

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Nationalstrassen
Akteure	Luzern
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 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
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Escher, Regina
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Escher, Regina; Freymond, Nicolas
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Nationalstrassen, Luzern, 1983 - 2019*. 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
Strassenverkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung

DFF	Département fédéral des finances
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
DFI	Département fédéral de l'intérieur
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

STANDESINITIATIVE
DATUM: 24.10.1983
REGINA ESCHER

In mehreren Gegenden der Schweiz machte sich **Opposition gegen den Nationalstrassenbau** bemerkbar. Die Neuenburger Sektion des Verkehrs-Clubs der Schweiz reichte eine kantonale Initiative ein, welche die direkte Mitsprache des Volkes bei allen zukünftigen Nationalstrassen-Projekten auf Neuenburger Boden verlangt. Die bürgerliche Mehrheit der kantonalen Legislative lehnte das Begehren ab und unterstützte einen Gegenvorschlag des Regierungsrates. Als erster Schritt in Richtung einer Verhinderung der N8 ist eine von der «Aktion Jugend Obwalden» eingereichte Initiative gedacht, die das heute dem Kantonsrat zustehende Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen will. Im Kanton Solothurn genehmigten die Stimmbürger ein Volksbegehren für die Einreichung einer Standesinitiative zur Überprüfung der N5 (bzgl. N5 siehe auch Mo. 83.904). Im Kanton Thurgau hingegen verwarfen die Stimmbürger eine entsprechende Initiative hinsichtlich der N7. Vor allem aus staatspolitischen Gründen bedeutungsvoll ist der geplante Bau einer Nationalstrasse durch den Jura (Transjurane). Der Bundesrat beauftragte das EDI mit der Ausarbeitung einer Botschaft über die Aufnahme der Transjurane ins Nationalstrassennetz. Eine Verstärkung der Mitspracherechte des Volkes im kantonalen Strassenbau wurde von den Luzerner Stimmbürgern gutgeheissen. (Bzgl. N13 siehe auch Mo. 83.555 und Mo. 83.557).¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La croissance ininterrompue du nombre des poids lourds utilisant l'**axe du Gothard** a placé le Tessin proche du point de saturation. Malgré les retards à la douane, la taxe RPLP, les encombrements et les heures perdues dans les bouchons, l'A2 demeure l'itinéraire idéal de franchissement des Alpes, plus attrayant que le Brenner (A) ou le Fréjus (F). Pour réguler cette situation, une task force "Transit routier de marchandises" a été créée. Elle comprenait les représentants des Départements fédéraux des finances (DFF) et des transports (DETEC), des représentants des cantons concernés par le trafic entre Bâle et Chiasso et des transporteurs. Sa première mesure a été de laisser la frontière ouverte les nuits du week-end pascal aux poids lourds afin de faire place aux milliers de véhicules privés lors la journée. Après analyse de la situation, la task force a proposé un paquet de mesures au Conseil fédéral. Pressé par la situation, le Conseil d'Etat du Tessin a lui aussi envoyé son catalogue de mesures. Une des requêtes soumises par le Tessin a immédiatement reçu le feu vert de la Confédération : le système de parking des camions à la douane sera amélioré.

De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aérodromes d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le résorber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés. L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.07.2006
MAGDALENA BERNATH

Basierend auf der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernimmt der Bund 2008 die alleinige Verantwortung für die Nationalstrassen. Dazu gehört neben der Finanzierung des Baus und des Unterhalts auch das **Verkehrsmanagement**. Für den Standort der nationalen Zentrale bewarben sich die Kantone Aargau, Uri, Waadt, Zürich und Luzern. Den Zuschlag erhielt Emmen (LU). Im Rahmen der Ausführungsgesetzgebung zur NFA schloss das Parlament die Kantone von den grossen Unterhaltsarbeiten bei den Nationalstrassen aus.³

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 initiants, 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.⁴

POSTULAT
DATUM: 06.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat bat die KVF-SR den Bundesrat um die «**Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass Luzern und bei anderen Nationalstrassen-Bauprojekten**». Konkret soll der Bund bei Nationalstrassen-Projekten mit Überdeckungen fachliche Unterstützung für Kantone, Gemeinden, Städte oder Dritte vorsehen, sofern die Überdeckung einer städtebaulichen oder landschaftsverträglichen Zielsetzung folgt oder dem Lärmschutz dient. Die gesetzlichen Möglichkeiten der Mitfinanzierung durch den Bund seien auszuschöpfen und eine Anpassung der Verordnungen und der Gesetzesgrundlagen sei zu prüfen, falls dies erforderlich sei.

Das Postulat war im April 2019 eingereicht worden, im Mai beantragte der Bundesrat die Annahme und im Juni 2019 behandelte der Ständerat das Postulat in der Debatte zum Ausbauschnitt 2019. Ständerat Graber (cvp, LU) erläuterte die Umstände: Der Bypass Luzern werde vom Kanton Luzern begrüsst, stosse aber in der Stadt Luzern und auch in der Stadt Kriens auf massiven Widerstand: Es wird eine unzumutbare Lärmbelastung der Anwohnenden befürchtet. Ein überparteiliches Komitee aus Kriens habe beim Bund die Petition «Ein Herz für Kriens. Bypass - so nicht!» mit 3'000 Unterschriften eingereicht, welche eine weitergehende Eintunnelung verlangt. Ständerat Graber sah das Kommissionspostulat quasi als «flankierende Massnahme zum Bundesbeschluss», denn wenn der Bund Hand biete und Bestrebungen für eine weitere Überdeckung (Eintunnelung) nach Kräften unterstütze, könne mit Luzern und Kriens eine Lösung gefunden werden, wie der Bypass Luzern zu realisieren sei.

Nach der einstimmigen Annahme des Bundesbeschlusses zum Ausbauschnitt 2019 am 6. Juni 2019 wurde auch das «flankierende» Postulat vom Ständerat stillschweigend gutgeheissen.⁵

1) AB NR, 1983, S. 1845; AB NR, 1983, S. 1845 f.; AB SR, 1983, S. 713; Jahresbericht LITRA 1982/83; Vat., 8.2., 28.2.83; LNN, 31.3.83; 22.4.83; TA, 28.6.83; BaZ, 7.7.83, 27.10.83.; NZZ, 7.7.7.10. und 24.10.83; TLM, 1.5.,16.8.,18.10.83; Suisse, 10.5.83; Bund, 23.6.83.; Verhandl. B. vers., 1983, V, S. 12

2) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.

3) Presse vom 20.7.06.

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

5) AB SR, 2019, S. 325 ff.; AB SR, 2019, S. 335.