opposée à l'entrée en matière. Une seconde minorité a demandé le renvoi de la convention au Conseil fédéral, avec mandat de présenter un nouveau message dès que les protocoles en cours de négociation «Transports», «Protection du sol» et «Energie» seraient prêts à être soumis à ratification. L'UDC a estimé que le droit national suffisait largement à protéger les Alpes, il a critiqué en particulier le protocole «Tourisme» qu'il considérait comme très restrictif. A l'opposé, le PS et les Verts ont soutenu avec force la convention. Selon eux, refuser la ratification nuirait gravement à l'image de la Suisse et ferait perdre à la convention tout son sens. Le PDC s'est également exprimé pour la convention, mais il souhaitait la ratifier sans les protocoles. Le PRD s'est montré sceptique et divisé quant à la décision sur l'entrée en matière. Au terme d'un débat engagé, les conseillers nationaux ont finalement accepté l'entrée en matière par 121 voix contre 59. Dans l'examen de détail, bien qu'une minorité de la Ceate a recommandé de suivre la version de l'exécutif en approuvant la convention et les **cinq protocoles** signés par le Conseil fédéral, les députés se sont ralliés à la majorité de la commission en acceptant, par 101 voix contre 74, de **ne ratifier que la convention**. Les conseillers nationaux ont également suivi la majorité de la Ceate en introduisant un nouvel article de loi qui stipule que le Conseil fédéral doit attendre la fin des négociations concernant les trois protocoles en cours, avant de soumettre les huit protocoles simultanément au parlement. Dans le vote sur l'ensemble, le plénum a donné son aval au projet par 124 voix contre 38.⁶⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.10.1998
LAURE DUPRAZ

La Suisse a accepté d'assumer la **présidence** de la Convention alpine, lors de la cinquième Conférence alpine des ministres de l'environnement à Bled (Slovénie), en octobre. Au cours de la rencontre, Moritz Leuenberger a **signé six protocoles** d'application de la Convention alpine: les protocoles «Aménagement du territoire et développement durable», «Agriculture de montagne», «Protection de la nature et entretien des paysages», «Forêts de montagne», «Tourisme» et «Protection des sols». Par contre, il a renoncé pour l'instant à signer le protocole «Energie», car la consultation nationale n'était pas terminée.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1998
LAURE DUPRAZ

Au cours de la session d'hiver, le **Conseil des Etats** s'est également penché sur l'examen du projet d'arrêté relatif à la Convention alpine. Bien que les débats furent animés, l'entrée en matière a été décidée sans opposition. La petite Chambre s'est ralliée au National en acceptant de signer la convention sans les protocoles. Mais la Ceate a refusé que l'exécutif, dans la nouvelle disposition de loi introduite par le National, soit obligé de soumettre les huit protocoles simultanément à l'Assemblée fédérale. La Ceate a estimé que l'adoption des protocoles entraînait dans la compétence du parlement qui seul devait décider la manière dont il souhaitait les examiner. De plus, comme le nouvel article mentionnait une liste exhaustive des huit protocoles, la Ceate redoutait qu'il ne soit rapidement plus applicable, si des protocoles supplémentaires étaient introduits. Deux propositions Delalay (pdc, VS) et Rochat (pl, VD), d'une teneur identique, ont demandé d'approuver l'article du National. Moritz Leuenberger a déclaré que l'intention de l'exécutif était bien de soumettre en même temps les divers protocoles. Par conséquent, il a estimé que le nouvel article de loi était inutile. En définitive, les sénateurs ont suivi le Conseil fédéral et la Ceate par 18 voix contre 9, créant ainsi une divergence avec la grande Chambre.⁶²

POSTULAT

DATUM: 15.12.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a transmis un postulat (98.3108) Semadeni (ps, GR) chargeant le Conseil fédéral de garantir les mandats de coordination des **chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre**, concernant la planification, l'aménagement et l'entretien. Comme la nouvelle péréquation financière implique un retrait de la Confédération dans le domaine des chemins et sentiers pédestres, l'initiateur craignait que ne soient plus garantis à l'avenir, ni les mandats de coordination, ni la sauvegarde des intérêts supérieurs. Elle redoutait principalement que le travail des organisations privées ne soit plus assuré par les contributions fédérales. Au Conseil des Etats, un postulat, aux buts semblables, a également été transmis. Ce Postulat (98.3130) Onken (ps, TG) charge le Conseil fédéral de veiller à ce que les objectifs nationaux à caractère contraignant, les normes et les tâches de coordination en matière d'établissement des plans, d'aménagement et de conservation des chemins pour piétons et de randonnée pédestre ne soient nullement compromis à l'avenir.⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 16.12.1998
LAURE DUPRAZ

Au **Conseil national**, la majorité de la Ceate a proposé de se rallier à la version de la Chambre des cantons. Elle souhaitait biffer le nouvel article de loi et adopter la mesure sous la forme d'un **postulat**. Une minorité de la commission souhaitait maintenir la divergence. Moritz Leuenberger a réaffirmé au plénum la volonté de l'exécutif de soumettre au parlement les protocoles en même temps. A l'exception peut-être du protocole «Transports», car un accord sur la question semblait encore très difficile à obtenir. Finalement, les députés ont suivi la majorité de la Ceate par 83 voix contre 51.⁶⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 29.01.1999
LAURE DUPRAZ

La Suisse a formellement **ratifié** la Convention sur la protection des Alpes au mois de janvier. La convention est entrée en vigueur pour la Suisse le 28 avril de l'année sous revue. Dès lors, la Suisse a pu prendre la présidence de la convention pour les années 1999 et 2000.⁶⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 23.10.1999
LAURE DUPRAZ

En octobre, les délégués de la Conférence alpine se sont mis d'accord sur le **protocole «Transports»**, qui jusqu'ici était resté très controversé. Le Comité de la Conférence alpine s'est rencontré en Suisse, sous la présidence de la Confédération. Le DETEC a ensuite mis en **consultation** le nouveau protocole qui vise à garantir, pour la région alpine, une mobilité durable et supportable pour les personnes, les animaux et les plantes. Pour atteindre cet objectif, l'utilisation des moyens de transport écologiques devra être encouragée, notamment par l'amélioration des axes ferroviaires transalpins. Par ailleurs, aucune nouvelle route transalpine ou intra-alpine à grand débit ne devra en principe être construite; en outre on appliquera le principe de la vérité des coûts.⁶⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

A Lucerne, les ministres de l'environnement de huit pays, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Italie, le Liechtenstein, Monaco, la Slovénie et la Suisse, ont signé le **protocole Transports** de la Convention alpine lors de la 6ème Conférence. Le protocole sur les transports a donné lieu à d'intenses négociations et les protagonistes se sont accordés sur cinq importants points : 1. renoncer à la construction de nouvelles routes transalpines 2. ne pas réaliser de grosses routes pour la circulation alpine que quand elles passent l'examen du contrat environnemental et qu'il n'y ait pas une autre possibilité de surmonter le trafic 3. harmoniser les nouveaux ouvrages et les transformations importantes d'infrastructures existantes entre les pays 4. privilégier les moyens de transports écologiquement conciliants 5. prendre en charge les nouveaux ouvrages liés aux infrastructures de transport selon le principe du pollueur payeur. L'Union Européenne étant partenaire du contrat de la Convention des Alpes, elle s'est jointe aux résolutions. Les huit pays ont aussi adopté le protocole Règlement des différends: ce document prévoit une procédure obligée débouchant sur une sentence d'arbitrage contraignante. Les pays se donnent ainsi les moyens de régler la question des divergences d'opinion dans l'interprétation et l'application des dispositions de la Convention et de ses protocoles. Il a également été décidé de créer un secrétariat permanent. **Avec le protocole "Transports", la Suisse a signé les 9 accords qui accompagnaient la Convention alpine.** Les Chambres fédérales auront le dernier mot, car les protocoles ne sont pas soumis au référendum facultatif. A ce propos, les milieux économiques suisses ont fait part de leur opposition et engagé les Chambres fédérales à ne pas ratifier ce protocole.⁶⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 06.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après discussions, la Confédération et les cantons, à l'exception du Valais, se sont mis d'accord au sujet de la **ratification des protocoles d'application de la Convention alpine**. Ils étaient au nombre de neuf : aménagement du territoire et développement durable, agriculture de montagne, forêts de montagne, protection de nature et entretien des paysages, tourisme, énergie, transports, protection des sols et règlement des différends. Le Valais redoutait un antagonisme entre le développement touristique et les impératifs de la protection de la nature. Néanmoins, il s'est finalement rétracté et a accepté les protocoles additionnels, mais à la seule condition de rédiger un protocole socio-économique supplémentaire. Celui-ci devait, d'après lui, garantir un équilibre entre volonté de protection et développement économique des régions alpines. Le PRD a réagi en appelant le parlement à rejeter la ratification des protocoles. Economiesuisse en a fait de même. Le protocole des transports posait problème au parti radical, car il empêchait la construction de nouvelles routes transalpines et entraînait, selon lui, en contradiction avec l'accord bilatéral sur les transports signé avec l'UE. Celui-ci laissait le libre choix du moyen de transport, élément que le protocole n'évoquait pas. Les radicaux y décelaient une manœuvre du Conseil fédéral pour empêcher le doublement du tunnel du Gothard. Outre ce point, le PRD craignait aussi le protocole sur le principe de subsidiarité, qui risquait selon eux de faire perdre aux cantons certaines compétences. L'UDC a maintenu sa position aux côtés des radicaux. Le PDC s'est dit prêt à approuver les protocoles, à condition que ceux-ci soient complétés par un volet "Economie et Société". Le PS a été le seul parti gouvernemental à approuver sans réserve les décisions prises par le Conseil fédéral.⁶⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Grâce au soutien des ses quatre membres socialistes et démocrates-chrétiens, le **Conseil fédéral a adopté les protocoles et les a transmis aux Chambres pour ratification**. Le PRD, l'UDC, l'USAM et Economiesuisse ont réitéré leur opposition. Le Conseil fédéral leur a répondu en précisant que le Protocole sur les transports ne s'oppose pas à un deuxième tunnel au Gothard, car l'axe n'est pas considéré comme une nouvelle route. Quant à l'entorse à l'accord bilatéral sur les transports, Moritz Leuenberger n'a pas caché qu'il souhaitait engager les autres pays dans la même voie que la Suisse, à savoir celle du transfert modal des marchandises de la route vers le rail. Afin d'ancrer la position centrale de la Suisse, le Conseil fédéral a également retenu la candidature de Lugano pour accueillir le Secrétariat permanent. Les dossiers de Davos, Lucerne et Sion ont été écartés. Le Tessin soumettra sa candidature le 28 février 2002 au comité de la Conférence alpine. Lugano affrontera celles d'Innsbruck (A), de Bolzano (I) et de Grenoble (F).⁶⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

L'UDC a créé le comité "Liberté plutôt que réserve" (En allemand, "Freiheit statt Reservat".) afin de d'empêcher la ratification des neuf protocoles additionnels de la Convention alpine. Outre le texte sur l'énergie et celui sur les transports, le neuvième protocole incarnait à ses yeux la quintessence du mal : un arbitrage international serait imposé en cas de désaccord entre deux pays. Cet élément était une chose intolérable pour l'UDC. Répondant à l'UDC et à ses détracteurs, l'Office du développement territorial a précisé qu'il n'y avait rien dans les protocoles qui allait au-delà de la loi suisse. Souhaitant connaître les conséquences d'une ratification des protocoles sur l'aménagement du territoire, l'agriculture de montagne, les forêts, le tourisme, les sols, l'énergie et les transports, la CEATE-CE a renvoyé le dossier au gouvernement pour complément d'information. La Commission a aussi demandé un rapport sur la portée des protocoles afin de déterminer leur relation avec le droit suisse. Reprenant le dossier, la **CEATE-CE** a demandé, par neuf voix sans opposition et trois abstentions au Conseil des Etats de **ne pas entrer en matière sur la ratification des neuf protocoles additionnels**. Outre les zones d'ombre d'application des protocoles, de lourds soupçons pesaient sur celui des transports : les opposants redoutaient qu'il empêche la construction d'une deuxième galerie routière au Gothard. Mais, les craintes les plus graves portaient sur le neuvième protocole : la menace du juge étranger, qui obligerait la Suisse à modifier certaines pratiques et reprendre des dispositions contraires à son droit, a convaincu les membres de la CEATE de refuser ces accords complémentaires. A cela s'ajoutaient les incertitudes sur les modalités financières, en particulier l'indemnisation de ceux qui feraient les frais de certaines restrictions, comme par exemple les paysans de montagne, les producteurs d'énergie, les collectivités publiques ou encore les propriétaires de forêts. Réuni à Merano (I), les membres de la Convention alpine ont choisi Innsbruck (A) comme son centre politique et administratif. Alors que le Conseil des Etats aurait dû se prononcer en décembre sur les protocoles de la Convention alpine, son bureau a décidé par manque de temps de reporter son

examen.⁷⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.03.2003
PHILIPPE BERCLAZ

N'écouter pas sa CEATE, le Conseil des Etats est entré en matière par 20 voix contre 18 sur les protocoles additionnels de la Convention sur la protection des Alpes. Il l'a toutefois renvoyé par 33 voix contre 1 à sa Commission avec le **mandat d'examiner la possibilité d'adopter individuellement tout ou en partie des huit protocoles**, tous n'étant pas contestés. Combattus par la droite et les milieux économiques, les protocoles additionnels ont donné lieu à un débat acharné au sénat. Les opposants à la ratification craignaient une perte d'autonomie des populations locales en matière d'aménagement du territoire, de transports, de règlements de construction ou de gestion du loup, ainsi qu'une paralysie des projets économiques et des projets d'utilité publique. A cela, les partisans rétorquaient que les protocoles étaient un moyen de faire partager aux autres pays alpins les perspectives suisses en matière de protection des Alpes et de les lier à nos propres standards. De plus, un rejet de la ratification aurait un effet dommageable sur l'image de la Suisse à l'extérieur.⁷¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.06.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Chargée par le Conseil des Etats d'examiner individuellement les protocoles de la Convention sur la protection des Alpes, sa commission de l'environnement lui a recommandé de n'en ratifier que trois sur les neuf. Il s'agit des dossiers « aménagement du territoire et développement durable », « protection des sols » et « transports ». Suivant les recommandations de sa commission plutôt que celles du Conseil fédéral, le **Conseil des Etats a approuvé**, par 24 voix contre dix, **trois des neuf protocoles d'application de la Convention sur la protection des Alpes**. Les sénateurs les ont acceptés car ils considéraient que la politique suisse était déjà compatible dans ces domaines avec la Convention. Ils ont toutefois exigé du Conseil fédéral qu'il établisse un rapport sur le **développement** durable des régions de montagne et les mesures nécessaires dans ce domaine. Tergiversant sur la convention, la commission de l'environnement du Conseil national a décidé de suspendre ses travaux en attendant le rapport gouvernemental. Le Conseil national a transmis tacitement une motion du Conseil des Etats demandant au Conseil fédéral d'établir les éventuelles mesures à prendre en cas de ratification des protocoles de mise en œuvre de la Convention alpine (Mo. 04.3260).⁷²

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 11.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'hiver, le Conseil national a refusé, par 97 voix contre 94, d'entrer en matière sur le projet gouvernemental de **ratification des protocoles** de mise en œuvre de la **Convention sur la protection des Alpes**. Le plénum a suivi la majorité de sa CEATE, laquelle a jugé trop contraignantes les conséquences de ces protocoles pour la Suisse. Outre des effets relativement imprévisibles sur le droit suisse, ces protocoles accordent, selon la commission, une importance excessive à la protection des Alpes au détriment des intérêts des régions concernées et font courir le risque de nouvelles entraves économiques imposées de l'extérieur. À l'inverse, la minorité de la CEATE-CN, emmenée par Sep Cathomas (pdc, GR), a fait valoir que la ratification n'engendrerait pas de restrictions supplémentaires pour l'activité économique, ni de révisions législatives. Au terme de vifs échanges, le ralliement d'une majorité du groupe démocrate-chrétien aux groupes socialistes et écologistes unanimes s'est avéré insuffisant face aux libéraux-radicaux et aux démocrates du centre. L'objet retourne dès lors au Conseil des Etats qui avait approuvé trois protocoles en juin 2004.⁷³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 29.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Le désaccord entre les chambres au sujet de la **ratification des protocoles** de mise en œuvre de la Convention sur la protection des Alpes est demeuré total. Alors que les sénateurs ont une nouvelle fois approuvé l'entrée en matière, par 25 voix contre 15, lors de la session d'été, les députés ont exprimé un second refus, par 102 voix contre 76, lors de la session d'automne. Ainsi, après six années de vifs débats parlementaires, le projet a été définitivement liquidé.⁷⁴

Trotz der im Vorjahr gescheiterten Ratifizierung der Zusatzprotokolle übernahm die Schweiz im Berichtsjahr das zweijährige **Präsidium der Alpenkonvention**. Der Konferenz in Slowenien blieb die Umweltministerin aus terminlichen Gründen jedoch fern, was im Vorfeld von nationalen Befürwortern der Konvention bereits als Affront gegenüber den Partnerstaaten interpretiert wurde. Im Rahmen ihres Präsidioms plante die Schweiz unter anderem eine Konferenz zur nachhaltigen Entwicklung der Berggebiete, welche im Oktober des Berichtsjahres stattfand.⁷⁵

-
- 1) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Verkehr und Kommunikation
 - 2) BO CN, 1992, p. 2606 ss.; FF, 1992, II, p. 965 ss.; Presse du 13.2 et 17.12.92; LNN, 14.12.92; TA, 16.12.92.
 - 3) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.
 - 4) Studie ARE vom 18.6.14
 - 5) Bericht ARE vom 13.3.19
 - 6) AB SR, 2022, S. 944 f.
 - 7) Aktionsplan vom 27.10.22; Medienmitteilung ARE vom 27.10.22
 - 8) BO CE, 1977, p. 691 ss.; BO CN, 1977, p. 965 ss.; BO CN, 1977, p.1585 s.; Délib. Ass. féd., 1977, V, p. 13; FF, 1977, p. 1067 ss.; Ldb, 10.1.77
 - 9) BO CE, 1978, p. 387 ss.; BO CE, 1978, p. 529; BO CN, 1978, p. 1437; BO CN, 1978, p. 816 ss.; Délib. Ass. féd., 1978, VII, p. 38; FF, 1978, II, p. 886 f.; NZZ, 30.8.78; TLM, 19.10.78
 - 10) SGT, 17.7.82
 - 11) BBI, 1983, IV, S. 1 ff.; BaZ, 22.7. und 27.9.83; NZZ, 27.9.83; 24 Heures, 27.9.83
 - 12) BO CN, 1992, p. 2582 ss.
 - 13) BO CN, 2000, p. 361 ss.
 - 14) Presse du 16.5 et 11.10.01.
 - 15) Presse du 16.5.02; LT, 30.7.02.
 - 16) AB NR, 2012, S. 1206, AB SR, 2012, S. 1226.
 - 17) AB SR, 2017, S. 826 ff.; BBI, 2017, S. 5921 f.; BBI, 2017, S. 5923 f.
 - 18) AB NR, 2018, S. 122 ff.; NZZ, TG, 2.3.18
 - 19) AB NR, 2018, S. 319 ff.; NZZ, 8.3.18; LZ, 9.3.18
 - 20) AB NR, 2018, S. 388; AB NR, 2018, S. 568; AB SR, 2018, S. 201; AB SR, 2018, S. 261; SDA-Meldung vom 16.3.18
 - 21) APS-Inserateanalyse vom 17.9.18; Foeg Abstimmungsmonitor, September 2018; VOTO Analyse zur Volksabstimmung vom 23. September 2018; Lib, SGT, 24.9.18
 - 22) AB NR, 2020, S. 1139
 - 23) AB SR, 2020, S. 1259 f.
 - 24) Medienmitteilung KVF-NR vom 10.8.21; Pa. Iv. 21.441
 - 25) Pa. Iv 21.506
 - 26) Bericht ARE vom 10.12.21; Medienmitteilung ARE vom 10.12.21
 - 27) AB NR 2021, S. 2698 ff.
 - 28) BBI, 2022 858
 - 29) BO CN, 2008, p. 1555.
 - 30) AB NR, 2018, S. 1734.
 - 31) Bericht Bundesrat vom 21.10.20; Medienmitteilung Bundesrat vom 21.10.20
 - 32) BBI, 2021 747
 - 33) AB SR, 2022, S. 1226 f.
 - 34) AB NR, 1998, S. 2855
 - 35) Medienmitteilung des BR vom 8.4.22
 - 36) AB NR, 2022, S. 1092 ff.
 - 37) AB NR, 1973, S. 801 f.; Bund, 21.8.73; NZZ, 21.8. und 23.9.73; Touring, 13.9.73
 - 38) BBI, 1974, I, S. 817 ff.; TA, 26.1.74
 - 39) AB NR, 1975, S. 1830; AB SR, 1975, S. 747; NZZ, 29.11.75
 - 40) FF, 1979, II, p. 8 ss.; SGT, 5.1.79; Touring, 25.1.79; NZZ, 25.1. und 19.2.79; TLM, 1.2.79; 24 Heures, 1.2., 8.2. und 12.2.79; JdG, 9.2. und 12.2.79; Ldb, 2.4.1.79; Vox, Analyses des votations. Fédérales, 18.2.79.
 - 41) AB SR, 1984, S. 89 ff.; Presse 15.3.84; NZZ, 15.10.84
 - 42) AB NR, 1985, S. 1372 ff.; AB NR, 1985, S. 1676; AB NR, 1985, S. 1859; AB SR, 1985, S. 550 f.; AB SR, 1985, S. 607; BBI, 1985, II, S. 1291 ff.; NZZ, 11.7.85; 2.10.85 und 5.10.85; SZ, 16.9.85; Presse 18.8. und 19.8.85; SGT, 21.9.85
 - 43) AB NR, 1987, S. 1861; NZZ, 31.1.87; TA, 9.5., 20.6. und 14.12.87; SGT, 18.6.87; CdT, 12.8.87; BaZ, 3.11.87
 - 44) AS, 1989, S. 98; Presse, 18.7.88; BZ, 19.10.88
 - 45) Presse du 31.10.91; Suisse, 5.7. et 27.10.91; TA, 6.7. et 28.10.91; LM, 30.7.91; BZ, 27.8.91; JdG, 12.8.91; NQ, 16.10.91; LNN, 8.11.91; Bulletin de l'OFEPF, 1991, no 4.
 - 46) Presse vom 3.2.93; SGT, 6.12.93; LNN, 6.12. und 14.12.93; Böz, 5.5., 8.6., 8.12. und 27.12.93; NZZ, 13.5. und 24.12.93; WoZ, 4.6.93
 - 47) Böz, 18.6. und 19.6.93; LZ, 19.6.93; Presse vom 13.9.93
 - 48) NQ, 21.3.94; JdG, 23.3.94
 - 49) NQ et 24 Heures, 25.3.94
 - 50) Böz, 20.7, 29.7, 13.8, 7.9 et 8.9.94; Bund, 20.7 et 23.9.94; NZZ, 22.7, 23.8, 21.9 et 18.11.94; LNN, 17.8, 10.9, 15.9 et 11.10.94; NQ, 23.8.94; CdT, 16.9.94; NF, 20.9 et 30.9.94; BZ, 22.9.94; LZ, 30.9.94; 24 Heures, 10.12.94; Presse des 27.9., 23.11. et 26.11.94
 - 51) BO CE, 1994, p. 1342 s.
 - 52) NQ, 14.12.94; Presse des 13.12 et 21.12.94
 - 53) BaZ, 6.3.95; Böz, 2.6.95; NZZ, 29.6.95; Presse du 6.7.95
 - 54) Böz, 22.9.95; TA, 16.6.95; Presse des 31.10 et 29.11.95
 - 55) Presse des 24.2. et 28.2.96
 - 56) NZZ, 5.3. et 14.8.96; Bund, 9.3., 8.5. et 6.7.96; Böz, 18.4. et 20.8.96; SGT, 11.5.96; 24 Heures, 31.5.96; TA, 26.7.96; TW, 6.8.96; BZ, 23.8.96; Lib., 24.8.96; NF, 25.9.96; Presse des 14.5., 20.6. et 26.8.96
 - 57) FF, 1980, 4, p. 657 ss.; Presse des 15.3. et 11.9.97; TW, 22.3.97; Böz, 24.3. et 13.10.97; NF, 31.5. et 23.7.97
 - 58) Presse du 23.10.97; Böz, 27.10.97; TA, 31.12.97.50
 - 59) NZZ, 23.4.98
 - 60) BO CN, 1998, p. 1869 ss.
 - 61) NZZ, 17.10.98
 - 62) BO CE, 1998, p. 1348 ss.
 - 63) BO CE, 1998, p. 1354 ss.; BO CN, 1998, p. 1537 ss.
 - 64) BO CN, 1998, p. 2694 s.; BO CN, 1998, p. 2695 s.
 - 65) NZZ, 29.1.99

- 66) NZZ, 23.10.99
67) Presse du 1.11.00.
68) Presse du 25.6.01; LT, 14.9 et 15.12.01; 24h, 27.10.01; QJ, 31.10.01; NF, 10.11 et 7.12.01; DETEC, communiqué de presse, 6.6.01.
69) FF, 2002, p. 2740 ss.; presse du 20.12.01.
70) 24h, 6.3.02 (UDC); AZ, 7.3.02 (UDC); presse du 27.4 (CEATE), 12.11 (rejet CEATE) et 20.11.02 (Lugano); LT, 25.6.02 (CEATE); NF, 13.12.02 (report).
71) BO CE, 2003, p. 135 ss.; presse du 12.3.03.
72) BO CE, 2004, p. 352 ss., 363 ss. (vote) et 367 (motion); BO CN, 2004, p. 1294 ss.; Lib., 21.4.04 (CEN-E); LT, 15.6, 18.8 (CEN-N) et 22.9.04 (motion); presse du 16.6.04 (CE).
73) BO CN, 2009, p. 2321 ss.; presse du 12.12.09.
74) BO CE, 2010, p. 413 ss.; BO CN, 2010, p. 1574.
75) SoS, 12.2.11; NZZ, 10.3.11.