

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **10.04.2024**

Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Uri, Österreich
Prozessarten	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Holenstein, Katrin
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Holenstein, Katrin; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Uri, Österreich, 1987 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 10.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Umweltschutz	2
Naturschutz	2
Sozialpolitik	2
Bevölkerung und Arbeit	2
Bevölkerungsentwicklung	2

Abkürzungsverzeichnis

EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
EG	Europäische Gemeinschaft
BRD	Bundesrepublik Deutschland

AELE	Association européenne de libre-échange
UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CE	Communauté européenne
RFA	République fédérale d'Allemagne

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 zweieinhalbmal 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 Begehr nach einem Eisenbahntunnel 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 strikt 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

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.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 08.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Umweltschutz

Naturschutz

L'Allemagne, la France, l'Italie, la Yougoslavie, le Liechtenstein, l'Autriche et la Suisse ainsi que la CE ont décidé de mener une politique globale de conservation des Alpes par le biais d'une **Convention sur la protection des Alpes** qui tire son origine d'une résolution établie à la conférence de Berchtesgaden (RFA) en 1989. Une série de protocoles doit préciser les mesures à prendre et les lignes de conduite à tenir pour atteindre ce but. Cela concerne notamment cinq domaines: la protection de la nature et du paysage, les transports, l'économie de montagne, le tourisme et l'aménagement du territoire. Les transports forment le volet le plus important; il s'agit de diminuer les risques qu'ils font peser sur les hommes, les animaux et les plantes, en particulier par le transfert de la route au rail du transit de marchandises. Le projet de Convention mis en consultation par le Conseil fédéral a reçu un bon accueil de la part de la majorité des cantons, partis et organisations concernés. Certains opposants, notamment les cantons montagnards comme UR, GR, VS, TI, OW et GL, ont cependant estimé qu'il portait atteinte à la souveraineté cantonale et qu'il pourrait nuire au développement économique des régions de montagne. La Suisse a ainsi signé la convention en novembre, à Salzbourg, tout en émettant certaines réserves et en signalant que le bon déroulement des négociations sur les protocoles additionnels serait une condition de la ratification.³

Sozialpolitik

Bevölkerung und Arbeit

Bevölkerungsentwicklung

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.08.2017
DIANE PORCELLANA

En 2016, la Suisse a connu **plus de naissances et moins de décès**. En comparaison à 2015, le nombre de naissances a cru de 1.5% (2015: 86'559; 2016: 87'883). Cette hausse s'explique par l'augmentation de nouveau-nés de nationalité étrangère. L'indicateur conjoncturel de fécondité est toujours de 1,5 enfant par femme. Les cantons de Genève, du Jura, de Schwyz, du Tessin et de Nidwald sont les seuls à enregistrer une baisse des naissances. Le nombre de décès a diminué de 3.9% (2015: 67'606; 2016: 64'964). Au niveau cantonal, cette tendance s'est également observée, sauf dans les cantons de Schaffhouse, de Thurgovie, du Jura, de Zug, de Glaris et d'Appenzell Rhodes-Intérieures. Seuls le Tessin, le Jura et Uri enregistrent plus de décès que de naissances. L'espérance de vie à la naissance a progressé. Celle des hommes est de 81,5 ans et celle des femmes de 85,3 ans.

La population résidente permanente s'est accrue de 1.1%, soit 92'424 âmes supplémentaires par rapport à 2015. Cela s'explique en partie par le mouvement naturel de la population (différence entre le nombre de naissances et de décès: 22'919). L'autre raison provient du solde migratoire (immigration: 191'683 personnes; émigration: 120'653). Par conséquent, la Suisse compte 8'419'550 individus, soit 4,25 millions de femmes (50.4%) et 4,17 millions d'hommes (49.6%). Tous les cantons ont vu leur population augmenter. Les cantons de Zurich, de Zug et d'Argovie ont le taux d'accroissement le plus élevé, avec +1.5%. Appenzell Rhodes-Intérieures affiche le taux le plus faible avec +0.2%.

Plus de personnes ont obtenu la nationalité suisse en 2016 (2015: 40'689 personnes; 2016: 42'937). La Suisse possède la part d'étrangers la plus élevée (24.5%) en comparaison avec ses voisins (Italie 9.7%; Allemagne 13.3%, France 11.8%; Autriche 18.2%). C'est à Genève, Bâle-Ville et dans le canton de Vaud qu'il y a les plus fortes proportions d'habitants de nationalité étrangère (respectivement 40%, 36% et 34%). A l'inverse, Appenzell Rhodes-Intérieures affiche 11% et Uri 12%, suivis de Nidwald (14%) ainsi que du Jura et d'Obwald (tous deux 15%). Sur les 2,1 millions de personnes de nationalité étrangère résidentes en Suisse, 403'622 sont nées sur le territoire helvétique. Deux tiers des personnes nées à l'étranger proviennent de l'UE ou d'un Etat de l'AELE. Les nationalités les plus représentées sont l'Italie (316'525 individus), l'Allemagne (303'525), le Portugal (268'660), la France (126'970), le Kosovo (109'352), l'Espagne (83'337), la Serbie (68'767), la Turquie (68'744), la Macédoine (65'486) et l'Autriche (41'855). A l'étranger, en 2016, vivaient 774'923 Suisseuses et Suisses, principalement établis en Europe.⁴

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.; BBI, 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) 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.
3) Presse du 31.10.91; Suisse, 5.7. et 27.10.91; TA, 6.7. et 28.10.91; LM, 30.7.91; BZ, 27.8.91; JdG, 12.8.91; NQ, 16.10.91; LNN, 8.11.91; Bulletin de l'OFEFP, 1991, no 4.
4) Communiqué de presse de l'OFS du 29.06.2017; La population de la Suisse 2016; NZZ, 4.4., 7.4.17; LZ, Lib, NZZ, 31.8.17