

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Band: - (1997)

Heft: 3

Rubrik: Verbände = Associations

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Präsidentenkonferenz der Planungsfachverbände vom 29. April 1997

Die folgenden Vorsteher der Planungsfachverbände waren anwesend: Ruedi Muggli, Direktor der Vereinigung für Landesplanung (VLP), Corlo Degelo, Präsident der Vereinigung der Raumplanerinnen und Raumplaner NDS HTL (VRN), Hanspeter Woodtli, Präsident des Schweizerischen Berufsverbandes der SiedlungsplanerInnen HTL (BVS), Irene Hupfer, Präsidentin von Planung und Architektur von/für Frauen in der Schweiz (PAF) und Fritz Thormann, Geschäftsführer des Bundes Schweizer Planerinnen und Planer (BSP). Die Sitzung dient der Koordination der Tätigkeiten der Planungsfachverbände und findet zweimal im Jahr statt. Zu diesem Zweck geben die einzelnen Verbände ihr Arbeitsprogramm bekannt. Es würde zu weit führen, dies hier im Einzelnen wiederzugeben. Wir gehen nur auf die wichtigsten Punkt ein:

www.planning

Die Planungsfachverbände beabsichtigen, eine gemeinsame Homepage im Internet zu eröffnen. Die Homepage soll nicht primär nach Verbänden, sondern nach Themen (Ausbildung, Stellenmarkt, Tagungen, Verbände, etc.) gegliedert werden. Die Verbände machen sich über das, was sie bringen möchten, eine Liste, darauf abgestützt soll in einem gemeinsamen Gespräch in der Novemberversammlung ein etappierbares Programm festgelegt werden.

Arbeit für Absolventen einer Ausbildung in Raumplanung

Die Absolventen der Planungstechniken sind praktisch alle arbeitslos. Die beiden Verbände BVS und VRN wollen auf diese Situation reagieren, indem sie sich Gedanken darüber machen, wo Raumplaner durch eine Erweiterung des jetzt üblichen Arbeitsbereichs sinnvoll eingesetzt werden könnten: Bei den Banken (z.B. für Investitionen in Immobilien), in der Verwaltung (z.B. in der Gesund-

heitsplanung) etc. Der BSP will das Thema in einer der nächsten Sitzungen ebenfalls angehen.

Raumplanung und Politik

Raumplanung ist in vielen Kreisen zum Reizwort geworden. Was kann man da tun? Dies soll an der nächsten Präsidentenkonferenz zum Hauptthema gemacht werden, damit die Verbände eine gemeinsame Strategie verfolgen können.

Conférence des présidents

Ruedi Muggli, directeur de l'ASPAN (association suisse pour l'aménagement national), Carlo Degelo, président de la VRN (Vereinigung der Raumplanerinnen und Raumplaner NDS HTL), Hanspeter Woodtli, président de la BVS (Schweizerischer Berufsverband der SiedlungsplanerInnen HTL) Irene Hupfer, présidente du PAF (Planung und Architektur von/für Frauen in der Schweiz), et Fritz Thormann, secrétaire de la FUS (Fédération des urbanistes suisses) étaient présents lors de la séance du 29 avril 1997.

Cette conférence, qui a lieu deux fois par année, permet de coordonner les activités des différentes associations professionnelles de l'urbanisme et de l'aménagement. Chaque association a fait connaître son programme de travail. Faute de place, nous nous centrons ici sur l'essentiel de la discussion:

www.planning

Les associations professionnelles ont l'intention d'ouvrir un site commun sur l'Internet. Il s'articulera autour de rubriques thématiques (formation, marché de l'emploi, rencontres, associations). Un programme de mise en place échelonné dans le temps sera établi lors de la séance d'octobre à partir d'une liste établie par les associations.

Aménagistes diplômés: marché de l'emploi

Les aménagistes fraîchement diplômés sont pratiquement tous au chômage. La BVS et la VRN entendent réagir en préconisant un élargissement du champ d'activité professionnel traditionnel. Elles veulent intervenir auprès des banques (secteur investissement immobilier par ex.), auprès de l'administration (secteur planification de la santé par ex.) etc. La FUS discutera elle aussi de cette question lors d'une de ses prochaines séances.

Politique et aménagement du territoire

L'aménagement du territoire a de plus en plus mauvaise presse. Que faire? La conférence des présidents consacra sa prochaine séance à cette question pour que les associations puissent développer une stratégie commune.

BSP/FUS/FUS

Mitteilungen aus dem Vorstand/Nouvelles du comité

Mitglieder

Die Gastmitglieder Michael Annen (1932) und Claude Rollier (1931) sind ausgetreten.

Das ordentliche Mitglied Peter Senn (1941) ist gestorben.

Membres

Michael Annen (1932) et Claude Rollier (1931), tous deux membres hôtes, ont quitté la fédération. Peter Senn (1941), membre ordinaire, est décédé.

Présidentschaft

An der letzten Generalversammlung konnte kein Präsident zur Wahl vorgeschlagen werden. Der Vorstand wurde beauftragt, einen solchen ausfindig zu machen. Hans Wirz, Vorstandsmitglied seit 1996, ist bereit, dieses Amt zu übernehmen. Weitere Wahlvorschläge zuhanden der GV sind bis Ende Jahr dem Sekretariat zu melden.

Présidence

En l'absence de candidat susceptible de remplir cette fonction, la dernière assemblée générale a chargé le comité de faire une proposition. Hans Wirz, membre du comité depuis 1996, est prêt à assumer cette tâche. D'autres candidatures doivent être annoncées au secrétariat d'ici la fin de l'année.

Mitgliederversammlung

Sie findet am 27. März 1998 in La Chaux-de-Fonds statt.

Assemblée générale

L'assemblée générale aura lieu le 27 mars 1998 à La Chaux-de-Fonds.

Expo 2001

Auf Anfrage stellen sich Fabio Pedrina und Pierre Strittmatter als Mitglieder der Begleitgruppe für

Sim-Swiss (siehe collage 2/97, Seite 50) zur Verfügung.

Expo 2001

Fabio Pedrina et Pierre Strittmatter sont d'accord de suivre le projet Sim-Swiss (voir *collage 2/97*, page 50).

Begleitgruppe Bodenpreisstatistik

Der BSP wurde aufgrund seiner Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren eingeladen, einen Vertreter in die Begleitgruppe zu delegieren, welche die Überarbeitung der seinerzeit gemachten Vorschläge an die Hand nehmen soll. Der Vorstand hat den Geschäftsführer delegiert.

Statistique sur le prix des terrains

A la suite de sa prise de position, la FUS a été invitée à envoyer un délégué dans le groupe chargé de reprendre les différentes propositions issues de la consultation. Le comité a chargé le secrétaire de cette mission.

Fachgruppe Arbeiten im Ausland

Der Geschäftsführer nahm am 22. April an der Sitzung der SIA-Arbeitsgruppe (IFI) zur Umsetzung der "Botschaft über die Weiterführung der Finanzierung und über die Neuausrichtung von wirtschafts- und handelspolitischen Massnahmen im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit" vom 29.5.96 teil.

Die Gruppe setzt sich aus Vertretern des SIA, der USSI (Vereinigung schweizerischer Ingenieur- Architekt- und Beratungsgesellschaften), der ASIC (Freierwerbende Ingenieure), des STV-FVK (Fachgruppe für Vermessung und Kulturtechnik) und der ASEP (Association Suisse des Ecologues Professionnels) zusammen. Es geht um die Förderung von Arbeiten in den Entwicklungsländern, welche Investitionen aus der Privatwirtschaft zur Folge haben. Voraussetzung für eine wirksame Mitarbeit ist die Erfahrung mit Projekten für Entwicklungsländer. Der Vorstand hat beschlossen, vorläufig niemanden in diese Arbeitsgruppe zu delegieren, weil nach seinen Kenntnissen ausser der Urbaplan kaum Mitglieder für solche Projekte arbeiten. Er hat aber die Arbeitsgruppe darum gebeten, die Geschäftsstelle auf dem Laufenden zu halten. Es existiert dort zuhause interessierter Mitglieder eine Dokumentation.

Travailler à l'étranger

Le secrétaire a participé à la séance du 22 avril du groupe de travail (IFI) de la SIA chargé de mettre en

oeuvre «l'arrêté fédéral du 10 décembre 1996 concernant la continuation du financement et la réorientation des mesures de politique économique et commerciale au titre de la coopération internationale au développement».

Le groupe réunit des représentants de la SIA, de l'Union des sociétés suisses d'ingénieurs, d'architecture et de conseils (USSI), de l'Association suisse des ingénieurs-conseil (ASIC), de l'Association suisse des techniciens ET (UTS), et de l'Association suisse des écologues professionnels (ASEP).

Pour participer au travail de ce groupe chargé de promouvoir des activités liées à des investissements privés dans les pays en voie de développement, il faut avoir une expérience dans le domaine de l'aide au développement. En l'absence de membres travaillant dans des projets de ce type – à l'exception des collaborateurs d'Urbaplan – le comité a décidé de s'abstenir pour l'instant. Mais il a demandé à ce que le secrétariat soit informé de l'avance des travaux du groupe. Les personnes intéressées y trouveront de la documentation.

Gemeinsame Sitzung mit der KPK (Kantonsplanerkonferenz)

Die wichtigsten Punkte:

Stellen für Praktikanten

Damit sind nicht nur die an den Schulen verlangten Praktika während des Studiums gemeint, sondern auch die Möglichkeit für stellenlose Schulabsolventen, praktische Erfahrung zu erwerben. Die Geschäftsführer von BSP und KPK werden beauftragt, die Möglichkeit einer Vermittlung und Förderung von Praktikumsstellen zu prüfen.

Reorganisation der Bundesverwaltung

Gestützt auf Informationen, wonach eine Zusammenlegung der Bundesämter für Raumplanung und für Landestopographie diskutiert wird, gelangen KPK und BSP mit einem Schreiben an Herrn Bundespräsident Koller (nur KPK) und an die neue Präsidentin des Rates für Raumordnung, Frau Füeg (KPK und BSP), welches der Befürchtung Ausdruck gibt, dass die Stellung der Raumplanung als wichtiges Koordinationsinstrument durch die Reorganisation der Bundesverwaltung nicht geschwächt

werden dürfe, dass eher eine Stärkung durch einen engeren Zusammenschluss mit der Abteilung für Regionalpolitik und der Abteilung Landschaftsschutz des BUWAL erfolgen solle.

Reise KPK/BSP

Sie findet vom 23. bis 26. September 1998 statt und wird durch die KPK organisiert. Sie wird uns durch Norditalien nach Genua führen. Ein Schwerpunkt wird der Güterverkehr Schiff - Bahn - Strasse sein.

Réunion commune FUS-COSAC

Les points essentiels abordés lors de cette séance réunissant la Fédération suisse des urbanistes et la Conférence suisse des aménagistes cantonaux sont les suivants:

Places de stage

Les places de stage ne doivent pas être réservées aux seuls étudiants. Les personnes qui viennent d'obtenir leur diplôme et qui sont sans emploi doivent aussi pouvoir en effectuer afin d'acquérir une expérience pratique. Les secrétaires de la FUS et de la COSAC sont chargés de réfléchir à la mise sur pied d'un service d'information et de promotion des places de stage.

Réorganisation de l'administration fédérale

Ayant appris qu'il était question de réunir l'Office fédéral de l'aménagement du territoire et celui de la topographie, la COSAC a écrit à M. Arnold Koller, président de la Confédération, ainsi qu'à la nouvelle présidente du Conseil de l'organisation du territoire, Mme C. Füeg, en collaboration avec la FUS: l'une et l'autre association craignent en effet que la réorganisation de l'administration fédérale affaiblisse la position de l'aménagement du territoire; elles préconisent que cet instrument de coordination, d'une importance indéniable, soit au contraire renforcé à travers un rapprochement avec la division politique régionale et la division protection de la nature de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP).

Excursion COSAC/FUS

L'excursion aura lieu du 23 au 26 septembre 1998. Elle est organisée par la COSAC. Centrée sur le trafic marchand par bateau, ferroviaire et routier, elle nous emmènera dans le Nord de l'Italie et notamment à Gênes.

Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes

(s. beiliegenden Flyer)

Der Vorstand beschloss, zusammen mit der Stiftung für Landschaftsschutz und -Pfleger eine Stellungnahme zur geplanten Revision herauszugeben. Er tat dies schon im September 1994 im Rahmen der Vernehmlassung in Form eines Flyers, damals nicht ohne Wirkung, wurde der Revisionsentwurf doch in der Folge in wesentlichen Punkten überarbeitet. Im gegenwärtigen Zeitpunkt macht man sich allerdings keine grosse Hoffnung, die geplante Revision wesentlich beeinflussen zu können. Der Vorstand fand es aber trotzdem angebracht, als Fachverband zu diesem wichtigen Problem Stellung zu nehmen. Im übrigen ist diese Stellungnahme bereits den Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates und des Nationalrates überreicht worden.

Révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire

(voir dépliant en annexe)

Le comité a décidé de prendre position publiquement sur la révision, en collaboration avec la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage. Une action similaire, réalisée en septembre 1994 au moment de la consultation, n'est pas restée sans effet, puisque plusieurs points essentiels du projet de révision furent remaniés par la suite.

Même si les espoirs d'influencer cette révision sont minces à l'heure qu'il est, le comité a estimé que notre association se devait de prendre position sur cette question décisive. Cette prise de position est d'ailleurs déjà entre les mains des commissions pour l'environnement, l'aménagement du territoire et l'énergie des Chambres fédérales.

Schienennetz Schweiz, Treffen vom 17. Juni 1997

17 Fachleute waren anwesend

Es wurde beschlossen, einen Bericht zu erstellen. Dieser soll keine Stellungnahme zur aktuellen politischen Situation sein, sondern eine Richtschnur, um in Zukunft schneller und fundierter auf das, was noch alles zu entscheiden ist, reagieren zu können. Hier ein erster Entwurf: Er geht an die Mitglieder der Kommission zur Ergänzung und Berichtigung. Er wird hier in der Meinung wiedergegeben, dass sich die Leser dazu äussern können.

Réseau ferroviaire suisse

La rencontre du 17 juin 1997 a réuni 17 spécialistes. Elle a débouché sur la décision d'établir un rapport. Il ne s'agit pas d'une prise de position sur la situation politique actuelle, mais d'un document permettant de réagir plus vite et avec plus d'arguments à toutes les décisions encore pendantes. Nous présentons ici un avant-projet à l'intention des membres de la commission. Ils pourront lui apporter des compléments et des amendements. Nous espérons également susciter des réactions de la part de nos lecteurs.

Zur Ausgangslage

Die Schweiz verfügt, auch im internationalen Vergleich, über ein sehr dichtes und hochwertiges Bahnnetz. Die Anbindung an die Netze der Nachbarländer ist befriedigend bis gut, mit Ausnahme der Verbindungen in Richtung Wien oder Osteuropa. (Zum Beispiel entspricht der Bahnhof von Feldkirch in Osterreich aufgrund seiner Ausstattung und seines Betriebes einer Vorortstation).

Zu den Grundlagen

Es fehlt eine generelle Verkehrskonzeption Schweiz GVK, wie sie in den 70er Jahren erarbeitet und dann vom Volk abgelehnt worden ist. Ohne ein solches Konzept fällt selbst Fachleuten der Ueberblick schwer. Einzelargumente können wohl einander gegenübergestellt, nicht aber aus einer Gesamtsicht bewertet werden. Dies erschwert eine sachgerechte Diskussion. Die Arbeit an einer GVK muss weitergeführt werden. Aufgrund der heute vorhandenen Grundlagen fehlt die Übersicht über

- Die Anbindung ans übergeordnete Netz, insbesondere die Ost-West-Verbindungen, und es fehlen quantifizierbare Ziele für die Auslandsverbindungen für den Personenverkehr (auch als Ersatz von Flugverbindungen) und für den Güterverkehr.
- Die Zukunft der feinen Netze (Regionalverkehr) und deren Beziehungen zum Schnellbahnnetz. Es wird z. B. befürchtet, dass dem Regionalverkehr zugunsten des Ausbaus der NEAT Geld entzogen wird und der Betrieb der NEAT-Linien die regionalen Schnellbahnen verdrängt, weil die Kapazitäten für beides nicht ausreichen.
- Die volkswirtschaftliche Bedeutung der NEAT (Was bringt mehr Eisenbahn wirklich). Es gibt nur gewisse Ansätze in der Zweckmässigkeitsstudie der IN-

FRAS 1988. Wir vermischen vor allem ein politisch verankertes Betriebskonzept. Solange wir über die Fahrzeiten und damit auch über die eingesparte Zeit nichts wissen, sind Berechnungen über die Wirtschaftlichkeit schlecht möglich.

- Definition der Anforderungen an die Bahn: Welche Bedürfnisse soll das Schienennetz in Zukunft in erster Linie befriedigen? Zum Beispiel:
 - Die Anforderungen des Tourismus, eine wichtige Branche der schweizerischen Wirtschaft und ein grosses Potential zur Mitfinanzierung des Schienenverkehrs.
 - Die Anforderungen aus den Grundlagen der Raumordnung Schweiz.
 - Die Anforderungen des Transit-Güterverkehrs

Es ist insbesondere auch festzulegen, wer lieber langsam und oberirdisch oder schnell und unterirdisch zirkulieren will.

- Das Angebot des bestehenden Bahnnetzes. Darunter ist zu verstehen: Was ist auf dem bestehenden Netz alles möglich? (Beispiel: S-Bahnnetze)
- Die Auswirkungen der Trennung: Infrastruktur in öffentlicher Hand, Betrieb in privater Hand, insbesondere die Auswirkungen auf den Regionalverkehr

Ziele

- Resourceschonender und finanzierbarer Verkehr.
 - In diesem Sinne ist jede Art von Verkehr (Mobilität) zu begrenzen. Belastungsgrenzen werden durch die Umwelt und die Raumordnung gesetzt. Abzuwägen ist immer der Nutzen gegenüber dem Schaden. Schaden kann auch immaterieller Art sein (zum Beispiel Wohlbefinden und Gesundheit von Anwohnern).

- Zur Erfüllung dieser Forderung ist der öffentliche Verkehr von grosser Bedeutung. Er soll vom Individual-Verkehr ergänzt, aber nicht verdrängt werden.
- Der Standort Schweiz soll durch ein gut funktionierendes Bahnnetz aufgewertet werden.
- Standortgunst und Funktionstüchtigkeit der städtischen Agglomerationen sollen durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr gefördert werden unter anderem durch eine gute Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr. Insbesondere sind die Wirtschaftszentren gut an den Fernverkehr anzuschliessen.
- Wir wollen unsere Verpflichtung gegenüber Europa wahrnehmen und unseren Beitrag zu einer guten Integration ins europäische Netz leisten.
- Die optimale Nutzung des bestehenden Verkehrs-Netzes (Logistik!) hat Vorrang vor dem Neubau von Verkehrsträgern. Bei der Beurteilung der optimalen Nutzung sind die Probleme der Umweltbelastung einzubeziehen.
- Der Transitverkehr soll mithilfe, unsere Bahn-Infrastruktur zu finanzieren
- Mindestens eine Bergstrecke soll für den Personen-Transitverkehr oberirdisch geführt werden (Tourismus!)

Ansätze zu einer Stellungnahme

Die Arbeitsgruppe Schienennetz Schweiz des BSP ist der Ansicht, dass eine Bahnachse Nord-Süd genügt. Die anlaufende wirtschaftliche Entwicklung in Osteuropa (Stichworte Osterweiterung der NATO und EU) könnte zu einer Verlagerung auf die Ost-West-Achse führen. Von der Topografie her ist der Gotthard die geeignetste Lösung für eine Flachbahn-Nord-Süd-Verbindung. Die Gotthardachse erreicht mehr Einwohner (ca. 3 Mio) als die Lötschbergachse (ca. 1.5 Mio.).

Situation

La Suisse dispose d'un réseau ferroviaire dense et de grande qualité, qui supporte la comparaison avec d'autres pays. Le raccordement de ce réseau à ceux des pays voisins est satisfaisant, voire bon, à l'exception des liaisons avec Vienne et l'Europe de l'Est. (L'équipement et l'exploitation de la gare de Feldkirch, en Autriche, correspondent notamment à ceux d'une gare de banlieue).

Instruments d'analyse

La Suisse ne dispose pas d'un concept général des transports; celui élaboré dans les années 1970 avait été refusé par le peuple. Faute d'instrument de ce type, même les spécialistes ont de la peine à s'y retrouver. On peut certes contrer tel ou tel argument pris isolément, mais toute évaluation globale s'avère impossible en l'état actuel du dossier. Cette situation ne facilite pas la discussion. Il faut absolument continuer à travailler à l'élaboration d'un concept général des transports. Faute d'instruments, nous ne pouvons nous faire une idée d'ensemble sur:

- Le raccordement au réseau européen, notamment les liaisons est-ouest. Pour les liaisons avec l'étranger, les objectifs quantifiables sur les destinations font défaut tant au niveau du transport des voyageurs (susceptible de remplacer les liaisons aériennes) que de celui des marchandises.
- L'avenir des réseaux locaux (trafic régional) et leur rapport avec le réseau à grande vitesse. On craint notamment que la construction des NFLA ne porte préjudice au trafic régional à cause des ponctions financières qu'il subira; - l'exploitation des NFLA risque d'évincer les rames régionales, faute de moyens financiers pour exploiter l'un et l'autre.
- La signification économique des NFLA. (Quel est l'apport réel du développement ferroviaire?). L'étude du bien-fondé des NFLA réalisée par INFRAS en 1988 ne comporte que quelques éléments à ce sujet. Il nous manque surtout un concept d'exploitation fondé sur de réels choix politiques. Tant que nous ignorons tout de la durée des trajets, et, partant, du gain de temps réalisé grâce à ces lignes, il n'est guère possible de faire des calculs sur leur caractère économique.

Il s'agit aussi de déterminer qui veut circuler lentement et en surface et qui préfère se déplacer rapidement, mais sous terre.

- Quelles sont les possibilités du réseau existant? (développement de RER par exemple)
- Quels sont les effets d'une répartition des compétences, notamment sur le trafic régional? (Infrastructures entre les mains des pouvoirs publics, exploitation confiée au secteur privé).

Il s'agit aussi de déterminer qui veut circuler lentement et en surface et qui préfère se déplacer rapidement, mais sous terre.

- Quelles sont les possibilités du réseau existant? (développement de RER par exemple)
- Quels sont les effets d'une répartition des compétences, notamment sur le trafic régional? (Infrastructures entre les mains des pouvoirs publics, exploitation confiée au secteur privé).

Exigences

- Respect des ressources et viabilité financière
 - Le respect de cette exigence implique la limitation de toute forme de mobilité. Les valeurs limites sont fixées à partir de critères relevant de l'environnement et de l'organisation du territoire. Il s'agit toujours de comparer l'utilité aux dommages. Les dommages ne sont pas forcément d'ordre matériel (bien-être et santé des riverains, par exemple).
 - Le caractère collectif des transports est déterminant pour remplir cette exigence. Les transports individuels peuvent compléter les transports collec-

tifs, mais il ne doivent en tout cas pas les évincer.

- Mise en valeur des atouts économiques de la Suisse grâce au bon fonctionnement du réseau ferroviaire.
- Renforcement de l'attractivité et de la capacité fonctionnelle des agglomérations urbaines grâce à l'efficacité des transports publics, la qualité des liaisons entre les transports de proximité et les lignes à grande distance. Les centres économiques notamment doivent bénéficier d'excellentes liaisons internationales.
- Engagement vis-à-vis de l'Europe. Notre volonté d'implication européenne nous incite à garantir une bonne intégration au réseau ferroviaire européen.
- Priorité à l'exploitation optimale du réseau existant. Celle-ci passe avant la construction de nouveaux moyens de transport. Pour évaluer l'exploitation optimale il faut tenir compte du problème des charges pour l'environnement.
- Participation du trafic transitaire au financement de notre infrastructure ferroviaire.
- Développement d'une ligne alpine en surface au moins pour des raisons liées au tourisme.

Prise de position: premiers éléments

Le groupe de la FUS qui s'occupe du réseau ferroviaire suisse estime qu'un axe ferroviaire nord-sud suffit. Compte tenu de l'évolution du développement économique en Europe de l'Est (ouverture éventuelle de l'OTAN et de l'Union européenne aux pays d'Europe centrale et orientale), l'axe est-ouest pourrait bien gagner en importance.

Pour des raisons topographiques, le Gotthard semble se prêter mieux à la construction d'une liaison horizontale nord-sud. La ligne du Gotthard touche davantage d'habitants (3 millions environ) que celle du Lötschberg (1.5 millions environ).