

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Österreich
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

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

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Österreich, 1986 - 2020*. 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	8
Eisenbahn	9
Luftfahrt	10
Post und Telekommunikation	11

Abkürzungsverzeichnis

EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
ATB	Alpentransitbörse
EHS	Emissionshandelssystem
EG	Europäische Gemeinschaft
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
CEO	Generaldirektor
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

AELE	Association européenne de libre-échange
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
BTA	Bourse du transit alpin
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
CE	Communauté européenne
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
P.D.G	président-directeur général
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.06.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Von der Schaffung eines EG-Binnenmarktes im Jahr 1992 werden grosse Auswirkungen auf die europäische Verkehrspolitik erwartet. Die vorgesehene Verkehrsliberalisierung und das erwartete Anschwellen der Güterströme führten 1987 zu einem verstärkten **Druck der EG-Staaten auf die Transitländer Österreich und Schweiz**. Gefordert wird die freie Durchfahrt für den europäischen Schwerverkehr im Nord-Süd-Transit und dabei insbesondere der Abbau der bestehenden Restriktionen (siehe auch A 87.636). Eine Heraufsetzung der schweizerischen Gewichtslimiten von 28 t auf die in Europa üblichen 40 t und eine Lockerung oder gar Aufhebung des Nachtfahrverbots kommen jedoch für den Bundesrat aus verkehrspolitischen und umweltschützerischen Gründen nicht in Frage. Zur Lösung der europäischen Transitprobleme schlägt die Schweiz eine Umlagerung der Verkehrsströme von der Strasse auf die Schiene vor. Als Sofortmassnahme will sie den kombinierten Verkehr (Huckepack und Grosscontainer) fördern und gleichzeitig den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) vorantreiben (siehe auch Po. 85.592).

Laut einer Erhebung des Stabes für Gesamtverkehrsfragen nahm der alpenquerende Schwerverkehr durch die Schweiz 1987 erneut um 10 Prozent zu. Er war damit fast zweieinhalbfach stärker als 1979, im Jahr vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels. Mehr als die Hälfte des Schwerverkehrs kam aus dem Ausland. Die Zahl der Lastwagen, Lasten- und Sattelzüge stieg am Gotthard zwischen 1981 und 1987 von 680 auf 1'770 pro durchschnittlichen Werktag.

Der Kanton Uri empfand diese Situation als unhaltbar und verlangte härtere Massnahmen zur Eindämmung des Schwerverkehrs. In einer internen Studie prüfte die Urner Regierung die Erhebung einer Tunnelgebühr für Lastwagen, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sowie die Ausdehnung des Wochenend- und Nachtfahrverbots. Als kurzfristige Massnahme versuchte sie, den Schwerverkehr mit verstärkten Gewichts- und Ruhezeitkontrollen einzuschränken. Eine **Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs vom Gotthard auf den San Bernardino erfolgte nach der Unwetterkatastrophe im Sommer**. Wegen Reparaturen an der schwer beschädigten Autobahn blieb die Gotthardroute für den Transit-Schwerverkehr für mehrere Monate geschlossen (siehe auch D. Ip. 87.548). Aus dieser Notsituation erhoffte man sich namentlich in Uri auch ein erzwungenes Umdenken und die Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene.

Im Zusammenhang mit den Verkehrsstaus während der Sommermonate und der Überlastung der Transitachsen **durch den Schwerverkehr verlangten die Automobilverbände einmal mehr den Bau einer zweiten Autotunnel-Röhre** durch den Gotthard. Das Lastwagengewerbe (Astag) verband diese Forderung mit dem Begehren nach einem Eisenbahnbasistunnel Amsteg – Biasca. Diese Anliegen wurden vom Basler Autojournalisten Böhi durch die Lancierung von zwei Volksinitiativen konkretisiert. Der Bundesrat, die grossen Parteien sowie die Anliegerkantone lehnten eine zweite Autotunnel-Röhre nach wie vor strikte ab. Ihrer Ansicht nach würden damit die Verkehrsprobleme auf der N 2 nicht gelöst, sondern nur zusätzlicher Verkehr angezogen (siehe auch Mo. 87.464).¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.07.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die Stellung der Schweiz in der politischen Auseinandersetzung über die Bewältigung des europäischen Transitverkehrs ist im Berichtsjahr nicht besser geworden. Die zuständigen Instanzen der **Europäischen Gemeinschaft verabschiedeten** im Verlauf des Jahres Resolutionen und **Mandate zur Verhandlungsführung mit den** nicht der EG angehörenden **Alpentransitländern** Schweiz, Österreich und Jugoslawien, die eine klare Verhärtung der Positionen bedeuten. Generell wurde die freie Wahl der Verkehrsmittel und die Aufhebung von Restriktionen gegen den Strassenschwerverkehr verlangt. Von der Schweiz im besonderen wurde gefordert, dass sie entweder die Gewichtslimiten für Lastwagen von gegenwärtig 28 t auf die in der EG üblichen 40 t anhebe oder zumindest einen Strassenkorridor für diese Fahrzeuge schaffe.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 26.09.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die schweizerischen Behörden bekräftigten ihren Willen, aus Gründen des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und der Verkehrspolitik **an der 28 t-Limite festzuhalten** (siehe auch Ip. 88.489) und sich gegen eine Überflutung der Schweiz durch den stark wachsenden Strassentransitverkehr aus dem EG-Raum zur Wehr zu setzen. Als Alternative soll langfristig der Bau einer neuen Eisenbahnlinie durch die Alpen (NEAT) und kurzfristig die Einrichtung eines Huckepack-Korridors für den Transport von Lastwagen mit 4 m Eckhöhe auf der Schiene angeboten werden (siehe Mo. 87.322); für beide Projekte sind die Vorabklärungen weitergeführt worden. Diese Vorschläge, die der Vorsteher des EVED bei verschiedenen Gelegenheiten seinen ausländischen Amtskollegen und -kolleginnen vorstellte, wurden zwar mit Interesse aufgenommen. Ob sie jedoch als ausreichend akzeptiert werden, liess sich noch nicht ausmachen. Gespräche zwischen Bundesrat Ogi und den Verkehrsministern Italiens, Österreichs und der BRD im Oktober brachten keine konkreten Ergebnisse.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.10.1989
SERGE TERRIBILINI

Les pressions de la CE se sont poursuivies sur la Suisse en matière de trafic de marchandises de transit. La décision autrichienne d'interdire le trafic de nuit aux poids lourds les a accentuées, en particulier à propos d'une solution à court terme. En 1989, **la Suisse et la CE ont entamé des négociations** sur ce sujet. La Confédération, par l'entremise de A. Ogi, a déployé une intense activité diplomatique dans le but de faire comprendre sa position à l'Europe. Mais le mandat que le comité des ministres européens a confié à la commission en vue des négociations avec l'Autriche, la Yougoslavie et la Suisse s'est révélé étroit. La principale exigence à l'égard de la Confédération restait l'établissement d'un corridor routier à travers son territoire afin de permettre le transit des poids lourds de 40 tonnes. Pour sa part, la Suisse n'entendait pas négocier une remise en cause de sa limite de 28 tonnes, mais elle offrait à la CE la solution du ferroutage par l'amélioration des voies du Lötschberg et du Gothard afin d'augmenter leur capacité de transit pour les 40 tonnes durant les années quatre-vingt dix. Ceci doit être une solution transitoire avant l'avènement de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).⁴

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.⁵

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.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Au vu de ce blocage, la CE a augmenté la pression sur la Suisse (et l'Autriche, également en prise à des négociations sur le même sujet) en avertissant l'AELE qu'**il n'y aurait pas de traité sur l'EEE sans accord sur le transit**. Cet ultimatum a donc créé un lien implicite entre les deux négociations, même si le commissaire européen aux transports s'en est défendu.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 30.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Peu après, **la Commission de la CE a proposé à la Suisse d'adopter le système des «points écologiques»**, alors en discussion avec l'Autriche. Cette formule consiste à déterminer la pollution annuelle du trafic lourd supportable sur une route, le transit autorisé étant ainsi fonction de la charge sur l'environnement et non de contingents ou de limites de poids. La Suisse, ainsi que les quatre partis gouvernementaux, ne fut pas convaincue et s'est opposée à cette solution. Les arguments invoqués furent que celle-ci nécessiterait une surcharge administrative, ne prendrait en compte que la pollution de l'air, ne conduirait pas à une pensée globale du problème du transport et nécessiterait une modification de la loi pour éliminer la limite de 28 tonnes, ce qui ferait courir le risque d'un rejet en référendum.⁸

ANDERES
DATUM: 06.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Si cet accord a reçu un écho presque unanimement positif, certains observateurs ont néanmoins souligné **son point faible: le fait que la Suisse ne puisse pas limiter le nombre de camions de 28 tonnes**, sauf autorisation expresse de la CE. Cela signifie qu'une quantité illimitée de ce type de camions, dont certains très polluants, pourraient emprunter le réseau routier helvétique, ce d'autant qu'ils seraient dissuadés de passer par l'Autriche pour ne pas gaspiller leurs points écologiques.⁹

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.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 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.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.05.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les pourparlers sur les transports ont débuté quelques jours après l'adoption du mandat de négociations par les ministres de Quinze. Sans surprise, ces tractations ont figuré parmi celles les plus difficiles et n'ont pu être conclues pendant l'année sous revue, à l'instar des autres objets en discussion. En effet, dès le début des négociations, les représentants européens - en réponse aux déclarations helvétiques selon lesquelles il n'était pas question de déroger à l'Accord de transit en ce qui concerne la limite des 28 tonnes - ont fait savoir que la suppression de cette limite constituait l'objectif principal de l'UE. Outre l'argument selon lequel l'entrée en vigueur de l'initiative des Alpes rendait caduque cette mesure, Bruxelles a justifié son intransigeance en affirmant que les incertitudes qui pesaient en Suisse sur la construction des NLFA pouvaient faire craindre le pire, ou du moins ne garantissaient pas l'existence d'infrastructures permettant un volume de transport de marchandises

satisfaisant. Elle a également fait référence à la situation de plus en plus intenable de l'Autriche, qui du fait de l'interdiction des 40 tonnes sur le territoire helvétique, avait vu, depuis son entrée dans l'UE, le volume du trafic sur le Brenner augmenter de 20 pour cent. Un autre point qui a empêché toute possibilité d'accord a été la question du cabotage terrestre, l'Union refusant de satisfaire les exigences de la Confédération. Aussi, mis à part des questions de détails, les principaux points de convergence ont concerné les principes du trafic combiné et de la vérité des coûts, Bruxelles, tout en divergeant sur les moyens permettant de mettre en oeuvre ces principes, se rapprochant de la position helvétique. En outre, les deux parties se seraient mises d'accord au sujet du libre accès aux infrastructures ferroviaires. Concernant le volet aérien, la partie suisse n'a pu obtenir un assouplissement de la position de l'UE sur la question du droit de cabotage. L'aspect institutionnel des exigences de l'Union a également posé problème, la Suisse n'acceptant pas que ce soit la Cour européenne de justice de Luxembourg qui soit compétente en cas de litige. Il semble néanmoins que sur cette dernière question, la Confédération ait assoupli sa position.

A ce sujet, il est à noter que la Commission a publié en fin d'année un livre vert sur le trafic routier. Adhérant au principe de la vérité des coûts, la Commission est favorable à une taxation très différenciée selon le kilométrage parcouru, le lieu (régions périphériques ou ville), l'heure de la journée, le bruit et le degré de pollution du véhicule. Mais cette taxation doit, selon la Commission, couvrir les coûts externes du trafic routier, et non pas, contrairement à ce que prône la politique helvétique, avoir comme objectif principal le transfert de la route au rail. Aussi, elle doit respecter le principe du libre choix du moyen de transport.

Devant cette impasse, **les autorités helvétiques ont tenté de débloquer la situation en proposant de mettre entre parenthèses les questions problématiques**, espérant ainsi pouvoir aboutir à un accord minimal, notamment sur le trafic aérien. **La Commission a rejeté cette demande**, estimant qu'en vertu du principe du parallélisme, le domaine des transports ne pouvait être traité indépendamment des autres objets en discussion. A la fin de l'année, il semblait que seule une redéfinition des mandats de négociations respectifs – c'est-à-dire seule une décision politique comprenant du côté helvétique la levée de la limite des 28 tonnes notamment – pouvait relancer les tractations.¹²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La Suisse et l'Autriche ont conclu en juillet un accord sur le trafic routier. Désormais, à l'instar de ce qui est prévu pour les camionneurs européens, le transit de camions suisses sera contingenté à 36'000 véhicules par année. Le surplus de véhicules devra être transféré de la route sur le rail. Cette adaptation de l'accord signé en 1958 avait été rendue nécessaire suite à l'entrée de l'Autriche dans l'UE, les routiers suisses jouissant d'un régime de faveur par rapport à ceux européens.¹³

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.¹⁴

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.¹⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Alors que la situation semblait passablement bloquée, **la réunion des ministres des Quinze du mois de décembre a redonné quelques espoirs aux négociateurs**, le commissaire européen en charge des transports N. Kinnock – plus réceptif à la politique helvétique – enjoignant les Etats-membres de ne pas laisser s'enliser le dossier. En effet, sur proposition de l'ancien chef des travaillistes britanniques, les ministres des transports ont donné leur accord à un certain nombre de points-clés susceptibles de relancer les tractations. En premier lieu, les ministres des Quinze ont approuvé le principe selon lequel la Suisse est en droit de substituer à la limite des 28 tonnes des mesures fiscales susceptibles de promouvoir le transfert du trafic routier sur le rail. Cette nouvelle taxation ne devra cependant pas dépasser un certain plafond, qui devra être déterminé au sein du futur accord. De plus, afin d'éviter que le trafic ne se déverse encore plus sur l'axe du Brenner (A), les redevances que percevra la Suisse ne pourront être supérieures à celles prélevées par les autorités autrichiennes. En second lieu, les ministres des transports ont donné leur aval à l'idée selon laquelle les deux parties pourront toutes deux bénéficier d'une **clause de sauvegarde**: si la Suisse pourra élever le montant de ses redevances au cas où ses objectifs de transfert du trafic de la route au rail ne devaient pas être atteints, l'UE pourra de son côté exiger la baisse des taxes helvétiques au cas où la construction des NLFA ne se faisait pas dans les délais convenus. Enfin, les ministres européens ont fait leur proposition de la Commission de créer, dès l'entrée en vigueur de l'accord, un corridor contingenté à travers les Alpes. Ce corridor – qui permettrait à un nombre encore indéterminé de camions de 40 tonnes de traverser le territoire suisse – servirait à atténuer les craintes de l'Italie et de la Grèce d'être coupées du reste de l'Europe par la barrière fiscale helvétique.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 09.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En fin d'année, le dossier des transports a connu un **dernier rebondissement, sur le plan de la politique intérieure** cette fois-ci. Le président du PS, P. Bodenmann, a en effet été accusé par la presse et les partis bourgeois de vouloir saboter la nouvelle offre faite par le gouvernement: le conseiller national haut-valaisan aurait téléphoné à une proche collaboratrice du ministre des transports autrichien – quelques jours avant l'entretien que ce dernier devait avoir avec M. Leuenberger – pour lui dire tout le mal qu'il pensait de la proposition helvétique concernant la limite de tonnage. P. Bodenmann l'aurait plus particulièrement incitée à refuser l'offre de la Suisse et à demander, en lieu et place, la levée totale dès 1999 – et non plus progressive dès 2001 – de la limite des 28 tonnes. Selon le président socialiste, la Confédération était tout à

fait en mesure de transférer sur le rail – moyennant une introduction anticipée de la taxe poids lourd kilométrique et quelques travaux d'aménagement au Lötschberg – les nombreux camions qui ne manqueraient pas d'affluer sur les axes de transit helvétiques, déchargeant ainsi les routes autrichiennes. Le chef du DFTCE – qui n'a pris connaissance de l'entretien téléphonique de son camarade de parti que lors de la rencontre avec le ministre autrichien – a vivement réagi, accusant P. Bodenmann de "lui tirer dans le dos" et de ne pas respecter les rôles respectifs de chacun.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 31.01.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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.¹⁸

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 BEZIEHUNGENDATUM: 01.12.1998
LAURE DUPRAZ

Au lendemain de l'acceptation du financement des grands projets ferroviaires (dont les NLFA), lors de la votation du 29 novembre 1998, les ministres européens des transports et une délégation suisse, menée par Moritz Leuenberger, se sont réunis à Bruxelles pour débattre à nouveau du compromis de Kloten et de l'eurovignette. Au terme d'un marathon nocturne, **l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports était sous toit**, les Quinze se sont mis d'accord à l'unanimité. Quelques allègements ont été apportés au compromis de Kloten. Premièrement, la taxe maximale de CHF 330 pour le transit Bâle-Chiasso ne sera effective que lorsque le tunnel de base du Lötschberg des NLFA entrera en service, c'est-à-dire pas avant 2006 ou 2007. En attendant, la Suisse ouvrira ses frontières aux 40 tonnes dès 2005, mais avec une taxe réduite de 10% environ. La Suisse autorisera aussi un plus grand nombre de 40 tonnes à circuler sur son territoire avant 2005: entre 200 000 et 300 000 par an pour 2001 et 2002, et entre 300 000 et 400 000 pour 2002 et 2003. Le transit de camions vides bénéficiera d'un tarif de «faveur» durant la période transitoire; 200 000 camions annuellement pourront bénéficier de ce régime. Concernant l'interdiction de rouler la nuit, la Suisse s'est engagée à simplifier ses formalités douanières (dédouanement possible avant 5 heures du matin) et à octroyer des dérogations pour les camions transportant certains biens périssables. Notons que les membres de l'UE se sont aussi entendus sur le dossier de l'eurovignette. L'Autriche a renoncé à une clause de sauvegarde pour protéger le col du Brenner, puisque la Suisse a accepté, dès 2001, un contingent de 200 000 camions de 40 tonnes. En Suisse, l'accord bilatéral sur les transports a été accueilli favorablement par les milieux économiques et par tous les partis gouvernementaux, à l'exception de l'UDC. Toutefois, les organisations écologistes ont exprimé leurs craintes face à une avalanche de camions.¹⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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.²⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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.²¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 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. ²²

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. ²³

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 Berichtsjahres 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. ²⁴

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil national a décidé de donner suite à une motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Il a également approuvé une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le Conseil fédéral d'intervenir auprès des autorités autrichiennes afin de **défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Dans la mesure où il vise à modérer le transit dans la région de Bregenz (A), ce projet du gouvernement du Land du Vorarlberg et du Ministère autrichien des transports va générer une importante hausse du volume de trafic dans les zones transfrontalières, notamment à Diepoldsau (SG). ²⁵

MOTION

DATUM: 26.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé et transmis au Conseil fédéral trois propositions individuelles adoptées par le Conseil national l'année précédente. Il a tout d'abord soutenu une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le gouvernement d'intervenir auprès des autorités autrichiennes, afin de défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du **projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Ce projet de régulation du transit dans la région de Bregenz (A) génère en effet une très forte croissance du volume de trafic routier dans les zones frontalières suisses. La chambre des cantons a en outre transmis la motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier, afin de réduire les frais de port à la charge de ces

dernières. Enfin, les sénateurs ont approuvé la motion du conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE) (05.3762) en faveur de la libéralisation du transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques.²⁶

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Nachdem eine Motion Walter Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich 2013 im Nationalrat angenommen worden war, folgte der Ständerat in der Frühjahrsession 2014 diesem Entscheid: Obschon Bundesrätin Leuthard auf eine hängige Umweltprüfung in Österreich sowie auf die Zuständigkeit des Kantons St.Gallen im Planungsverfahren hinwies, nahm die kleine Kammer die Motion mit 22 gegen eine Stimme (bei 6 Enthaltungen) an.²⁷

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.12.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Die im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» wieder aufgeworfene Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale beschäftigte Parlament und Öffentlichkeit im Berichtsjahr weiter. Nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Schnellbahnvorhaben Deutschlands und Italiens und die damit verbundene Gefahr einer Umfahrung der Schweiz, sofern diese weiter als «Bremsklotz» im internationalen Nord-Süd-Verkehr wirke, war man sich einig über die Dringlichkeit eines Schweizer Alpenbahnprojekts. Mit einer auch von der kleinen Kammer gutgeheissenen Motion des Tessiner Nationalrats Salvioni (fdp) (Mo. 84.452) wurde die Landesregierung aufgerufen, die Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten und die Frage des Nord-Süd-Transits auf der Schiene als vorrangige Aufgabe der Aussenpolitik zu behandeln. Eine vom Nationalrat als Postulat überwiesene **Motion Schmidhalter (cvp, VS) (Mo. 86.597)** forderte den Bundesrat ebenfalls auf, **den Linienführungsentscheid für eine neue Alpenbahntransversale voranzutreiben und zwar auf der Grundlage eines zusammen mit den Nachbarländern zu entwerfenden Konzepts «Eurorail 2000»**. Die Transportminister Deutschlands, Österreichs, Italiens und der Schweiz setzten einen gemeinsamen Ausschuss ein, der Vorstellungen über die Zukunft der Alpenbahnen und allfälliger neuer Basistunnels bis Ende 1987 ausarbeiten soll. Auch der Europarat unterstützte zur Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene den Bau neuer Alpenbahntransversalen.²⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Les compagnies de **chemins de fer des Etats alpins** (CH, F, I, RFA, A) **ont fondé un comité** afin de favoriser la **collaboration** entre les pays, de coordonner le trafic et de rationaliser les investissements.²⁹

ANDERES
DATUM: 08.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF, les chemins de fer allemands (DB) et autrichiens (ÖBB) ont signé un accord d'alliance: la **TEE Rail Alliance** (TransEuropeanExcellence). Les trois compagnies restent indépendantes l'une de l'autre. Leur premier objectif était de proposer un horaire adapté à tous et d'abandonner les changement de personnel et de trains à la douane. Le second visait à obtenir des tarifs unifiés et transparents. Les CFF, les DB et les ÖBB ont aussi émis la volonté de commander ensemble dans le futur 130 trains à caissons inclinables. Grâce à cette acquisition d'environ CHF 2,5 milliards, les coûts baisseraient de 10%.³⁰

ANDERES
DATUM: 14.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que les trois partenaires de la **TEE Rail Alliance** avaient pris commande ensemble de 116 trains en début d'année, la Deutsche Bahn a renoncé à y participer, en raison de problèmes techniques. Les CFF et les ÖBB ont maintenu leur **achat commun** de 34 et 32 pendulaires à caisses inclinables. Au plan national, les CFF ont commandé une quatrième série de 70 wagons Intercity à deux étages pour un montant de CHF 217 millions. Dans la foulée, les CFF retireront du service plus d'une centaine d'anciens véhicules.³¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La Suisse et l'Autriche ont signé une convention bilatérale sur la collaboration dans le domaine des chemins de fer. Celle-ci a pour objectif d'améliorer le trafic ferroviaire transfrontalier et de réduire les temps de parcours sur les principales lignes internationales, notamment sur la liaison vers l'Allemagne par le Lac de Constance (via Bregenz) et sur le tronçon de l'Arlberg. Le trafic régional est également mentionné dans cette convention (projet Bodan-Rail 2020). Il ne résultera pas de coûts supplémentaires pour la Suisse. Toutes les mesures prévues sur le territoire suisse figurent déjà dans les programmes de projets ferroviaires nationaux (Rail 2000 et raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse LGV).³²

ANDERES

DATUM: 09.12.2012
NIKLAUS BIERI

Mit dem **Fahrplanwechsel** am 9. Dezember hat die SBB ihr Angebot ausgebaut: RegioExpress-Züge zwischen Genf und Lausanne fahren fortan im Halbstundentakt und alternierend nach Vevey oder nach Palézieux-Romont. Das Sitzplatzangebot hat auf dieser Strecke damit um 33 Prozent zugenommen, 13 neue Doppelstockzüge sind im Einsatz. Eine weitere bedeutende Neuerung ist der Halbstundentakt zwischen Zürich und Schaffhausen. Dieser wird mit einem neuen RegioExpress erreicht, welcher die bestehenden InterCity- und InterRegio-Verbindungen ergänzt. Im internationalen Personenverkehr baute die SBB ihr Angebot ebenfalls aus: Auf Verbindungen zwischen Zürich und Österreich ist seit Fahrplanwechsel ein sechstes Paar Railjets unterwegs. Die Reisezeit von Zürich nach Wien verkürzt sich um 20 Minuten. Die TGV Lyria, Tochtergesellschaft der französischen Staatsbahn (SNCF) und der SBB, baute ihre Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz ebenfalls aus: Die TGV-Verbindung Paris-Bern wird bis Interlaken Ost weitergeführt. Auch das Angebot im Regionalverkehr wurde vergrößert, mit einzelnen zusätzlichen Zügen, neuem Rollmaterial und neuen Haltestellen. Zudem hat die SBB die Benutzerfreundlichkeit der Billettautomaten erhöht und die SBB Applikation für Mobiltelefone verbessert. 70 Prozent der verkauften Billets werden von den Kunden am Automaten oder via App in Selbstbedienung gekauft.³³

ANDERES

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2020 vereinbarten die Verkehrsministerien der Schweiz, Deutschlands, Frankreichs und Österreichs, **den grenzüberschreitenden Bahnverkehr, und insbesondere das Nachtzugangebot, weiter zu fördern**. Konkret gehe es um die gemeinsame Beschaffung von Rollmaterial, die Optimierung der Fahrpläne und die Entwicklung von Buchungsplattformen. BAV-Direktor Füglistaler zeigte sich erfreut über den politischen Support für diese verstärkte Zusammenarbeit und wies darauf hin, dass mit den Fern- und Nachtzügen auch der Klimaschutz gestärkt werde. Vincent Ducrot, CEO der SBB, liess verlauten, dass die Nachfrage nach klimafreundlichen Fern- und Nachtzügen weiter steigen werde. Er sei froh, dass nun auch die Deutsche Bahn und die SNCF für die Kooperation hätten gewonnen werden können, nachdem die SBB und die ÖBB bereits früher im Jahr eine Vereinbarung getroffen hätten. Ducrot war überzeugt, dass die Nachtzugverbindungen aus der Schweiz bis 2024 von sechs auf zehn Linien mit insgesamt 25 Destinationen ausgebaut werden können.³⁴

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Afin de rechercher une **réglementation unifiée de l'espace aérien de l'Europe de l'Ouest** apte à résoudre les problèmes d'engorgement et de concurrence, la Suisse, l'Islande, la Finlande et l'Autriche avaient demandé à la CE un accord multilatéral étendant à l'AELE l'application de ses directives et règlements adoptés en 1987.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 17.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'approche du Championnat d'Europe de football 2008, le parlement a approuvé sans discussion **l'Accord entre la Suisse et l'Autriche relatif à la collaboration en matière de sûreté aérienne contre les menaces non militaires**. Identique à l'accord avec l'Allemagne ratifié l'année précédente, le contenu de celui-ci prévoit notamment l'échange systématique de renseignements entre les deux pays et l'amélioration de leurs capacités d'intervention respectives face à une menace concrète.³⁵

Post und Telekommunikation

La Poste a conclu un **accord contractuel avec la Poste autrichienne** (die Österreichische Post) en vue de la création d'une société commune regroupant leurs activités internationales en matière d'envois publicitaires adressés. Cette collaboration participe d'un repositionnement stratégique des deux entreprises sur ce segment du marché en Europe centrale et orientale. Le capital de la nouvelle société sera détenu à hauteur de 35% par l'opérateur helvétique tandis que son homologue autrichien possèdera les 65% restants.³⁶

-
- 1) AB NR, 1987, S. 1447 ff.; AB NR, 1987, S. 1529 f.; AB NR, 1987, S. 232 ff.; AB SR, 1987, S. 487 ff.; AS, 1987, S. 361 ff.; BBl, 1988, I, S. 98 f.; Vat., 24.1.87; 9.9.87; 10.9.87; 23.9.87; 12.1.88; 8.4.88; TA, 27.1.87; 24.3.87; 13.7.87; 20.7.87; 12.8.87; 11.9.87; 14.9.87; NZZ, 22.5.87; 5.9.87; 10.9.87; 12.9.87; 8.10.87; 17.10.87; 3.11.87; 10.11.87; BaZ, 26.5.87; 26.6.87; 24.7.87; 14.10.87; 8.12.87; 24 Heures, 26.6.87; Ww, 16.7.87; SoBlick, 19.7.87; LNN, 28.8.87; 5.9.87; 9.9.87; 10.9.87; 18.9.87; CdT, 14.9.87; BÜZ, 17.9.87; Blick, 28.9.87; Bund, 29.9.87; SHZ, 8.10.87; BZ, 16.11.87; JdG, 8.12.87.
 - 2) NZZ, 1.7.88, 14.7.88, 29.9.88, 16.11.88; Presse vom 17.11.88, 9.12.88, JdG, 5.4. und 15.7.88; Bund, 8.12.88.
 - 3) AB NR, 1988, S. 117; AB NR, 1988, S. 1913 ff.; AB SR, 1988, S. 529 ff.; Geschäftsbericht des Bundesrates 1988; NZZ, 4.8., 5.8., 9.9., 14.10., 17.10, 15.11. und 30.11.88; Presse vom 5.10.88, Bund, 25.5.88; BZ, 17.11.88; TA, 17.8.88, 7.9.88 und 15.11.88; BaZ, 17.11.88.
 - 4) Presse du 19.1.89; BÜZ, 28.2.89; TA, 22.3.89; Vr et NZZ 6.10.89; SHZ 12.10.89
 - 5) 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.
 - 6) 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.
 - 7) JdG, 21.2., 23.2. et 7.3.91.
 - 8) JdG et NZZ, 9.3.91; presse du 13.3., 28.3. et 30.3.91.
 - 9) Presse du 16.2., 25.3., 26.3., 8.10.91, 14.10., 22.10. et 4.12.94; BZ, 28.10.91; Suisse, 13.11. et 29.12.91; SHZ, 5.12.91. NZZ, 22.2., 17.6.91., 26.11.91.; BaZ, 26.2. et 27.3.91; TA, 7.3., 20.6., 7.10. et 9.10.91; Bund, 15.3.91; Ww, 4.4. et 27.6.91; JdG, 12.4., 5.10., 7.10. et 9.10.91; BZ, 29.5.91; LNN, 28.9.92; 24 Heures, 1.10.91; LM, 7.10. et 18.10.91.
 - 10) Presse du 7.11.91.
 - 11) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.
 - 12) Presse des 20.5 et 14.11.95; BaZ et JdG, 24.6.95; SGT, 9.11.95; LZ et 24 Heures, 8.11.95.; 24 Heures et BaZ, 21.12.95; JdG, 29.12.95.
 - 13) JdG, 1.7.95.
 - 14) Presse du 4.4.96.7
 - 15) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96
 - 16) JdG et TA, 7.12.96; presse du 13.12.96
 - 17) Presse des 5.12 et 6.12.96; 24 Heures, 9.12.96.10
 - 18) 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
 - 19) Presse des 1.12, 2.12 et 3.12.98
 - 20) LT und NZZ, 21.10.06.
 - 21) Presse du 8.5.09; DETEC, communiqué de presse, 7.5.09.
 - 22) NZZ, 24.7.10; OFT, communiqué de presse, 14.6.10.
 - 23) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse. Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".
 - 24) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.
 - 25) BO CN, 2007, p. 2061 (Triponez) et 2062 (Walter Müller).
 - 26) BO CE, 2008, p. 146 (Amstutz) et 282 s. (Triponez et Müller)
 - 27) AB SR, 2014, S. 331 f.
 - 28) AB NR, 1986, S. 2034 ff.; AB SR, 1986, S. 568; AB SR, 1986, S. 823 ff.; Geschäftsbericht Bundesrat 1986; Jahresbericht LITRA 1985/86; SGT, 1.2.86, 12.9.86, 22.9.86, 20.10.86; Vr, 15.4.86; Ww, 34, 21.8.86; LNN, 12.9.86; SZ, 3.2.86; NZZ, 3.2.86, 26.2.86; 3.3.86; TA, 20.10.86, 24 Heures, 11.10.86.; Schlumpf (1986). Auf dem Weg zu einer europäischen Verkehrspolitik.
 - 29) TA, 13.3.92.
 - 30) Presse du 8.6.00.
 - 31) TG, 24.2.01; NZZ, 28.3.01; 24h, 14.11.01.
 - 32) OFT, communiqué de presse, 27.10.03.
 - 33) Medienmitteilung SBB vom 8.11.12.
 - 34) Medienmitteilung BAV vom 8.12.20; Medienmitteilung Deutsche Bahn et al. vom 8.12.20; CdT, NZZ, TA, 9.12.20
 - 35) BO CN, 2007, p. 2047; BO CE, 2008, p. 166 s.
 - 36) NZZ, 16.10.10.