

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage | 24.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Verkehrspolitik |
| Akteure | Deutschland |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2023 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Deutschland, 1989 – 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 | 1 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|--|
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| EU | Europäische Union |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| EWR | Europäischer Wirtschaftsraum |
| NEAT | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| ATB | Alpentransitbörse |
| EHS | Emissionshandelssystem |
| EG | Europäische Gemeinschaft |
| ASTAG | Schweizerischer Nutzfahrzeugverband |

| | |
|---------------|---|
| 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 |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| UE | Union européenne |
| OFT | Office fédéral des transports |
| EEE | l'Espace économique européen |
| NLFA | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes |
| BTA | Bourse du transit alpin |
| SEQE | Système d'échange de quotas d'émission |
| CE | Communauté européenne |
| ASTAG | Association suisse des transports routiers |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.12.1989
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, **Bruxelles décidait de poursuivre ses négociations** et a annoncé son intention de le faire **en tenant compte des impératifs écologiques et en développant le trafic combiné rail-route**. Les Douze ont démontré leur rapprochement avec les thèses helvétiques en abandonnant toute référence explicite relative à l'exigence d'un corridor routier pour les poids lourds de 40 tonnes. La décision unilatérale du Conseil fédéral de démarrer les travaux pour l'aménagement du Lötschberg et du Gothard a sans doute influencé positivement cette attitude. Cependant, la CE demanda à la Suisse d'assouplir substantiellement sa position pour faire face au transit routier communautaire en constante augmentation, notamment en ce qui concerne le transport de denrées périssables. Elle a renoncé, par contre, aux sanctions que demandait l'Allemagne relativement à l'interdiction faite aux poids lourds par la Suisse et l'Autriche de rouler de nuit.¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (affaissement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes**. Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.12.1990
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, les ministres des transports des Douze ont demandé à la Commission européenne de continuer, en 1991, les négociations en cours avec la Suisse afin de tenter de sortir de l'impasse dans laquelle, malgré tout, elles se trouvent, des blocages sérieux subsistant encore. **La CE désirerait plus de souplesse de la part de la Suisse pour ce qui est des exemptions à accorder aux 40 tonnes lorsque ceux-ci véhiculent des denrées périssables**. Elle exige, de plus, que ce type de transport soit, dans une certaine mesure, autorisé à circuler sur le réseau autoroutier suisse la nuit et le dimanche. Par ailleurs, plusieurs Etats de la CE (Allemagne, Grèce) ont proposé d'intégrer ces négociations dans celles sur la création d'un Espace économique européen (EEE) afin d'obtenir plus facilement des concessions. Une majorité de pays s'y est cependant opposée. La Suisse, quant à elle, a toujours rejeté cette idée.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a approuvé **l'accord trilatéral Suisse-Allemagne-Italie** qui constitue un fondement important de la mise en application du traité sur le transit, et des mesures provisoires décidées en 1989 par le gouvernement dans l'attente des transversales alpines. Ce texte a pour but d'améliorer l'offre de transport combiné rail-route et prévoit, à cet effet, d'en élever la capacité d'ici 1994 grâce à des mesures techniques, ainsi qu'au développement de tronçons et de terminaux. Il règle l'adaptation des infrastructures sur les axes du Lötschberg-Simplon et du Gothard, pour que les capacités de ferroutage de la Suisse ne débouchent pas sur des goulets d'étranglement aux frontières. Outre les adaptations techniques, les extensions de réseaux et la construction de terminaux, l'accent est mis sur la suppression d'entraves administratives et sur une harmonisation des tarifs et des horaires.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le corollaire à **ce traité, et** qui figure dans le même message, est l'**accord trilatéral** entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail-route. Ce texte vise à développer les infrastructures de ces pays dans le cadre de la solution transitoire (développement de la capacité des lignes du Lötschberg et du Gothard) dans l'attente des nouvelles transversales alpines. Pour qu'un flot ininterrompu de trafic ferroviaire soit assuré aux frontières suisses, l'accord prévoit la construction de diverses installations au nord et au sud de ces lignes, tels de nouveaux terminaux ainsi que des extensions de réseaux. Les chemins de fer italiens (FS) ont mis en fonction la première partie de la gare de triage de Domodossola 2. Cette installation est un élément capital dans le cadre du doublement de la voie du Lötschberg, de la revitalisation de la ligne du Simplon et de la réalisation des NLFA. Ces textes **ont été adoptés** à l'unanimité **par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 15.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Réagissant à l'acceptation de l'initiative des Alpes et doutant que cette dernière soit compatible avec l'accord sur le transit, la **Commission européenne ainsi que le Conseil des ministres des transports** européens ont regretté la décision du souverain helvétique et **ont décidé de réévaluer** l'ensemble **des relations de l'UE avec la Suisse**. De fait, les négociations bilatérales qui devaient débiter en avril ont été reportées. En outre, à l'exception de l'Autriche, qui connaît des problèmes identiques à ceux de la Suisse en matière de transit, et de la Grande-Bretagne, plutôt compréhensive, la plupart des pays européens ont fait part individuellement de leur désapprobation, voire de leur condamnation. La France et l'Allemagne, notamment, ont eu des mots sévères pour qualifier la décision suisse. Pour leur part, les transporteurs des pays européens ont proposé de mettre en oeuvre des mesures de rétorsion.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 18.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Réunis à nouveau au mois de juin à Luxembourg, **les ministres des transports ont accueilli avec une grande satisfaction l'engagement ferme et précis des autorités helvétiques** sur la question des 40 tonnes, regrettant toutefois que ces dernières se montrent si intransigeantes sur la question plus particulière du libre accès aux villes du Plateau. Tout autre en revanche fut le ton adopté par l'UE au sujet des propositions faites en matière de fiscalité routière, les Etats membres estimant inacceptables les nouvelles taxes envisagées par la Suisse. De nombreux pays (Allemagne, Italie, et Hollande), peu enclins à réaliser le principe de la vérité des coûts, ont souligné que la contrepartie fiscale exigée par la Confédération impliquerait un renchérissement très important du trafic routier. Plus favorables à une fiscalité visant à internaliser les coûts du trafic routier, la France et l'Autriche ont pour leur part relevé que l'introduction non concertée de telles mesures aurait pour conséquence un accroissement ultérieur du trafic sur leurs axes nationaux respectifs d'ores et déjà surchargés. Première concernée par la politique de la Confédération en la matière, l'Autriche a notamment précisé qu'elle s'opposerait fermement à toute concession faite à la Suisse sur cette question tant que l'UE lui interdirait de prendre des mesures similaires.

Mentionnons également que les Quinze ont rejeté un projet d'accord de la Commission européenne qui prévoyait, parallèlement à la hausse progressive du tonnage autorisé sur les routes helvétiques, l'adaptation concertée des fiscalités routières européennes et suisses au principe de la vérité des coûts. Selon les ministres respectifs des différents Etats-membres, un accord avec la Suisse ne devait pas entraîner des décisions précipitées liant les mains de l'UE en la matière, la question de la vérité des coûts n'ayant encore été que très peu discutée au sein de l'Union. La Commission envisageant par ailleurs de percevoir sur les axes de transit alpins une taxe spécifique à cet espace géographique, l'Allemagne et la Hollande ont pour leur part clairement fait savoir qu'elles s'opposeraient à toute solution limitée à l'arc alpin. Selon ces deux pays, les problèmes du trafic poids lourd ne sont pas limités aux Alpes.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 27.01.1998
LAURE DUPRAZ

Plusieurs pays membres de l'UE ont vivement contesté le compromis de Kloten. L'Allemagne jugeait la taxe trop élevée. L'Autriche redoutait que la taxe soit dissuasive, ne permettant pas de détourner le trafic du Brenner. Elle a déclaré qu'elle n'accepterait pas d'être moins bien traitée que la Suisse par l'UE. Relevons aussi que l'Autriche a dépassé le coût maximal autorisé par la directive sur l'eurovignette pour le passage du Brenner. Cela lui valu une plainte de Bruxelles auprès de la Cour européenne de justice. La France, l'Espagne et le Portugal ont contesté les concessions consenties à la Suisse dans le domaine aérien. Les transporteurs italiens, quant à eux,

se sont opposés durement au projet, menaçant de prendre des mesures de rétorsion contre la Suisse. Ils ont revendiqué, entre autres, la suppression de l'interdiction de circuler la nuit.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 29.01.1998
LAURE DUPRAZ

A ce stade, les négociations bilatérales peinaient à sortir de l'ornière. **Les désaccords persistaient sur le compromis de Kloten** et de multiples problèmes restaient encore en suspens dans les secteurs des personnes, de l'agriculture et en matière institutionnelle. En outre, le directeur de l'ASTAG, M. Crippa, a déclaré, dans une lettre envoyée au ministère allemand des transports, que l'échec des négociations sur les transports provenait des exigences irréalistes et de l'attitude butée et égoïste du gouvernement suisse. Cet épisode envenima un peu plus les relations entre la Suisse et l'UE. L'affaire connut de nombreux échos dans toute la presse. Le chef du DETEC, les partis et les organisations économiques suisses ont condamné unanimement l'attitude de l'ASTAG.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.03.1998
LAURE DUPRAZ

Réunis à Bruxelles à la fin mars, **les ministres des transports des Quinze n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le compromis de Kloten**. Plusieurs pays, l'Allemagne en tête, ont jugé l'accord inacceptable. Le conseiller fédéral Leuenberger a réitéré son refus de renégocier le montant de la taxe (CHF 330), confirmant ainsi la validité de l'accord de janvier. Dès lors, les ministres des Affaires étrangères ont renoncé à procéder à un état des lieux des négociations bilatérales avec la Suisse, lors de leur réunion de la fin avril. Les négociations butaient toujours sur des obstacles dans les domaines de la libre circulation des personnes, de l'agriculture et surtout des transports. Au sein de l'UE, les difficultés pour aboutir à un compromis avec la Suisse étaient étroitement liées au règlement du dossier «eurovignette», dont l'objectif est d'harmoniser les taxes et redevances applicables aux poids lourds communautaires pour l'usage des infrastructures routières. A la fin juin, les chefs de la diplomatie des pays de l'UE se sont enfin réunis pour un état des lieux des négociations bilatérales. Une avancée a été soulignée dans plusieurs secteurs, excepté celui des transports, véritable pierre d'achoppement des négociations. L'Allemagne et l'Italie sont restées pour leur part très réticentes à l'accord de Kloten, sans toutefois demander la renégociation du compromis.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst beschlossen die sechs Verkehrsminister der Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien und Schweiz, neue Lösungen für den Transitverkehr durch die Alpen zu erarbeiten. Eine gemeinsam zu erstellende Studie soll die **Möglichkeiten einer Alpentransitbörse** aufzeigen. EU-Verkehrskommissar Barrot sagte die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union zu.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 07.05.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de leur rencontre à Vienne (A), les ministres des transports des pays alpins ont apporté leur soutien à l'introduction de systèmes de régulation du trafic tels qu'une **bourse du transit alpin** et l'échange de droits d'émissions afin de réduire l'impact écologique du trafic de marchandises et d'en améliorer la sécurité. Ils ont par ailleurs convenu de procéder en trois étapes. Dans un premier temps, il s'agit de favoriser l'utilisation des camions les moins polluants. Ensuite, la mise en œuvre du concept «Toll+» par l'alignement des redevances nationales des autres pays alpins sur la redevance suisse pour les poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit permettre d'internaliser les coûts externes du trafic. Enfin, un transfert notable de la route au rail sera réalisé grâce à l'introduction d'instruments de pilotage limitatifs tels que la bourse du transit alpin et le marché des droits d'émission. Moritz Leuenberger, qui a pris la présidence de la conférence des ministres des transports des pays alpins pour la période 2009-2011, a reçu de ses homologues le mandat d'étudier les conditions de mise en œuvre de la démarche et a fait part de sa volonté de présenter, d'ici à 2011, un projet réalisable. La principale difficulté de l'entreprise consiste à trouver une solution acceptable pour l'UE, notamment du point de vue de sa conformité au droit européen, l'UE ne menant pas pour l'heure une politique de transfert, contrairement à la Suisse et à l'Autriche.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.07.2010
NICOLAS FREYMOND

Concrétisant la décision prise lors de la rencontre des ministres des transports des pays alpins l'année précédente à Vienne (A), l'Office fédéral des transports (OFT) a lancé une **étude approfondie concernant la bourse du transit alpin**, le marché des droits d'émission et les péages différenciés selon la demande (Toll+), afin de réunir des données scientifiques, techniques et opérationnelles comparables pour chacun de ces trois instruments de régulation du trafic alpin. Ces données doivent servir à l'élaboration de divers scénarios, appliquant individuellement ou combinant ces instruments, dont les effets réglementaires et les conséquences financières seront ensuite analysés. L'OFT a par ailleurs entrepris deux autres études, l'une portant sur la compatibilité de ces systèmes de gestion du trafic alpin avec le droit européen, avec l'accord bilatéral Suisse/UE sur les transports terrestres et avec le droit interne des Etats concernés, tandis que l'autre examine l'impact socioéconomique de ces systèmes sur les régions et les pays impliqués. Ces trois études fourniront la base pour les décisions de la rencontre ministérielle d'octobre 2011 présidée par la Suisse.¹²

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 31.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im internationalen Rahmen werden mit der Alpentransitbörse (ATB), einem Emissionshandelssystem (EHS) und dem Mautansatz (Toll+) drei **Lenkungsinstrumente zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Schiene** erwogen. Über die informelle Gesprächsplattform *Suivi de Zurich* soll eine gemeinsame Lösung für den gesamten Alpenbogen gefunden werden. Daran beteiligen sich neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien sowie die EU im Beobachterstatus. Im Berichtsjahr wurden zwei Studien publiziert, welche die diskutierten Ansätze zur Verkehrslenkung vertiefen. Die vom Lenkungsausschuss des *Suivi de Zurich* bestellte Studie „Albatras“ stellte in einem ersten Schritt die Vergleichbarkeit der drei Lenkungsinstrumente her und arbeitete in insgesamt 21 Szenarien die Auswirkungen heraus, die bei einem gesonderten oder kombinierten Einsatz zu erwarten wären. Im Mai des Berichtsjahrs bestellte der Lenkungsausschuss zwei weitere Berichte, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Systeme sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit nationalem und EU-Recht sowie mit bestehenden internationalen Abkommen; Prinzip der Nichtdiskriminierung) beschäftigen. Die zweite, im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erstellte Studie befasste sich mit den regionalen Auswirkungen einer Alpentransitbörse. Die Autoren stellten fest, dass sich die ATB als Lenkungsinstrument grundsätzlich eignet. Als Begleitmassnahme zugunsten der betroffenen strukturschwachen Regionen wurde jedoch eine vollständige Ausnahme der Lokal- und Kurzstreckenverkehrs (im Umkreis von 40 bzw. 150 bis 200 km um den Alpenkamm) von der ATB empfohlen. Gleichzeitig wiesen die Autoren des Berichts auf den Widerspruch einer solchen Ausnahmeregelung zum Nichtdiskriminierungsverbot der EU hin.¹³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.05.2012
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform ***Suivi de Zurich*** bzw. ***Follow up Zurich*** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.¹⁴

POSTULAT

DATUM: 11.06.2012
NIKLAUS BIERI

Das im Mai des Berichtjahres im Ständerat eingereichte Postulat Abate (fdp, TI) fordert vom Bundesrat einen Bericht zur strategischen Vision der **Entwicklung der Nord-Süd-Verbindung der Bahn**, speziell der Gotthardachse. Von mehreren Sprechern wurde in der Debatte auf die Notwendigkeit einer Gesamtschau über die strategische Entwicklung hingewiesen. Bundesrätin Leuthard betonte in ihrer Antwort, dass sich strategisch seit der Neat-Strategie nichts geändert habe und man nun in der Umsetzungsphase stehe, in welcher neben der Schweiz auch Deutschland und Italien halten müssten, was abgemacht worden sei. Der Ständerat überwies das Postulat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 29 zu 3 Stimmen.¹⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTEDATUM: 18.12.2012
NIKLAUS BIERI

Auch der **Staatsvertrag der Schweiz mit Deutschland zur Beilegung des Fluglärmstreits** war 2012 ein grosses Thema, welches über die betroffenen Regionen hinaus kontrovers diskutiert wurde. Da die Ratifizierung in Deutschland ausgesetzt worden ist, bleibt der Fluglärmstreit weiterhin eine Baustelle in der schweizerischen Verkehrspolitik.

MOTIONDATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Rahmen der Diskussionen über die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene reichte die KVF-NR im Februar 2022 eine Motion zur **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** ein. Sie forderte den Bundesrat dazu auf, gemeinsam mit Frankreich und Deutschland die rund 70km lange Strecke zwischen Wörth und Strasbourg bis 2030 zu elektrifizieren und auf den NEAT-Standard aufzurüsten. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Diese wurde in der Frühjahrsession 2022 im Rahmen der Debatte über den Verlagerungsbericht 2021 behandelt, zusammen mit zwei weiteren Vorstössen der KVF-NR zum Thema Verlagerung (Mo. 22.3013 und Po. 22.3001). Die SVP-Fraktion lehnte den Vorstoss ab: Benjamin Giezendanner (svp, AG) bemängelte, dass die Schweiz mit der vorliegenden Motion in eine Zubringerstrecke investieren würde, die für Deutschland gar nicht wichtig sei. Es sei vielmehr der Stuttgart-Singen-Schweiz-Korridor, den Deutschland bis 2030 ausbauen wolle. Da der Bundesrat den Vorstoss zur Annahme empfohlen hatte und keine anderslautenden Anträge eingegangen waren, wurde die Motion ohne Abstimmung angenommen.¹⁶

ANDERESDATUM: 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 -Abonnements 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.¹⁷

MOTIONDATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** stand in der Wintersession 2022 auf dem Programm des **Ständerates**. Für die KVF-SR berichtete Thierry Burkart (fdp, AG), dass zur Umsetzung des Verfassungsauftrags zur Verkehrsverlagerung (Alpen-Initiative) eine Verbesserung der NEAT-Zufahrtsstrecken im Norden der Schweiz nötig sei. Mit der vorliegenden Motion solle der Bundesrat aufgefordert werden, auf eine Beseitigung des Nadelöhrs der südlichen deutschen Rheintalstrecke hinzuwirken. Bundesrätin Simonetta Sommaruga begrüsst seitens der Regierung das Anliegen der Motion. Sie wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass Frankreich und Deutschland dem Ausbau dieser Strecke nicht dieselbe Bedeutung beimessen würden wie die Schweiz. Es sei daher davon auszugehen, dass der Ausbau eine entsprechende finanzielle Beteiligung der Schweiz bedinge. Danach nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.¹⁸

1) NZZ, 1.12.89, 8.4.89, 1.7.89, 16.9.89, 21.9.89, 4.11.89 et 18.11.89, 5.12.89; SHZ, 9.2.89; Presse des 4.3.89, 15.3.89, 28.6.89, 6.7.89 et 6.11.89, 6.12.89; 24 Heures, 19.4.89; NZZ, 1; BZ, 18.4.89, 5.6.89 et 6.6.89; AT, 18.10.89; JdG, 15.11.89; L'Hebdo, 20.7.89.

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

3) Presse du 18.12.90. Presse du 17.11.90.; Presse du 31.10.90; NZZ et TA, 18.12.90.

4) Presse du 7.11.91.

5) BO CE, 1992, p. 918 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 3.7.92.

6) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.

7) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96

8) JdG, 29.1.98; presse des 17.2, 5.3 et 7.3.98; NZZ, 6.3.98.7

- 9) Presse des 18.3, 27.5 et 30.6.98; LT, 15.4.98.8
- 10) LT und NZZ, 21.10.06.
- 11) Presse du 8.5.09; DETEC, communiqué de presse, 7.5.09.
- 12) NZZ, 24.7.10; OFT, communiqué de presse, 14.6.10.
- 13) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse, Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".
- 14) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.
- 15) AB SR, 2012, S. 508.
- 16) AB NR, 2022, S. 516 ff.
- 17) Aktionsplan vom 27.10.22; Medienmitteilung ARE vom 27.10.22
- 18) AB SR, 2022, S. 1189 f.