

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	19.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Trafic routier
Acteurs	Dittli, Josef (fdp/plr, UR) SR/CE
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2024

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Citations préféré

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Trafic routier, 2017 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 19.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Politique des transports	1
Trafic routier	1
Chemin de fer	1

Abréviations

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Politique des transports

MOTION
DATE: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2022 behandelte der **Ständerat** die Motion «**Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken**» der KVF-NR. Gemäss KVF-SR-Sprecher Dittli (fdp, UR) erachtete die Kommission das Anliegen der Motion, das Verlagerungspotential für bestimmte Regionen und Güter besser zu nutzen, als sinnvoll, zumal es helfe, den gesetzlichen Verlagerungsauftrag umzusetzen und die Klimaziele der Schweiz zu unterstützen. Nachdem auch Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die Unterstützung des Bundesrates für die Motion kundgetan hatte, nahm die kleine Kammer die Motion stillschweigend an. Der Bundesrat steht nun in der Pflicht, die Motion umzusetzen.¹

Trafic routier

MOTION
DATE: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Josef Dittli (fdp, UR) forderte mittels einer im Dezember 2020 eingereichten Motion **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen**. Mit dieser Motion brachte er ein ähnliches Anliegen wie Parteikollege Wicki (fdp, NW) auf, der in einem Vorstoss verlangt hatte, dass Lieferwagen in das System der LSWA integriert werden. Dittlis Vorstoss zielte nun darauf ab, dass die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen, die für Lastwagenfahrerinnen und -fahrer gelten, auch auf Fahrerinnen und Fahrer für Lieferwagen (> 2,5t) ausgedehnt werden. Zudem sollen für diese Fahrzeuge ebenfalls die Ausrüstungsvorschriften der EU bezüglich dem digitalen Fahrschreiber im grenzüberschreitenden Verkehr gelten. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Ständerat befasste sich in der Frühjahressession 2021 mit dem Vorstoss. Nachdem Dittli diesen erläutern hatte, wies Verkehrsministerin Sommaruga darauf hin, dass die neue Regelung nur für den gewerbsmässigen Güterverkehr gelten und nicht bei Firmen angewendet werde, deren Hauptbeschäftigung nicht der Transport darstellt. Ein Schreiner beispielsweise, der einen Tisch oder ähnliches transportiere, sei daher von der neuen Bestimmung nicht betroffen. Nach diesen Ausführungen stimmte die kleine Kammer der Motion stillschweigend zu.²

MOTION
DATE: 31.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat stimmte in der Sommersession 2022 der vom Nationalrat modifizierten Version der Motion von Ständerat Josef Dittli (fdp, UR) für **gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen** zu.³

Chemin de fer

AUTRE
DATE: 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.⁴

1) AB SR, 2022, S. 1190 f.

2) AB SR, 2021, S. 267 f.

3) AB SR 2022, S. 303 f.

4) 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