

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Anderes
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Hirter, Hans
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zosso, Oscar

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zosso, Oscar 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Anderes, 1973 – 2022*. 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
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	7
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	8
Umweltschutz	8
Luftreinhaltung	8
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	8
Parteien	8
Grosse Parteien	8

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EU	Europäische Union
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
UE	Union européenne
CEE-ONU	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
SEV	Syndicat du personnel des transports
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 06.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Si cet accord a reçu un écho presque unanimement positif, certains observateurs ont néanmoins souligné **son point faible: le fait que la Suisse ne puisse pas limiter le nombre de camions de 28 tonnes**, sauf autorisation expresse de la CE. Cela signifie qu'une quantité illimitée de ce type de camions, dont certains très polluants, pourraient emprunter le réseau routier helvétique, ce d'autant qu'ils seraient dissuadés de passer par l'Autriche pour ne pas gaspiller leurs points écologiques.¹

ANDERES
DATUM: 04.04.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Conscient de la détermination de l'UE sur la question des 28 tonnes, **le Conseil fédéral a révisé le mandat de négociations** de ses représentants, à la suite d'une large consultation intérieure avec les partis et les principaux milieux concernés. A la différence des propositions précédentes, le nouveau mandat prévoit explicitement d'abolir la limite des 28 tonnes. Plus précisément, cette limite devrait être dès 2001 rehaussée à 34 tonnes, puis en 2005 totalement abandonnée, la Suisse reprenant alors la législation européenne en matière de tonnage. Parallèlement, pour respecter les exigences de l'initiative des Alpes, des mesures fiscales – principalement la taxe poids lourd liée aux prestations et la redevance alpine – seraient progressivement introduites afin de réaliser le transfert du trafic de la route au rail (2001: taxe poids lourd; 2005: taxe sur le transit alpin). Le montant de ces nouvelles taxes devrait être harmonisé avec celui en vigueur en Europe afin d'éviter tout effet de contournement du trafic aux dépens de l'Autriche et de la France. Cependant, une clause de sauvegarde devrait permettre à la Confédération de prélever des taxes suffisamment élevées au plus tard en 2005, ce même dans l'hypothèse où l'UE n'aurait pu adapter sa fiscalité routière au principe de la vérité des coûts. En ce qui concerne l'accès immédiat au Plateau pour les 40 tonnes européens, le Conseil fédéral a en revanche refusé d'aller dans le sens désiré par les Quinze, estimant notamment impossible de s'assurer que les poids lourds de ce gabarit se limitent bel et bien aux seules grandes villes helvétiques.²

ANDERES
DATUM: 02.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.³

ANDERES
DATUM: 18.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés. Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour

promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.⁴

ANDERES
DATUM: 27.10.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Vertreterinnen und Vertreter der Umwelt- und Verkehrsministerien der Alpenländer verabschiedeten Ende Oktober 2022 einen **länderübergreifenden Aktionsplan für klimafreundliche Mobilität in den Alpen**. Auf Initiative der Schweizer Umwelt- und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga hatten sich die Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien, Liechtenstein, Monaco und die Schweiz zur Trägerschaft mit dem Namen «Simplon-Allianz» zusammengeschlossen.

Das Ziel des Aktionsplans bestand darin, den Verkehr im Alpenraum bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Dafür sah der Plan Massnahmen in drei Bereichen vor: Im **Güterverkehr** soll die Verlagerung auf die Schiene mittels eines Dialogs über eine alpenweite Verkehrsabgabe für schwere Nutzfahrzeuge sowie der Förderung des Ersatzes von fossil betriebenen Lastwagen durch emissionsfreie Fahrzeuge gestärkt werden. Im Bereich des **grenzüberschreitenden Personenverkehrs** soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Dies könne unter anderem durch die Einführung von alpenweit gültigen ÖV-Billetten oder -Abonnements und durch die Stärkung von Nachtzugsverbindungen geschehen. Da bei der **Tourismus- und Freizeitmobilität** ein grosser Teil der Emissionen auf die An- und Abreise entfalle, sah der Aktionsplan drittens vor, die Bahnverbindungen in die alpinen Destinationen zu verbessern und den Langsamverkehr in den Tourismusorten zu stärken.⁵

Strassenverkehr

ANDERES
DATUM: 07.06.1973
OSCAR ZOSSO

Das **Verlangen nach einer stärkeren Eindämmung der Verkehrsimmissionen** machte sich vermehrt bemerkbar. Zwar fand eine vom Nationalrat 1972 unterstützte Forderung, dass ab 1975 nur noch praktisch abgasfreie Fahrzeuge zugelassen werden sollten, die Zustimmung der Kleinen Kammer nicht, doch wünschten beide Räte vom Bundesrat innert Jahresfrist Vorschläge für eine Verschärfung der Abgas- und Lärmvorschriften. Bundesrat Furgler sprach sich in diesem Zusammenhang für eine etappenweise Reduktion der Abgase um 90 Prozent aus. Der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz genügten diese Stellungnahmen jedoch noch nicht, und sie kündigte neue Vorstösse an. Zudem lancierte eine sanktgallische «Arbeitsgruppe saubere Schweiz» ein Volksbegehren für eine drastische Beschränkung der Benzinmotorabgase (Albatros). Das verbreitete Unbehagen über die Verkehrsimmissionen wurde im Dezember noch durch eine weitere Initiative, die strengere Lärmbestimmungen im Strassenverkehr verlangte, unterstrichen. Andererseits wurde das im Vorjahr eingeleitete Verfahren für einen Beitritt der Schweiz zum europäischen Abkommen über Ausrüstung und Bestandteile von Motorfahrzeugen mit der Genehmigung durch den Nationalrat abgeschlossen (BRG 11380). Darauf erliess der Bundesrat gegen Jahresende strengere Abgasvorschriften im Rahmen einer Revision der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge. Schon im Sommer hatte er auf einen Vorstoss im Nationalrat bekanntgegeben, dass eine Arbeitsgruppe Richtlinien für die Lärmbekämpfung in der Nähe von Hochleistungsstrassen ausarbeite (Po. 11420). Die Verwendung von Stifreifen im Winter wurde noch einmal einschränkenderen Bedingungen unterstellt (Po. 11620).⁶

ANDERES
DATUM: 02.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Estimant que l'introduction de la nouvelle taxe entraînera vraisemblablement un renchérissement non négligeable des transports routiers, la majorité bourgeoise de la petite chambre argua qu'il était nécessaire de **restreindre au maximum les conséquences négatives que ce nouvel impôt pourrait avoir pour l'ensemble de l'économie** et plus particulièrement pour les régions montagneuses et périphériques, qui ne peuvent reporter leur trafic routier sur le rail faute d'infrastructure ferroviaire suffisante. De plus, contrairement à ce qu'affirmaient les défenseurs de montants plus élevés, la fourchette adoptée suffisait amplement à atteindre les buts poursuivis, une taxe de 2,5 centimes permettant, de l'avis même du gouvernement, à la fois de couvrir les coûts externes du trafic routier (1,15 milliards), de favoriser un transfert conséquent des camions de la route au rail et d'assurer le financement des NLFA. A ceux qui arguaient que le montant maximal prévu ne couvrirait que certains coûts externes (accidents, dégâts au bâtiment, atteintes à la santé) sans tenir compte des dégâts à l'environnement, de nombreux sénateurs ont rétorqué qu'en l'absence d'un consensus scientifique sur l'estimation monétaire de ce second type de coûts, il fallait laisser cette question en suspens. Enfin, il fut relevé, eu égard à l'intransigeance manifestée par l'UE dans le cadre des négociations bilatérales, que toute taxe dépassant les 2,5 centimes était illusoire et empêcherait d'aboutir à un quelconque accord.

ANDERES
DATUM: 12.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Transmis au **Conseil national**, le projet de loi fut également vivement discuté. Après avoir rejeté, lors de l'entrée en matière, des propositions de renvoi Friderici (pl, VD) et de l'ex-automobiliste Scherrer (pdl, BE), les conseillers nationaux portèrent eux aussi leur attention sur le montant de la taxe. A ce sujet, pas moins de **six propositions furent soumises à l'approbation des députés**. Outre la fourchette décidée par la chambre des cantons et celle chère au gouvernement - soutenues respectivement par le groupe radical et une majorité de la CTT -, la grande chambre eut notamment à examiner une proposition Giezendanner (udc, AG) prévoyant de plafonner la taxe à 1,3 centime. Selon le député argovien, appuyé par son propre groupe ainsi que par les représentants des partis libéral et de la liberté, les montants prônés par le Conseil des Etats ne pouvaient que conduire à un renchérissement inacceptable pour le consommateur et pénaliser les régions périphériques et montagneuses. A l'autre extrême figuraient les propositions socialistes et écologistes préconisant des fourchettes allant jusqu'à 4, voire 6 centimes.

ANDERES
DATUM: 12.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

De retour au Conseil national, la proposition des sénateurs fut adoptée par une large majorité des députés. Opposés à la solution finalement choisie, les socialistes et les écologistes ont proposé en vain que le montant de trois centimes soit fixé de manière impérative dans la loi.⁷

ANDERES
DATUM: 05.04.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le 5 avril, l'ultime tronçon de l'**autoroute A1** (Genève-Sankt-Margrethen/SG), reliant Yverdon à Payerne (VD), a été ouvert.⁸

ANDERES
DATUM: 22.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La société d'exploitation du **tunnel routier du Grand-Saint-Bernard** (VS) a décidé de construire une galerie de sécurité. La solution préconisée par les experts a été celle retenue : une galerie de 3,9 mètres de large parallèle au tunnel sera percée afin de fournir un échappatoire en cas d'accident et de permettre une voie d'accès pour les véhicules d'intervention. Certains aspects techniques du projet devront encore être approfondis avant que l'appel d'offre puisse être lancé.⁹

ANDERES
DATUM: 21.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le 25 octobre, une **collision frontale entre deux camions** s'est produite dans la section tessinoise du **Gothard**. Le feu et les explosions, qui s'en sont dégagés, ont provoqué la mort de onze personnes et un effondrement partiel de la voûte sur une portion de 100 mètres. L'état d'ébriété du conducteur est une des causes majeures de l'accident. L'accident a bien entendu apporté de l'eau au moulin des promoteurs du percement d'une deuxième galerie au Gothard. Le tunnel du San Bernardino (GR) et le col du Gothard, dans une moindre mesure, ont absorbé l'essentiel du surplus de trafic des poids lourds. Devant l'explosion du nombre de camions, le gouvernement des Grisons a décidé, après avoir consulté les autorités fédérales, d'introduire une circulation alternée et une distance de sécurité de 150 mètres. Après deux mois de travaux - le 21

décembre –, le tunnel a pu être réouvert au public, mais en circulation alternée. Tandis que les véhicules légers pouvaient circuler en trafic bidirectionnel, les poids lourds devaient attendre l'heure ou les deux heures qui séparaient les changements de sens de circulation. En outre, ils devaient respecter une distance minimale de 150 mètres.¹⁰

ANDERES
DATUM: 02.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Au cours de la deuxième table ronde, les protagonistes du dossier ont décidé de changer de système dès que les travaux d'amélioration de la ventilation seraient achevés en automne. Le nouveau système de régulation du trafic des camions, dit du "compte-gouttes", et la circulation bidirectionnelle ont ainsi été réintroduits le 30 septembre sur l'axe du Gothard. Au San Bernardino, la circulation alternée a été maintenue. Le **compte-gouttes** consiste à faire passer les camions un à un par le tunnel, à une cadence souple dont la fourchette varie entre 60 et 150 véhicules par heure et par sens, en fonction de l'affluence des voitures de tourisme. Le débit total dans un sens est limité à 1'000 unités-voitures particulières (UVP), un camion correspondant à 3 UVP. En cas de forte affluence, soit plus de 550 voitures par heure et par sens, le nombre de passages de poids lourds est réduit et les automobilistes ont la priorité. Une première régulation sommaire est réalisée sur des aires de stationnement avancées, avant que le débit ne soit affiné dans les zones de régulation proprement dites. Le Conseil fédéral a décidé de faire bénéficier d'un **traitement préférentiel les camions à destination et au départ du Tessin**, afin de ne pas pénaliser l'économie de ce canton. Pour identifier les camions bénéficiant de cette priorité – sauter les aires avancées et de passer directement par le "compte-gouttes" en perdant moins de temps –, un nouveau signal avec "S" inscrit en jaune sur un carré rouge de 25 centimètres de côté a été créé.¹¹

ANDERES
DATUM: 23.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Un nouveau tronçon de l'**A5** a été ouvert entre **Vaumarcus et Bevaix** (NE). Sur 7,5 kilomètres, 4,6 km sont sous terre et environ 1'800 mètres sont des tranchées couvertes ou semi-couvertes. Avec ses deux tunnels (Sauges et Gorgier), la facture s'élève à CHF 730 millions. Pour l'Expo 02, le tronçon de l'A5 de 23 kilomètres entre Bienne et Soleure a été inauguré. Même s'il n'y avait pas d'obstacle naturel à franchir, 6,4 kilomètres ont été enterrés dans cinq tunnels afin de préserver la faune. Le tunnel de Witi (SO) sert ainsi à protéger l'escale des oiseaux migrateurs. Le coût de ces 23 kilomètres était de CHF 1,5 milliard.¹²

ANDERES
DATUM: 16.05.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Les représentants de la Suisse et de l'Allemagne ont signé un accord relatif à la construction et à l'entretien d'un **pont autoroutier sur le Rhin** entre Rheinfelden (AG) et Rheinfelden (Bade-Wurtemberg). L'accord scelle la construction du pont frontière franchissant le Rhin et servant à la desserte d'accès à la route nationale suisse A 3 et à l'autoroute allemande. Le Conseil fédéral a approuvé le projet relatif à la réalisation du tube de réfection du Belchen sur l'A2. Les conditions géologiques particulières de cette région jurassienne soumettent les deux tunnels du Belchen (BL-SO) à des pressions élevées, d'où la nécessité d'y faire des fréquents travaux d'entretien et de réfection. L'existence d'un tube ad hoc permettra de maintenir le trafic sur quatre voies pendant ces opérations. Le Conseil fédéral a décidé de transformer le tronçon à deux voies de l'A4 entre Andelfingen (ZH) et la limite cantonale de Schaffhouse en une mini-autoroute à quatre pistes à chaussée séparée. (Les voies de circulation sont moins larges et ne comprennent pas de bande d'arrêt d'urgence sur toute la longueur.) L'aménagement nécessitera un investissement de CHF 140 millions. Conformément aux nouvelles lignes directrices du Conseil fédéral, la réalisation de l'A4 entre Winterthur et Schaffhouse est prioritaire compte tenu de la densité du trafic. Les autorités argoviennes ont ouvert la troisième galerie du tunnel du Baregg. Il faudra attendre 2004 pour que la rénovation des anciennes galeries soit terminée.¹³

ANDERES
DATUM: 01.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Après le rejet du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti", tant les partisans que les opposants à Avanti ont concédé que des mesures s'imposaient dans le domaine des transports. Moritz Leuenberger a donc **convié les milieux intéressés à discuter** de ce point ainsi que des autres problèmes liés aux transports. L'UDC a décliné l'invitation, préférant réclamer une réduction des taxes routières. Les divers intervenants ont été d'accord pour dire que les problèmes du trafic d'agglomération devaient être résolus de toute urgence. L'achèvement du réseau des routes nationales, la prise en compte des régions périphériques et l'utilisation adéquate de l'impôt sur les huiles minérales

n'ont pas été contestés. Des divergences sont par contre apparues sur d'autres thèmes, tels que le fonds d'infrastructure, le road pricing et l'extension des routes nationales.¹⁴

ANDERES
DATUM: 24.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a choisi de construire à Erstfeld (UR) le premier **centre de grande envergure de contrôle des poids lourds sur l'axe nord-sud**. Il sera mis en service en 2008. La construction de treize autres centres a également été agendée. Entre 320 et 500 poids lourds pourront y stationner. Les coûts sont évalués à CHF 55 millions, dont 97% assumés par la Confédération et le reste pris en charge par le canton d'Uri.¹⁵

ANDERES
DATUM: 01.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Au mois de mai, les tronçons Grandson – Vaumarcus/VD (limite cantonale) et Bevaix –Areuse/NE de l'autoroute A5 ont été mis en service. Avec l'ouverture de ces 23 kilomètres séparant Areuse et Grandson, l'A5, dont des portions étaient déjà en activité, est devenue praticable de la frontière berno-neuchâteloise à Yverdon, où elle rejoint l'A1. Après six ans de travaux, les **contournements autoroutiers de Delémont et de Porrentruy sur l'A16** ont été ouverts au trafic en novembre. Les autres tronçons qui ont été ouverts durant l'année sous revue sont la route de liaison N3 – A98 (D) à Rheinfelden/AG (installations douanières et pont sur le Rhin), le contournement de Flüelen (UR) sur l'A4, l'échangeur Zurich-Sud sur l'A4, la mise en tranchée couverte d'Entlisberg et le contournement de Klosters (GR), Route du Prättigau, sur l'A28.¹⁶

ANDERES
DATUM: 08.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Der deutsche Verkehrsminister Tiefensee, der Ministerpräsident von Baden-Württemberg Oettinger, Bundespräsident Leuenberger und der Aargauer Baudirektor Beyeler eröffneten eine **Autobahn-Rheinbrücke mit Zollanlage in Rheinfelden**. Das Teilstück verbindet die schweizerische A3 mit der deutschen A98 und entlastet die beiden Rheinfelden (AG und D).¹⁷

ANDERES
DATUM: 04.09.2007
NICOLAS FREYMOND

La construction du centre de contrôle des camions de Erstfeld a débuté à la fin de l'été. Sa mise en service est prévue pour 2009. Le centre contrôlera alors 150 des 1'500 camions qui empruntent quotidiennement le tunnel du Gothard et fournira une aire de stationnement pour 350 véhicules (jusqu'à 700 en cas d'urgence). Sur le versant sud du Gothard, d'importants désaccords subsistent concernant le site de Bodio (TI), qui mettent aux prises, d'une part, les autorités et populations locales et, d'autre part, le Conseil fédéral, l'OFROU et le canton du Tessin.¹⁸

ANDERES
DATUM: 18.10.2007
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFROU a annoncé que les **travaux d'élargissement de l'autoroute A1 entre Härkingen (SO) et Wiggertal (AG)** coûteraient CHF 170 millions, et non CHF 88 millions (estimation précédente). Régulièrement engorgé, ce tronçon de neuf kilomètres va passer de quatre à six pistes, de sorte à garantir la fluidité du trafic (100'000 véhicules/jour). Selon la planification de l'OFROU, les travaux, d'une durée de deux ans, débiteront dans le meilleur des cas à fin 2009.¹⁹

ANDERES
DATUM: 30.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 30 novembre, le **tronçon entre Moutier (BE) et Choindez (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).²⁰

ANDERES
DATUM: 10.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **centre de contrôle du trafic poids lourds d'Erstfeld (UR)** a été mis en service à la fin de l'été de l'année sous revue.²¹

ANDERES
DATUM: 12.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November des Berichtsjahrs konnte der **Abschnitt Boncourt-Bure der Transjurane A16** in Betrieb genommen werden.²²

ANDERES
DATUM: 18.12.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Dezember 2018 unterzeichneten Bundesrätin Leuthard und Vertreterinnen und Vertreter der Auto-, Elektrizitäts- und Immobilienbranche, der Verkehrsverbände und von Bund, Kantonen und Gemeinden die **«Roadmap Elektromobilität 2022»**. Diese zielt auf eine Erhöhung des Anteils der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen von Personenkraftwagen auf 15 Prozent bis 2022. Die Roadmap enthält dazu konkrete Massnahmen in den Bereichen Marktentwicklung, Ladeinfrastruktur und Rahmenbedingungen, etwa die Schaffung von Lademöglichkeiten in Gebäuden, den Aufbau eines nationalen Schnellladenetzes und die gezielte Ausbildung von Fachpersonal. Die Roadmap steht gemäss Wortlaut weiteren Akteuren offen und weitere Massnahmen könnten jederzeit integriert werden. Die Öffentlichkeit sollte regelmässig über den Stand der Umsetzung informiert werden.²³

ANDERES
DATUM: 16.11.2021
MARCO ACKERMANN

Zusammenfassung

Umsetzung der EU-Mobilitätspakete zur Regulierung des Transportwesens auf der Strasse

Zur Regulierung des Transportwesens auf der Strasse schnürte die EU-Kommission im Mai 2017 ein Gesetzesbündel mit dem Titel «Mobilitätspaket». Aufgegliedert in drei Teile sollten Sozialdumping verhindert und ein fairer Wettbewerb in der Branche sichergestellt werden.

Im Mobilitätspaket I sollten Berufszugangsregeln und Sozialvorschriften definiert werden. Das EU-Parlament verabschiedete im Sommer 2020 die entsprechenden Rechtsakte (Verordnung (EU) 2020/10549; Verordnung (EU) 2020/105510; Richtlinie (EU) 2020/105711). Dieses Paket umfasste damit wiederum drei Teile, welche auch mit drei verschiedenen Revisionspaketen – zumindest teilweise – ins Schweizer Recht übernommen werden sollten:

Mit einem ersten Revisionspaket setzte der Bundesrat per Jahresbeginn 2022 Bestimmungen zu Arbeits- und Ruhezeiten von Chauffeuren und Chauffeuren um. Mit einem im Sommer 2023 vorgestellten zweiten Revisionspaket sollten technische Aspekte betreffend den Fahrtschreiber definiert werden. Ein drittes Revisionspaket, welches der Bundesrat im Mai 2023 präsentierte, befasste sich schliesslich mit der Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung auf kleinere Camions. Bei einigen weiteren Bereichen verzichtete der Bundesrat vorerst auf eine Angleichung an EU-Recht.

Im Mobilitätspaket II umschrieb die Kommission Bestimmungen zum Einsatz intelligenter Systeme zur Messung der Infrastrukturnutzung. Ein Mobilitätspaket III umfasste schliesslich umwelttechnische und sicherheitstechnische Aspekte.

Chronologie

Umsetzung Mobilitätspaket I: Erster Teil (Arbeits- und Ruhezeiten)

Umsetzung Mobilitätspaket I: Zweiter Teil (Fahrtschreiber)

Umsetzung Mobilitätspaket I: Dritter Teil (Chauffeurverordnung)

Umsetzung Mobilitätspaket II

Umsetzung Mobilitätspaket III

²⁴

ANDERES
DATUM: 16.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Mai 2022 wurde die 2018 lancierte **Roadmap Elektromobilität** ausgebaut und bis ins Jahr 2025 verlängert. Die von der Automobil-, Elektrizitäts-, Immobilien- und Fahrzeugflottenbranche sowie von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden getragene Initiative will mit einer breiten Palette von neuen Massnahmen bis 2025 drei Ziele erreichen: Zum einen sollen die reinen Elektroautos und Plug-in-Hybride einen Anteil von 50 Prozent an allen Neuzulassungen erreichen; zweitens sollen 20'000 allgemein zugängliche Ladestationen aufgebaut und drittens allgemein ein «nutzerfreundliches und netzdienliches Laden» gefördert werden.²⁵

ANDERES
DATUM: 19.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Mai 2022 zog das ASTRA eine Zwischenbilanz zum ersten Einsatz der so genannten **ASTRA Bridge**, einer mobilen Baustellenbrücke. Diese war im Frühjahr 2022 bei den Belagersarbeiten auf einem Abschnitt der Autobahn A1 im Kanton Solothurn im Einsatz. Dadurch können Bauarbeiten an der Autobahn ausgeführt werden, währenddem die Fahrzeuge mittels Brücke weiterhin über den entsprechenden Strassenabschnitt fahren. Nachdem ein Strassenabschnitt saniert wurde, wird die Brücke GPS-gesteuert zum nächsten Abschnitt verschoben. Das ASTRA zog im Mai 2022 eine positive Bilanz; die Montage der Brücke und die Verschiebungen seien wie geplant verlaufen und auch die Bauarbeiten unter der Brücke hätten durchgeführt werden können. Optimierungspotential sah das ASTRA jedoch noch bei den Auf- und Abfahrtsrampen. Zwar habe sich der Verkehr mit der Zeit verflüssigt, es seien aber vor allem im Berufsverkehr am Morgen Staus zu verzeichnen gewesen, da die Neigung der Rampen für die Lastwagen Probleme mit sich gebracht hätten. Das ASTRA habe daher entschieden, nach Abschluss der laufenden Arbeiten die Rampen zu verbessern. Die Solothurner Zeitung berichtete dann jedoch einen Monat später, dass die ASTRA Bridge nun doch frühzeitig wieder demontiert werde, da sich der Verkehr nicht so stark wie erhofft verflüssigt habe. Es würden nun Verbesserungen an den Rampen vorgenommen.²⁶

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 15.11.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschiffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschiffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.²⁷

ANDERES
DATUM: 20.05.2020
NIKLAUS BIERI

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Mitte Mai 2020 zeichnete sich ein **Aus für das Schweizer Fernbusnetz** ab. Seit 2018 hatte Eurobus in Kooperation mit Flixbus mit einer Konzession des BAV einige Schweizer Städte mit Reisebussen verbunden. Die Öffnung für Fernbusse auf nationalen Linien war im Nachgang des Berichts zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus) erfolgt. Wegen ungenügender Auslastung und dem Preisdruck war das Geschäft aber nicht rentabel: Im November 2019 gab Eurobus die sofortige Einstellung des Fernbusbetriebs in der Schweiz bekannt. Zwar hiess es bei Eurobus erst, man werde wieder eine Konzession beantragen, doch im Frühjahr 2020 zog Eurobus das Konzessionsgesuch zurück. Auch das österreichische Reiseunternehmen Dr. Richard, das ebenfalls ein Konzessionsgesuch für nationale Fernbuslinien eingereicht hatte, zog dieses im Frühjahr 2020 zurück – über die Gründe schwieg sich das Unternehmen aus. Damit ist nun kein Konzessionsgesuch hängig, es scheint keine Interessenten zu geben für den Betrieb nationaler Fernbusverbindungen. Weiterhin angeboten werden Fernbusreisen aus der Schweiz in andere Länder, auch internationale Fernbuslinien, die in der Schweiz halten, fahren weiterhin. Internationale Fernbusbetreiber dürfen jedoch wegen des Kabotageverbots Passagiere nicht nur innerhalb der Schweiz transportieren.²⁸

Umweltschutz

Luftreinhaltung

ANDERES
DATUM: 31.12.1976
HANS HIRTER

Über weitere **Vorstösse zur Bekämpfung des Lärms und der Abgase** haben wir bereits an anderer Stelle berichtet (Initiative für 12 autofreie Sonntage und Revision des Luftfahrtgesetzes).

ANDERES
DATUM: 31.12.1996
LIONEL EPERON

Les quelque vingt Etats-membres de la **Commission économique pour l'Europe** des Nations Unies (ECE) se sont réunis mi-février à Genève afin de débattre des problèmes rattachés à la pollution de l'air. A cette occasion, un bilan favorable des effets déployés par la Convention de Genève de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance ainsi que par ses protocoles a pu être dressé en ce qui concerne la lutte contre le dioxyde de soufre (SO₂), puisque les émissions de ce composé chimique ont diminué de 48% depuis 1980. En revanche, aucune baisse significative de dioxyde d'azote (NO_x) n'a pu être constatée. Cette réunion aura également permis à l'ECE de présenter les résultats de plusieurs enquêtes récentes sur la mortalité induite par des maladies intimement liées à la pollution de l'air. A ce titre, le DFTCE devait d'ailleurs présenter dans le courant du mois de mai une **étude fort controversée sur les coûts externes du trafic motorisé**. D'après les conclusions de cette expertise, la pollution de l'air imputable à la route serait à l'origine de la mort prématurée de plus de 2000 personnes ainsi que de dizaines de milliers de cas de bronchite par année pour un montant global de CHF1.6 milliard en frais de santé.²⁹

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

ANDERES
DATUM: 12.08.2003
MAGDALENA BERNATH

In einem Positionspapier zur **Verkehrspolitik** wies die FDP darauf hin, dass es nur dank der Mobilität sichere Arbeitsplätze in der Schweiz gebe. Die Verkehrsinfrastruktur zu Lande, zu Wasser und in der Luft müsse aus einer Gesamtschau heraus regelmässig erneuert und bei Bedarf ausgebaut werden, ohne jedoch die natürlichen Lebensgrundlagen zu gefährden. Deshalb plädierten die Freisinnigen für eine Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen und in den Agglomerationen, wie sie der hängige Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative vorsieht. In diesem Sinne trete die FDP auch für eine zweite Strassentunnelröhre durch den Gotthard ein, sofern die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn nicht behindert werde. Die Neat trage sie weiterhin mit.³⁰

1) Presse du 16.2., 25.3., 26.3., 8.10.91, 14.10., 22.10. et 4.12.94; BZ, 28.10.91; Suisse, 13.11. et 29.12.91; SHZ, 5.12.91. NZZ, 22.2., 17.6.91., 26.11.91.; BaZ, 26.2. et 27.3.91; TA, 7.3., 20.6., 7.10. et 9.10.91; Bund, 15.3.91; Ww, 4.4. et 27.6.91; JdG, 12.4., 5.10., 7.10.

- et 9.10.91; BZ, 29.5.91; LNN, 28.9.92; 24 Heures, 1.10.91; LM, 7.10. et 18.10.91.
- 2) Presse du 4.4.96.7
- 3) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
- 4) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
- 5) Aktionsplan vom 27.10.22; Medienmitteilung ARE vom 27.10.22
- 6) AB NR, 1973, S. 259 f.; AB NR, 1973, S. 800 f.; AB NR, 1973, S. 874 f.; AB NR, 1973, s. 577 ff.; AB SR, 1973, S. 12 ff.; AB SR, 1973, S. 9 ff.; AS, 1973, S. 1793 ff.; NZZ, 15.2.73, 2.5., 4.5., 9.5., 6.6., 15.7.73, 14.11.73 und 14.12.73; TG, 24./25.2.73; Ldb, 13.3., 18.4., 5.6. und 6.6.73; BN, 9.6. und 17.12.73; GdL, 22.10.73.
- 7) BO CN, 1997, p. 2565 ss. et 2915; BO CE, 1997, p. 1376; FF, 1997, IV, p. 1414 ss.
- 8) Presse du 5.4.01.
- 9) 24h, 22.5.01.
- 10) Presse des mois d'octobre, novembre et décembre 2001; LT, 19.4.02.
- 11) LT, 3.7.02 (2ème table ronde); TG, 14.9.02 (compte-gouttes et "S"); 24h, 2.10.02 ("S"); presse du 21.9.02 (compte-gouttes et "S").
- 12) LT, 18.4.02 et 24h, 19.4.02 (Bienne-A5); NZZ, 23.11.02 (A7); presse du 3.4.02 (Vaumarcus-A5).
- 13) DETEC, communiqué de presse, 26.3.03.; DETEC, communiqué de presse, 29.1.03.; DETEC, communiqué de presse, 9.4.03.; LT, 16.5.03.
- 14) LT, 30.3.04; presse du 2.4.04; DETEC, communiqué de presse, 4.3 et 1.4.04.
- 15) QJ, 24.3.05.
- 16) DETEC, communiqué de presse, 2.2.05.; LT, 16.4.05; presse du 13.5.05.; Presse du 1.10.05.
- 17) BaZ, 4.3.06; TA, 7.3.06; AZ, 8.3.06.
- 18) TA, 4.9.07.
- 19) BaZ et BZ, 18.10.07.
- 20) AZ, LT et NZZ, 1.12.07.
- 21) NLZ, 10.9.09.
- 22) QJ, 27.5.11; LT, 12.11.11.
- 23) Roadmap Elektromobilität 2022; BaZ, LT, NZZ, TA, 19.12.18
- 24) BBI 2023 1290
- 25) Medienmitteilung UVEK v. 16.5.22; Website der Roadmap Stand vom 14.6.22
- 26) Medienmitteilung ASTRA v. 19.5.22; SZ, 20.5., 21.5., 21.6.22
- 27) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17
- 28) AZ, 20.5.20
- 29) Express, 10.2 et 16.4.96; TA, 13.2.96; Express, 10.2 et 16.4.96; TA, 13.2.96; presse des 19.2., 20.2 et 21.5.96. Pour plus de détails concernant cette étude, voir supra, part. I, 6b (Trafic routier). Cf. aussi APS 1979, p. 125.21; Presse des 19.2., 20.2 et 21.5.96
- 30) Presse vom 12.8.03.