

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Rime, Jean-François (svp/udc, FR) NR/CN, Blocher, Christoph (svp/udc, ZH) NR/CN, Widmer-Schlumpf, Eveline (bdp/pbd) BR EFD / CF DFF
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

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 1995 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.06.2015
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2015 nahm der Nationalrat die Beratung zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Wie schon in der kleinen Kammer gab es auch in der Volkskammer einen Rückweisungsantrag, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisungsantrag war von Nationalrat François (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden – auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cvp, GR) legte für die Kommissionmehrheit dar, weshalb eine gemeinsame Behandlung von Volksinitiative und NAF nicht wünschenswert sei. Er warf dabei dem Initiativkomitee fehlende Kompromissbereitschaft vor, was von den Nationalräten und Mitgliedern des Initiativkomitees Rime (svp, FR), Binder (svp, ZH) und Amstutz (svp, BE) bestritten wurde. Als Roger Nordmann (sp, VD) für die Kommission sprach und der Initiative einen extremistischen Charakter bescheinigte, empörte sich die SVP-Fraktion. Ulrich Giezendanner (svp, AG), ebenfalls ein Mitglied des Initiativkomitees, forderte eine Entschuldigung für diese "Riesenfrechheit" – was Nordmann jedoch ausschlug. Der Rückweisungsantrag der Minderheit François wurde äusserst knapp mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Für die Rückweisung stimmten die geschlossenen Fraktionen von SVP und FDP mit einzelnen Stimmen aus der CVP und der BDP. Die Fraktionen von SP, Grünen und GLP stimmten geschlossen dagegen. In der weiteren Debatte in der grossen Kammer argumentierten die Gegnerinnen der Vorlage mit den CHF 1.5 Mia., welche der Bundeskasse wegen der Initiative entgehen würden und mit den deswegen notwendigen Sparmassnahmen. Die Befürworterseite stellte hingegen die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur und die hohe Belastung durch Abgaben im Strassenverkehr in den Vordergrund. Der Minderheitsantrag Wobmann (svp, SO), der die Initiative zur Annahme empfehlen wollte, unterlag dem Mehrheitsantrag der Kommission schliesslich mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Für die Minderheit stimmte die geschlossene SVP-Fraktion und ein gutes Drittel der FDP-Fraktion. Die Hälfte der Mitglieder der FDP-Fraktion enthielt sich der Stimme oder entzog sich der Abstimmung. Während die Fraktionen von SP, Grünen und GLP geschlossen für den Mehrheitsantrag stimmten, taten dies die Fraktionen von CVP und BDP grossmehrheitlich.¹

Strassenverkehr

BERICHT
DATUM: 18.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Trente ans après sa mise en service, en 1980, le **tunnel routier du Saint-Gothard** a une nouvelle fois suscité de vives discussions au cours de l'année sous revue. Après que l'OFROU a annoncé que sa réfection nécessiterait la fermeture complète du tunnel, les partis bourgeois se sont mobilisés en faveur de la construction d'un second tube tant au niveau cantonal que fédéral. Au parlement, 100 conseillers nationaux et 28 sénateurs, tous issus des rangs bourgeois, ont déposé à l'automne des propositions individuelles en ce sens. À l'inverse, les partis de gauche, les organisations de protection de l'environnement et l'Initiative des Alpes ont rejeté cette proposition au motif qu'elle allait à l'encontre l'objectif de transfert de la route au rail et violait en ce sens l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Dans le canton d'Uri, l'initiative populaire cantonale lancée par les jeunes UDC en faveur d'un second tube a abouti, tandis que les sections tessinoises des partis bourgeois et la Lega dei Ticinesi ont pris position dans le même sens. Au mois de septembre, le Conseil national a adopté, par 90 voix contre 56, un postulat Rime (udc, FR) (08.3560) visant à ce que le Conseil fédéral examine la possibilité du percement d'un second tube. En fin d'année, le Conseil fédéral a présenté un rapport complet concernant la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard en réponse au postulat de la CTT-CE que lui avait transmis la chambre des cantons l'année précédente. Prévue entre 2020 et 2025, la réfection vise à rehausser le plafond intermédiaire du tunnel, à renouveler le système d'évacuation des eaux et à conformer les installations de sécurité aux normes actuelles. Compte tenu de l'ampleur de l'entreprise, le gouvernement juge nécessaire la fermeture complète du tunnel durant environ 900 jours, évoquant deux options quant à la planification des travaux. La première consiste en la fermeture annuelle du tunnel durant environ deux ans et demi. Réalisés d'une traite, les travaux coûteraient CHF 650 millions. La seconde option prévoit quant à elle la fermeture du tunnel 280 jours par an (de mi-septembre à

fin juin) durant trois ans et demi et des coûts de réfection de CHF 752 millions. Quant à la gestion du trafic durant la réfection, le Conseil fédéral propose le transfert de la route au rail du transport des personnes, via le tunnel de faîte du Saint-Gothard (Göschenen-Airolo), et des marchandises, grâce au tunnel de base du Gothard (Erstfeld-Bodio). Le gouvernement juge cependant que ces solutions ne suffiront pas à empêcher les répercussions négatives de la fermeture du tunnel routier pour les cantons d'Uri et du Tessin. La construction d'un second tube n'est toutefois pas nécessaire: outre son coût élevé (environ CHF 2 milliards), elle exigerait une modification de la Constitution et ne serait pas achevée d'ici au lancement des travaux de réfection. Le Conseil fédéral a par ailleurs assuré que les cantons concernés et les commissions des transports des chambres seront associés aux discussions concernant les deux options préalablement à la décision définitive du collège gouvernemental.²

POSTULAT

DATUM: 02.03.2015
NIKLAUS BIERI

Mittels Postulat unternahm die KVF-NR einen neuen Versuch zur Einführung einer **elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)**. Die E-Vignette war bereits mehrfach angedacht worden und von der Regierung erwünscht, das Volks-Nein in der Abstimmung zur Erhöhung des Vignettenpreises von 2013 (bei welcher es auch um flexiblere Kurzzeit-Vignetten ging, deren Einführung von der Regierung mit der E-Vignette in Zusammenhang gesehen wurde) hatte jedoch das vorläufige Ende dieses Anliegens bedeutet. Bundesrätin Widmer-Schlumpf zeigte sich denn im Rat auch erfreut, dass die E-Vignette erneut geprüft werden solle, und bekundete ihre Bereitschaft, das Postulat zu erfüllen. Widerstand kam von einer Minderheit Wobmann (svp, SO), die in der E-Vignette einen Überwachungsmechanismus und den Grundstein zum Mobility Pricing sah. Der Nationalrat nahm das Postulat im März 2015 mit 129 gegen 51 Stimmen bei 6 Enthaltungen an.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) eine **"Rasche Beseitigung der Exzesse"** in der Bestrafung von Tempo-Sündern im Strassenverkehr. Die im Rahmen der Via Sicura aufgenommene und der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" entlehnte verschärfte Ahndung von bedeutenden Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr werde, so Nationalrat Regazzi, exzessiv angewendet und führe zu einer generellen Kriminalisierung aller Autofahrer. Der Initiator wünscht sich eine Lockerung der Bestrafung von "unbescholtenen Autofahrern" bei gleichzeitiger Beibehaltung von harten Strafen für Raser. Die KVF-NR empfahl im November 2015 mit 13 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die eben erst in Kraft getretenen Massnahmen der Via Sicura sollten nicht bereits wieder geändert werden, zudem entspreche die harte Ahndung von Rasern dem in der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" formulierten Volkswillen. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. In der Debatte im Nationalrat griffen verschiedene Redner der SVP die Via Sicura an, so verdächtigte etwas Jean-François Rime (svp, FR) die Kantone, mit Bussengeldern aus dem Strassenverkehr das Budget aufzubessern, und Jean-Luc Addor (svp, VS) bemängelte, die Via Sicura verhindere zwar Verkehrstopfer, provoziere aber "soziale, berufliche und familiäre Opfer". Mit 113 zu 72 Stimmen bei 4 Enthaltungen folgte der Nationalrat der Minderheit und gab der Initiative Folge. Die geschlossen stimmende SVP-Fraktion konnte dabei auf die Unterstützung einer Mehrheit von FDP, CVP und BDP zählen.

Die KVF-SR teilte die Auffassung ihrer Schwesterkommission und empfahl am 14. April 2016 einstimmig, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Sie verwies zudem auf das von ihr eingereichte Postulat 16.3267, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Der Ständerat folgte seiner Kommission am 8. Juni 2016, nahm das Postulat an und gab der parlamentarischen Initiative Regazzi mit 20 zu 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen keine Folge.⁴

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La **controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995**. En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes.⁵

MOTION
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national, le Conseil des Etats a approuvé une motion Fabio Pedrina (ps, TI) (07.3272) visant à optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par une révision du système de tarification du sillon qui prenne en compte, d'une part, le rapport entre l'offre et la demande et, d'autre part, la plage horaire. L'intégration de ces deux critères doit faciliter la vente des sillons les moins attractifs grâce à un prix plus faible. Les sénateurs ont par ailleurs assorti cette décision de principe de directives relatives à sa mise en œuvre. Ils ont ainsi approuvé une motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire** d'ici à la fin du premier semestre 2009 en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur, puis de présenter un projet comportant les modifications législatives nécessaires dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national a quant à lui approuvé sans discussion une motion Rime (udc, FR) (08.3596) identique à la motion Büttiker.⁶

MOTION
DATUM: 04.06.2009
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté tacitement la motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser le système de tarification du sillon** afin d'optimiser les capacités du réseau national en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur. Le texte transmis enjoint également le gouvernement de présenter, dans un second temps, un projet législatif plus ambitieux dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil des Etats a quant à lui décidé de transmettre la motion jumelle Rime (udc, FR) (08.3596) approuvée l'année précédente par la chambre du peuple. Sur le même Sujet, le Conseil national a en outre transmis la motion Pedrina (ps, TI) (07.3272) telle que modifiée formellement par le Conseil des Etats l'année précédente.⁷

- 1) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15
- 2) NZZ, 28.1 (Uri) et 28.4.10 (Tessin); presse du 13.10 (partis bourgeois) et du 18.12.10 (CF); BO CN, 2010, p. 1442 s.
- 3) AB NR, 2015, S. 25 f.
- 4) AB NR, 2015, S. 2217 f.; AB SR, 2016, S. 406 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR; LMD, NZZ, 9.6.16
- 5) Presse du 30.1, 4.2, 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95
- 6) BO CE, 2008, p. 280 ss. (Pedrina) et 861 s. (Büttiker); BO CN, 2008, p. 1956.
- 7) BO CN, 2009, p. 1045; BO CE, 2009, p. 669; BO CN, 2009, p. 667 ss.