

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage | 24.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Strassenverkehr |
| Akteure | Bern, Solothurn |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1990 - 01.01.2020 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Hirter, Hans
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Bern, Solothurn, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Wirtschaft | 1 |
| Wirtschaftspolitik | 1 |
| Strukturpolitik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Verkehrspolitik | 1 |
| Strassenverkehr | 1 |
| <hr/> | |
| Parteien, Verbände und Interessengruppen | 4 |
| Parteien | 4 |
| Grosse Parteien | 4 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|---|
| RK-SR | Kommission für Rechtsfragen des Ständerates |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| RK-NR | Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats |
| LSVA | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe |
| VCS | Verkehrs-Club der Schweiz |

| | |
|---------------|--|
| CAJ-CE | Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| CAJ-CN | Commission des affaires juridiques du Conseil national |
| RPLP | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations |
| ATE | Association transports et environnement (ci-devant AST) |

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Strukturpolitik

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 31.12.1994
HANS HIRTER

Die Kantone Bern, Freiburg, Neuenburg und Solothurn, zu denen sich später auch noch der Jura gesellte, beschlossen, einen **"Wirtschaftsraum Mittelland"** zu gründen. In dessen Rahmen soll insbesondere die Zusammenarbeit im Bildungs-, Wirtschaftsförderungs- und Verkehrsbereich verbessert werden.

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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.¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 23.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a décidé de ne pas donner suite à **deux initiatives du canton de Berne**, prévoyant l'introduction de douze dimanches sans voitures (Kt. lv. 88.204) pour la première **et** du Jeûne fédéral sans voitures (Kt. lv. 88.205) pour la seconde, non plus qu'à celle **du canton de Bâle-Campagne** (Kt.lv. 89.200) désirant l'instauration de plusieurs dimanches de ce type. Les initiants ont motivé leurs textes par des considérations essentiellement environnementales. Si cet argument n'a pas été contesté par la grande chambre, celle-ci s'est cependant opposée aux moyens proposés. Pour elle, de telles mesures n'auraient pas un très grand impact, puisque le trafic serait reporté sur d'autres jours de la semaine. De plus, cela ne pourrait que nuire aux relations de la Suisse avec le reste de l'Europe dans un domaine déjà sensible. Par ailleurs, il fut avancé que des propositions semblables avaient déjà été repoussées en votation populaire, soit au niveau fédéral (1978), soit au niveau cantonal (Zurich en 1989).

Pour les autres mesures prises ou envisagées en faveur de l'environnement (écobonus, généralisation du catalyseur, limitations de vitesse estivales sur les autoroutes et taxe sur l'essence), cf. infra, part. I, 6d (Qualité de l'air).²

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les "initiatives trèfle", composées de trois textes distincts, furent déposées en 1987 par l'AST. Elles avaient pour but d'empêcher la construction de trois tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil. Une quatrième initiative, concernant la N16 (Transjurane), avait été retirée par ses promoteurs l'an dernier. Ces textes, repoussés par le Conseil fédéral et les Chambres en 1989, ont été soumis au verdict populaire le même jour que l'initiative "halte au béton".³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Les résultats des votations pour ces trois initiatives sont pratiquement identiques et constituent un rejet de la part de plus des deux tiers des votants. S'ils sont cependant un peu moins compacts qu'en ce qui concerne l'initiative "halte au béton", la proportion des non romands y est tout aussi massive. Les cantons concernés par les tronçons contestés ont tous repoussé ces textes; en tête viennent Vaud et Fribourg pour la N1 avec plus de 80% de non, puis Zurich pour la N4 avec un peu plus de 65%. Soleure et Berne furent plus réservés en ce qui concerne l'initiative sur la N5, qu'ils ne rejetèrent qu'avec une faible majorité.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)** qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.⁵

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 13.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

A la demande écrite des cantons du Jura, de Soleure et de Bâle-Campagne de classer la **liaison routière Delémont-Bâle** au réseau des routes nationales, le Conseil fédéral a répondu par la négative. Son refus a été motivé par le fait qu'il convenait avant tout d'achever le réseau des routes nationales, puis d'assurer le maintien de la qualité de l'ouvrage et de mieux en utiliser la capacité grâce à la télématique. Les aménagements et les extensions du réseau n'arrivent qu'en quatrième position.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La proposition du Conseil fédéral de **nouvelles coupes budgétaires de CHF 233 millions** pour les trois prochaines années **dans le secteur des routes** a provoqué une levée de bouclier des cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais. Ces mesures d'économies se sont ajoutées à celles déjà prévues par le 7e programme d'investissement à long terme des routes nationales. Les quatre cantons ont demandé au Conseil fédéral de tenir ses promesses et d'achever la construction des autoroutes A5 (évitement de Bienne et tunnel de Serrières), A16 (Boncourt - Porrentruy, Delémont - Choindrez et Moutier - Tavannes) et A9 (Sierre Est - Viège Est). Afin de protester contre les coupes, ils ont appelé leurs citoyens à manifester leur mécontentement sur la place fédérale. 2'000 Jurassiens, Valaisans, Neuchâtelois et Bernois se sont déplacés pour réclamer l'achèvement du réseau autoroutier dans leur canton.⁷

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé **deux projets d'élargissement d'autoroute à six voies**. Le premier, sur proposition du Conseil d'Etat du canton de Zoug, se situe entre les échangeurs de Blegi (Zoug/Cham) et de Rotkreuz sur l'A4 (les projections des experts révèlent qu'après l'ouverture de l'A4, en 2010, le trafic journalier moyen sera de 90'000 véhicules dans le secteur de Zurich Ouest - tunnel d'Islisberg - Knonaer Amt), le second, sur proposition des gouvernements cantonaux soleurois et argovien, se trouve entre les jonctions de Härkingen et Wiggertal sur l'A1. Selon les prévisions, cet aménagement permettra d'absorber le flot des 120'000 véhicules par jour attendus pour 2020. Aux heures de pointe, la croissance du trafic transforme ce tronçon en goulet d'étranglement, où la moindre perturbation cause des ralentissements ou des embouteillages.⁸

ANDERES
DATUM: 30.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 30 novembre, le **tronçon entre Moutier (BE) et Choindez (JU) de l'autoroute A16 (Transjurane) a été inauguré**. Long de 4,3 kilomètres, il permet d'éviter les gorges de Moutier grâce aux tunnels du Raimeux (3'220 mètres) et de la Roche Saint-Jean (230 mètres). Désormais, 48 kilomètres de Transjurane sont ouverts au trafic et 37 restent à construire pour achever la liaison entre Bienne (BE) et Boncourt (JU).⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La **consultation sur le programme d'action visant à augmenter la sécurité routière «Via sicura»** s'est terminée au printemps. Le PDC, le PLR et l'UDC ont rejeté globalement le projet, tandis que le PS l'a soutenu avec des réserves mineures. Tant les partis bourgeois que les associations représentant les intérêts de l'industrie automobile et du transport routier privé ont critiqué la criminalisation des automobilistes induite, selon eux, par le programme sous prétexte de lutter contre une minorité de graves délinquants routiers. À l'inverse, les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Campagne et de Soleure ont réclamé des sanctions plus sévères contre les chauffards.¹⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.09.2010
NICOLAS FREYMOND

La commission des affaires juridiques du Conseil national (CAJ-CN) a décidé de donner suite à deux initiatives du canton d'Argovie, une initiative du canton de Soleure, ainsi qu'à sept initiatives parlementaires déposées par des députés et des groupes de la chambre basse, toutes en faveur d'une **plus grande sévérité à l'égard des chauffards**. À l'inverse, elle a décidé de ne pas donner suite à une initiative Amstutz (udc, BE) prévoyant la publication systématique des jugements et l'inscription des condamnations sur le permis de conduire. Elle a en effet estimé que la définition de la notion de chauffard retenue par l'initiant était inapplicable, car elle ne tenait pas compte de la gravité des infractions. Elle a en outre jugé l'initiative inutile dans la mesure où la publication des jugements est d'ores et déjà possible si l'intérêt public, l'intérêt de la personne lésée ou l'intérêt de la personne habilitée à porter plainte l'exigent. Par ailleurs, elle a relevé que les autorités administratives et judiciaires concernées ont déjà accès à ces informations grâce à des registres automatisés. Suivant sa commission, le plénum a décidé, par 90 voix contre 67, de ne pas donner suite à cette initiative.¹¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Analog zur nationalrätlichen Schwesterkommission, gab die RK-SR neun Initiativen (parlamentarische (09.447-09.453) und Ständes-Initiativen, letztere aus den Kantonen Solothurn (10.303) und Aargau) zum Thema **Verkehrsraser** Folge. Die beiden Rechtskommissionen stellten den Antrag an die KVF, die Anliegen zu bündeln und in die Via-Sicura-Vorlage einfließen zu lassen. Diese gilt als indirekter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ der Vereinigung Roadcross, die Mitte Juni 2011, vier Monate vor Ablauf der Sammelfrist, eingereicht wurde und mehr als 105'000 beglaubigte Stimmen aufwies.¹²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 17.03.2016
NIKLAUS BIERI

Nachdem im September 2015 der Ständerat der Ständesinitiative zur prioritären Berücksichtigung der **Engpassbeseitigung Bern-Wankdorf-Muri** keine Folge gegeben hatte, fand das Ersuchen des Kantons Bern im März 2016 auch im Nationalrat keine Mehrheit: Das Begehren wurde zusammen mit der Ständesinitiative des Kantons Aargau zum Ausbau der A1 behandelt und mit 90 zu 75 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.¹³

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die **zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen** wollte Nationalrat Manfred Bühler (svp, BE) mit einer im Herbst 2017 eingereichten Motion. Der Motionär störte sich insbesondere daran, dass bei der Eröffnung des Ostastes der Autobahnumfahrung von Biel nur deutsche Ortsname auf den Signalisationsschildern verwendet worden sind, obschon der französischsprachige Teil 40 Prozent der Bevölkerung Biels ausmache. Bei Ortschaftstafeln am Ortseingang gelte schliesslich auch die Regelung, dass beide Bezeichnungen verwendet werden, wenn die Sprachminderheit mindestens 30 Prozent der Bevölkerung betrage. Manfred Bühler forderte in seiner Motion die Übernahme dieser Regelung für die Signalisation auf Nationalstrassen und dementsprechende Gesetzes- und Verordnungsänderungen. Zwar lehnte der Bundesrat eine Gesetzesänderung ab und begründete dies mit praktischen Hindernissen wie dem vorhandenen Platz auf Signalisationstafeln und der

Verkehrssicherheit – er erklärte, die unübersichtliche Signalisation könne zu Verwirrung und damit zu Unfällen führen –, doch Bundesrätin Simonetta Sommaruga hatte Anfang Juli 2019 ihren Handlungsspielraum innerhalb der Signalisationsverordnung genutzt, um die zweisprachige Signalisation auf dem Bieler Ostast zu gewährleisten. Die Verkehrsministerin handelte dabei nicht nur unter dem Eindruck der Motion Bühler, sondern auch auf Ersuchen der Berner Kantonsregierung und der Stadt Biel.

Als die Motion Bühler im September 2019 in den Nationalrat kam, beantragte Bundesrätin Sommaruga mit Hinweis auf die erfolgte Anpassung in Biel die Ablehnung der Motion. Der Motionär hielt aber an seinem Anliegen fest. Zwar dankte er der Bundesrätin für das schnelle Handeln in Biel, dennoch wollte er eine Gesetzesänderung anstreben, um auch anderen Städten und Gemeinden eine zweisprachige Signalisation auf der Nationalstrasse zu ermöglichen. Der Nationalrat nahm die Motion mit 149 gegen 34 Stimmen (0 Enthaltungen) an.¹⁴

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

Wie bereits 1988 bei der Gesamtverkehrskonzeption konnte sich die SVP auch beim Energieartikel nicht zu einer Unterstützung der Vorlage ihres eigenen Bundesrates durchringen. An der Delegiertenversammlung der SVP in Einsiedeln standen 97 Befürworter genau 97 Gegnern, unter Anführung von Nationalrat Blocher (ZH), gegenüber, worauf die Stimmfreigabe beschlossen wurde. Freilich gaben wichtige Kantonalsektionen, darunter diejenigen von Aargau, Bern und Graubünden, die Ja-Parole aus. Die beiden Atominitiativen (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium) wurden von den Delegierten mit überwältigendem Mehr zur Ablehnung empfohlen, nur für die **Revision des Strassenverkehrsgesetzes** wurde die Ja-Parole beschlossen. Zum Abstimmungspaket im Frühling gab die SVP die **Ja-Parolen zum Rebbaubeschluss und zur Revision der Bundesrechtspflege** heraus, empfahl hingegen alle Strassenbauinitiativen (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, «Stopp dem Beton») zur Ablehnung.¹⁵

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 22.09.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

1) 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.

2) BO CN, 1991, p. 716 f.; BO CN, 1991, p. 718 f.

3) FF, I, 1990, p.574; FF, I, 1990, p.575ss.; Presse du mois de mars et L'Hebdo, 29.3.90.

4) FF, 1990, II, p. 976ss.; Presse des 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90.

5) Presse du 16.7.99.

6) QJ, 13.7.00.22

7) Presse du 3.7 et 8.11.04 (manifestation); QJ, 9.7.04; LT, 19.10.04; 24h, 5.11.04.

8) DETEC, communiqué de presse, 4.5 (A4) et 2.12.05 (A1); LT, 6.5.05.

9) AZ, LT et NZZ, 1.12.07.

10) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).

11) BO CN, 2010, p. 1296 ss. et Annexes III, p. 211 ss. (CAJ).

12) AB SR, 2011, S. 663; BBI, 2011, S. 6155 f.; Presse vom 15. und 16.6.11 (Raserinitiative von Roadcross).

13) AB NR, 2016, S. 528 ff.

14) AB NR, 2019, S. 1718 f.

15) Presse vom 26.2. und 20.8.90; SVP-Pressedienst vom 21.8.90 (S. 11 f.); SGT vom 22.9.90; SVP-Ja (1990). Nr. 9, S. 1 f.