

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Frankreich
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

Berclaz, Philippe
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Holenstein, Katrin

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Holenstein, Katrin 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Frankreich, 1985 - 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
Strassenverkehr	4
Bildung, Kultur und Medien	4
Medien	4
Neue Medien	4

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale

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
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne sur la question des transports aériens et terrestres ont enfin pu débiter au printemps. Après deux ans de travaux préparatoires et d'atermoiements, dus entre autres à l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994, les ministres des transports des Quinze ont adopté le mandat de négociations présenté par la Commission européenne. Cette ouverture des pourparlers, promise par les Etats-membres pour le début de l'année, était pourtant loin d'être acquise quelques semaines auparavant: la Suisse ayant paraphé avec les Etats-Unis en février un accord de libéralisation de l'espace aérien entre les deux pays, certains pays membres de l'Union, principalement l'Italie et le Portugal, qui craignaient des conséquences négatives pour leur compagnie nationale, ont fait pression pour que l'ouverture des négociations soit retardée jusqu'à ce que la Confédération dénonce cet accord. Heureusement pour la Suisse, les ministres européens, plus particulièrement ceux britannique et français, ont estimé qu'il n'était plus possible de repousser à plus tard la perspective d'un accord indispensable aux deux parties.

Les ministres européens ont néanmoins chargé la Commission de procéder à une étude sur les conséquences de l'accord «open sky» sur le marché aérien européen. Ils ont également exigé qu'une clause soit introduite dans le futur accord avec la Suisse afin de permettre à l'UE de rompre ce dernier si la Confédération devait signer un traité avec des pays tiers à même de porter préjudice à l'Union. En fin d'année, la Commission européenne a rendu publiques les conclusions de son étude, estimant que l'accord entre la Suisse et les Etats-Unis n'avait qu'une influence négligeable sur le marché aérien européen et que, par conséquent, il ne devait pas affecter les négociations entre l'UE et la Suisse. ¹

ANDERES
DATUM: 04.04.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Conscient de la détermination de l'UE sur la question des 28 tonnes, **le Conseil fédéral a révisé le mandat de négociations** de ses représentants, à la suite d'une large consultation intérieure avec les partis et les principaux milieux concernés. A la différence des propositions précédentes, le nouveau mandat prévoit explicitement d'abolir la limite des 28 tonnes. Plus précisément, cette limite devrait être dès 2001 rehaussée à 34 tonnes, puis en 2005 totalement abandonnée, la Suisse reprenant alors la législation européenne en matière de tonnage. Parallèlement, pour respecter les exigences de l'initiative des Alpes, des mesures fiscales – principalement la taxe poids lourd liée aux prestations et la redevance alpine – seraient progressivement introduites afin de réaliser le transfert du trafic de la route au rail (2001: taxe poids lourd; 2005: taxe sur le transit alpin). Le montant de ces nouvelles taxes devrait être harmonisé avec celui en vigueur en Europe afin d'éviter tout effet de contournement du trafic aux dépens de l'Autriche et de la France. Cependant, une clause de sauvegarde devrait permettre à la Confédération de prélever des taxes suffisamment élevées au plus tard en 2005, ce même dans l'hypothèse où l'UE n'aurait pu adapter sa fiscalité routière au principe de la vérité des coûts. En ce qui concerne l'accès immédiat au Plateau pour les 40 tonnes européens, le Conseil fédéral a en revanche refusé d'aller dans le sens désiré par les Quinze, estimant notamment impossible de s'assurer que les poids lourds de ce gabarit se limitent bel et bien aux seules grandes villes helvétiques. ²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 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.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 31.01.1997
ALEXANDRE FÜZZESSÉRY

L'UE ayant accepté en décembre 1996 de reconnaître à la Confédération le droit de substituer à la limite des 28 tonnes des mesures fiscales à même de promouvoir le transfert du trafic routier sur le rail, **la Suisse se devait de préciser le montant maximal qu'elle entendait percevoir.** Ceci fut fait à la fin janvier lorsque le Conseil fédéral proposa le montant de CHF 600, valable dès 2005 pour un 40 tonnes parcourant l'axe Bâle-Chiasso et comprenant tant la nouvelle taxe poids lourd (CHF 360) que la redevance alpine (CHF 200). Ayant à l'esprit une taxation ne dépassant pas les CHF 340, la Commission européenne, puis les ministres des transports des pays membres rejetèrent très sèchement la proposition helvétique, jugée prohibitive et ne diminuant en rien le trafic de détournement par l'Autriche et la France. A cette critique le conseiller fédéral M. Leuenberger répondit que les montants proposés par la Suisse étaient tout à fait semblables, voire inférieurs à ceux valables actuellement sur les axes du Brenner (A) et du Mont Blanc (F), si l'on prenait en compte notamment les péages autoroutiers des pays européens ainsi que les frais d'exploitation plus élevés sur ces axes.

Sur les deux autres principaux points d'achoppement du dossier – à savoir la possibilité pour un certain nombre de 40 tonnes de traverser la Suisse dès l'entrée en vigueur de l'accord et l'accès illimité aux villes du Plateau – l'Union européenne a également demandé à la Suisse de revoir sa copie. Acceptant certes de fondre ensemble les deux requêtes, l'UE a plus particulièrement demandé qu'un contingent de 100'000 poids lourds – et non uniquement les 30'000 proposés par le gouvernement helvétique et prévus d'ores et déjà par l'accord sur le transit – soit dès 1999 autorisé à circuler librement sur territoire suisse (trafic bilatéral et trafic de transit), ce chiffre devant être porté à 200'000 en 2000 et à 350'000 en 2001.

Signalons qu'en ce qui concerne l'exigence européenne de lever l'interdiction de circuler la nuit, le conseil fédéral a proposé, dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur les règles de circulation routière, de raccourcir d'une heure la durée de l'interdiction. Devant l'écho plutôt négatif rencontré lors de la procédure de consultation, le gouvernement a toutefois préféré faire marche arrière. La plupart des milieux consultés, à l'exception du PRD et des milieux économiques, ont en effet relevé qu'il était inopportun de faire cette concession sans contrepartie européenne. La nouvelle ordonnance prévoit quand même d'assouplir les conditions prévalant pour les denrées périssables: celles-ci pourront être transportées nuitamment toute l'année. Notons également que le conseil fédéral a élargi de 10 à 30 kilomètres le rayon des zones autour des gares de transbordement au sein desquelles les 40 tonnes sont autorisés à acheminer leur chargement.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 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: 08.12.1998
LAURE DUPRAZ

En décembre, lors de la réunion des ministres européens des affaires étrangères, le bouclage de l'ensemble des bilatérales a encore buté sur le transport aérien. Le refus de la France d'accorder à la Suisse les 5e et 7e libertés de vol dans le domaine a repoussé la conclusion définitive des bilatérales. Par la suite, à Vienne, la France leva ses dernières réserves, permettant de **conclure les négociations bilatérales au niveau ministériel**. Suite à cet accord, le Conseil fédéral a exprimé sa satisfaction et insisté sur l'importance de la conclusion des bilatérales pour améliorer la compétitivité de l'économie suisse et atténuer les effets négatifs d'un isolement en Europe. Finalement, le dossier sur le trafic aérien a répondu à toutes les revendications suisses.⁵

MOTION

DATUM: 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 Frühjahrssession 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.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

MOTION

DATUM: 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.⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 30.11.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Strassenverkehr

Einen Erfolg auf regionaler Ebene erzielten die Autobahngegner im Kanton **Zürich**, wo der Souverän die **Einreichung einer Standesinitiative gegen das geplante Teilstück der N4 durch das Knonauer Amt** beschloss und gleichzeitig die vom Kantonsrat unterstützte Gegeninitiative des TCS verwarf. Im Kanton Bern lancierte der VCS eine Doppelinitiative, mit der er das Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen und damit den Verzicht auf den Ausbau der Grauholz-Autobahn erreichen möchte (siehe auch Tunnelvariante Po. 85.326). Im Streit um den Bau der N8 konnte ein alle Seiten befriedigender Kompromiss gefunden werden: Vertreter der Kantone Bern und Obwalden sowie des Bundes einigten sich darauf, auf die namentlich von der «Pro Obwalden» bekämpfte Brünig-Autobahn vorläufig zu verzichten und den Verkehr weiterhin auf der alten Passstrasse zu führen, während Ortsumfahrungen die Dörfer entlasten sollen (Bzgl. N8 siehe auch Ip. 85.574). Die eidgenössischen Räte waren dagegen nicht bereit, der Opposition gegen umstrittene Nationalstrassen-Teilstücke stattzugeben: Mit grossem Mehr lehnten sie die 1983 eingereichte **Standesinitiative** (St. Iv. 83.202) **des Kantons Solothurn ab, welche die Überprüfung des N5-Abschnitts Zuchwil-Biel verlangte**. Dabei machten namentlich Vertreter der Nachbarkantone Bern, Neuenburg und Jura das nationale Interesse an der raschen Realisierung einer durchgehenden Jurasüdfuss-Autobahn als wichtige Verbindung zwischen der Deutsch- und der Welschschweiz geltend. Den Landschaftsanliegen soll jedoch bei der Ausführung Rechnung getragen werden. Ohne Empfehlung überwies National- und Ständerat sieben Petitionen (siehe Pet. 83.257) zur umstrittenen Linienführung der N3 im Raum Bözberg-Birrfeld (AG) an die in dieser Frage zuständige Regierung. Ferner genehmigten sie einstimmig ein Abkommen mit Frankreich (siehe BRG 85.003), welches den Bau einer Autobahnbrücke bei Genf als Verbindung der N1 mit der französischen A40 vorsieht und den Autobahnzusammenschluss regelt.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.06.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé l'accord entre la France et la Suisse concernant le **raccordement autoroutier de l'A2 suisse et de l'A35 française entre Bâle et Saint-Louis (F)**. Les coûts de construction seront supportés par les parties pour les tronçons situés sur leur territoire respectif, les frais des autres éléments (accès aux bureaux de douane) sont assumés à parts égales par les deux pays. Mais étant donné que la réalisation de bretelles situées en Suisse est plus onéreuse pour des raisons d'urbanisme et de protection de l'environnement, la France y contribuera également, à hauteur d'un montant forfaitaire.¹⁰

Bildung, Kultur und Medien

Medien

Neue Medien

Im Februar 2017 präsentierte der Bundesrat seinen **Bericht** in Erfüllung eines Postulats Hefti (fdp, GL), das eine **Einschätzung der Risiken beim Tragen von digitalen Brillen**, die Darlegung der geltenden Rechtslage in der Schweiz sowie die Einordnung im internationalen Vergleich verlangte. In ihrem Bericht stützte sich die Regierung auf eingeforderte Erkenntnisse der Zürcher Fachhochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) betreffend die Risiken, des Schweizerischen Instituts für Rechtsvergleichung, das ein Gutachten zu den internationalen Rechtsvorschriften erstellte, sowie des ASTRA, das die schweizerische Rechtsgrundlage eruierte. Als Risiko nennt die ZHAW die gesteigerte kognitive Ressourcenbelastung, die zu verstärkter Ablenkung führen kann, insbesondere wenn Inhalt und Menge der über die digitale Brille bezogenen Informationen nicht beschränkt werden. Gleichzeitig nennt die Fachhochschule aber auch Vorteile dieser Technologie; so etwa müsse der Blick weniger von der Strasse abgewendet werden, um fahrtbezogene Informationen zu erhalten. Der internationale Vergleich ergab, dass es in den untersuchten Rechtsgebieten (Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich, Kalifornien und West Virginia) bis anhin noch keine ausdrücklichen Regelungen zur Nutzung von digitalen Brillen im Strassenverkehr gibt. In allen Gebieten gibt es ähnlich abstrakte Vorschriften wie in der Schweiz. Letztere besagen, dass der Fahrzeughlenker sein Fahrzeug ständig beherrschen (Strassenverkehrsgesetz Art. 31, Abs. 1) sowie seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden muss (Verkehrsregelverordnung Art. 3, Abs. 1). Gemäss geltender Bestimmungen könnte das Tragen einer digitalen Brille somit nicht untersagt werden. Im Falle eines Unfalls wäre es jedoch nur schwer nachzuweisen, dass

BERICHT
DATUM: 22.02.2017
MARLENE GERBER

der Unfall nicht durch fehlende Aufmerksamkeit aufgrund Aktivität der digitalen Brille verschuldet worden war. Der Bundesrat sieht derzeit keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf gegeben.¹¹

1) 24 Heures, 9.10.95.

2) Presse du 4.4.96.7

3) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96

4) Presse des 23.1. 24.1, 1.2 et 12.3.97; SGT, 8.4.97; presse du 25.10.97 et du 1.7.97

5) NZZ, 8.12.98; presse des 8.12 et 12.12.98.11

6) AB NR, 2022, S. 516 ff.

7) Aktionsplan vom 27.10.22; Medienmitteilung ARE vom 27.10.22

8) AB SR, 2022, S. 1189 f.

9) AB NR, 1985, S. 1316; AB NR, 1985, S. 1435 ff.; AB NR, 1985, S. 1859; AB NR, 1985, S. 935 ff.; AB SR, 1985, S. 189 ff.; AB SR, 1985, S. 318 f.; AB SR, 1985, S. 607; AB SR, 1985, S. 764 f.; BBl, 1985, I, S. 953 ff.; BBl, 1985, II, S. 1335.; Gesch. ber., 1985, S. 357; NZZ, 31.8.85 ; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 12 ff. ;TA, 12.1.85; 19.1.85 ; 29.1.85; 5.2.85 ; 10. und 11.6.85; 22.6.85; 8.10.85;

30.11.85; SGT, 19.4.85; 28.5.85; Berner Presse vom 19.4.85; Presse vom 10.1.85 und 12.9.85;TW, 23.4.85; SGT, 4.1.85; 6.2.85;

2.4.85; 9.5.85; 16.7.85; 22.11.85; 30.11.85; SZ, 27. und 28.2.85 ; 7.5.85 ; 14.5.85 ; 24.9.85 ; 5.12.85. ; Verhandl. B. Vers., 1985,

IV, S. 11; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 86

10) DETEC, communiqué de presse, 7.6.04.

11) Bericht BR vom 22.2.17