

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>17.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Vernehmlassungen, Schifffahrt</b>
Akteure	<b>Automobil Club der Schweiz (ACS)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Vernehmlassungen, Schifffahrt, Automobil Club der Schweiz (ACS), 1998 - 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 17.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1

# Abkürzungsverzeichnis

**UVEK** Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

**LSVA** Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

---

**DETEC** Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

**RPLP** Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 31.10.2013  
NIKLAUS BIERI

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.<sup>1</sup>

#### Strassenverkehr

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 compte 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 vignerons.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup>

---

1) BBl 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

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

3) Presse du 16.7.99.