

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **11.04.2024**

Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Bern, Neuenburg
Prozessarten	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
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Bern, Neuenburg, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 11.04.2024.

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

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständersates
EU	Europäische Union
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
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

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. IV. 88.204) pour la première et du Jeûne fédéral sans voitures (Kt. IV. 88.205) pour la seconde, non plus qu'à celle **du canton de Bâle-Campagne** (Kt.IV. 89.200) désirant l'instauration de plusieurs dimanches de ce type. Les initiateurs 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).¹

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 Wetzwil et la N5 entre Biel 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".²

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 rejettèrent qu'avec une faible majorité.³

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBeschluss
DATUM: 05.08.1998
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compta parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, GastroSuisse et la Fédération suisse des vigneron. ⁴

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. ⁵

ANDERES
DATUM: 30.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 30 novembre, le **tronçon entre Moutier (BE) et Choidez (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). ⁶

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
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. ⁷

MOTION
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiateurs, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de

l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura.⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 17.03.2016
NIKLAUS BIERI

Nachdem im September 2015 der Ständerat der Standesinitiative 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 Begehr wurde zusammen mit der Standesinitiative des Kantons Aargau zum Ausbau der A1 behandelt und mit 90 zu 75 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.⁹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 14.09.2016
NIKLAUS BIERI

Mit der im Oktober 2015 eingereichten Standesinitiative zur **Anerkennung und Finanzierung der Nationalstrassen** wollte der Kanton Neuenburg sicherstellen, dass das Nationalstrassenetz gemäss Netzbeschluss 2012 im Rahmen des NAF erweitert werden kann. Neuenburg ging es dabei vor allem um die Fertigstellung der H20 und um die Entlastung von Le Locle und La Chaux-de-Fonds. Weil der Netzbeschluss vom Parlament in den NAF integriert worden war, beantragten die KVF-Kommissionen beider Kammern, der Standesinitiative keine Folge zu geben, da kein weiterer Handlungsbedarf bestehe. Der Ständerat gab der Initiative am 31. Mai 2016 keine Folge und der Nationalrat zog am 14. September 2016 nach.¹⁰

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, obwohl 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.¹¹

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 22.09.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

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 Arelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, «Stopp dem Beton») zur Ablehnung.¹²

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

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

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

4) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.

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

6) AZ, LT et NZZ, 1.12.07.

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

8) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.

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

10) AB NR, 2016, S. 1357; AB SR, 2016, S. 300 f.

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

12) 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. 1f.