

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Studien / Statistiken</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Holenstein, Katrin  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Studien / Statistiken, 1986 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	6
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	7
Luftfahrt	7
Post und Telekommunikation	8

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>ETH</b>	Eidgenössische Technische Hochschule
<b>BFS</b>	Bundesamt für Statistik
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>BAKOM</b>	Bundesamt für Kommunikation
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>EMPA</b>	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>ETHL</b>	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
<b>ATB</b>	Alpentransitbörse
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>PTT</b>	Post-, Telefon- und Telegrafbetriebe
<b>BehiG</b>	Behindertengleichstellungsgesetz
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>ABS</b>	Antiblockiersystem
<b>BFU</b>	Beratungsstelle für Unfallverhütung

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>EPF</b>	École polytechnique fédérale
<b>OFS</b>	Office fédéral de la statistique
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>OFCOM</b>	Office fédéral de la communication
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>EMPA</b>	Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>EPFL</b>	École polytechnique fédérale de Lausanne
<b>BTA</b>	Bourse du transit alpin
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>PTT</b>	Postes, téléphones, télégraphes
<b>LHand</b>	Loi sur l'égalité pour les handicapés
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>ABS</b>	Système anti-blocage des roues
<b>BPA</b>	Bureau de prévention des accidents

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 21.03.2006  
MAGDALENA BERNATH

Laut dem Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer (Vestra) nahm der **Güterverkehr** innerhalb Europas in den letzten zehn Jahren jährlich um 2,4% zu. Dabei wurde 72% der Gesamtmenge auf der Strasse, 16% auf der Schiene und 12% auf dem Wasser oder durch Pipelines transportiert. In der Schweiz wuchs die Gütermenge im alpenquerenden Verkehr im gleichen Zeitraum von 24,5 auf 34,1 Mio Tonnen (rund 40%) an. Der Marktanteil der Bahn sank auf 65% (-7 Prozentpunkte), während die Strasse ihren Anteil von 27% auf 35% steigerte. Angesichts der Prognosen des ARE, dass der Güterverkehr in der Schweiz bis 2030 um 56% zunehmen, forderte der Präsident der Vestra mehr Bundesmittel für den Ausbau von Strasse und Schiene.<sup>1</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 28.10.2006  
MAGDALENA BERNATH

Gemäss einer erstmals erhobenen Analyse des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und des BFS übersteigt der Gesamtnutzen des Landverkehrs in der Schweiz seine Kosten (inkl. Unfälle, Lärm und Umweltbelastung). **Strasse und Schiene** weisen entgegen gängigen Vorurteilen einen **fast gleich hohen Kostendeckungsgrad** von 92% resp. 93% auf.<sup>2</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 15.05.2007  
NICOLAS FREYMOND

En mai de l'année sous revue, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de la statistique (OFS) ont rendu publics les résultats d'une **enquête sur la mobilité de la population résidente en 2005**. Cette année là, chaque personne domiciliée en Suisse a parcouru en moyenne 19'000 km, tous moyens de transports confondus, à l'intérieur des frontières comme à l'étranger. Fait remarquable: après des décennies de croissance continue, la distance totale est demeurée stable par rapport à la précédente enquête de 2000. Par contre, les distances parcourues en transports publics et plus particulièrement en train ont progressé respectivement de 16% et 19% dans le même laps de temps, tandis que celle réalisée en voiture a connu une légère baisse. Les trajets en voiture représentent toutefois toujours l'essentiel des déplacements (69%).<sup>3</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 09.05.2008  
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a publié les résultats de son étude sur les **coûts externes du trafic pour l'année 2005**. De 2000 à 2005, les coûts, notamment environnementaux et relatifs à la santé, causés par le trafic routier et ferroviaire mais payés par la collectivité ont crû de 24,2% pour atteindre CHF 8,5 milliards (contre CHF 6,9 milliards en 2000). Fait remarquable, les coûts du trafic routier ont connu une hausse beaucoup plus forte (+25,2%) que ceux du trafic ferroviaire (+9%), imputable principalement aux accidents, à la pollution de l'air, aux atteintes au climat, ainsi qu'aux embouteillages. Globalement, le résultat s'explique par quatre facteurs: le renchérissement, l'amélioration des techniques de mesure des nuisances sonores, la croissance des émissions du trafic (y compris les poussières fines) et le vieillissement de la population, les personnes âgées étant plus sensibles aux substances polluantes. Dans l'ensemble, 95% des coûts (CHF 8,07 milliards de francs) sont dus à la route, le reste l'étant au chemin de fer (CHF 455 millions). L'ARE a expliqué cela non seulement par le fait que 82% du trafic voyageur et 60% du trafic marchandises se font par la route, mais aussi par les niveaux des émissions polluantes et du risque d'accident, sensiblement plus élevés que pour le transport par rail. Enfin, l'ARE a relevé que même le trafic poids lourds ne couvre pas ses coûts externes malgré la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le relèvement de la RPLP décidée par le Conseil fédéral en 2007 est toutefois censé corriger cet état de fait.<sup>4</sup>

Im internationalen Rahmen werden mit der Alpentransitbörse (ATB), einem Emissionshandelssystem (EHS) und dem Mautansatz (Toll+) drei **Lenkungsinstrumente zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Schiene** erwogen. Über die informelle Gesprächsplattform Suivi de Zurich soll eine gemeinsame Lösung für den gesamten Alpenbogen gefunden werden. Daran beteiligen sich neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien sowie die EU im Beobachterstatus. Im Berichtsjahr wurden zwei Studien publiziert, welche die diskutierten Ansätze zur Verkehrslenkung vertiefen. Die vom Lenkungsausschuss des Suivi de Zurich bestellte Studie „Albatras“ stellte in einem ersten Schritt die Vergleichbarkeit der drei Lenkungsinstrumente her und arbeitete in insgesamt 21 Szenarien die Auswirkungen heraus, die bei einem gesonderten oder kombinierten Einsatz zu erwarten wären. Im Mai des Berichtsjahrs bestellte der Lenkungsausschuss zwei weitere Berichte, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Systeme sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit nationalem und EU-Recht sowie mit bestehenden internationalen Abkommen; Prinzip der Nichtdiskriminierung) beschäftigen. Die zweite, im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erstellte Studie befasste sich mit den regionalen Auswirkungen einer Alpentransitbörse. Die Autoren stellten fest, dass sich die ATB als Lenkungsinstrument grundsätzlich eignet. Als Begleitmassnahme zugunsten der betroffenen strukturschwachen Regionen wurde jedoch eine vollständige Ausnahme der Lokal- und Kurzstreckenverkehrs (im Umkreis von 40 bzw. 150 bis 200 km um den Alpenkamm) von der ATB empfohlen. Gleichzeitig wiesen die Autoren des Berichts auf den Widerspruch einer solchen Ausnahmeregelung zum Nichtdiskriminierungsverbot der EU hin.<sup>5</sup>

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Händen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.<sup>6</sup>

### Strassenverkehr

Gegenüber dem Vorjahr wurden auf den Schweizer Strassen wieder mehr Menschen getötet und verletzt. Bei einer **Zunahme der gesamthaft registrierten Verkehrsunfälle** um 5.8 Prozent verzeichnete die Unfallstatistik 1'034 Tote (+ 13.9%) und 30'320 Verletzte (+17%). Dabei ereigneten sich deutlich mehr Unfälle auf Autobahnen (+17%). Die alarmierende Zunahme der schweren Verkehrsunfälle wurde auf die gesunkene Disziplin der Motorfahrzeuglenker und die mangelnde Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen zurückgeführt. Überdurchschnittlichen Risiken sind im Strassenverkehr neben Kindern und Betagten die Zweiradfahrer ausgesetzt. Die Schweizerische Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS) startete eine Aktion «Sicherheit für Zweiradfahrer», um das erhöhte Unfallrisiko dieser Verkehrsgruppe zu senken. Mit Kundgebungen «für mehr Platz auf der Strasse» forderten der VCS und lokale Velo-Interessengemeinschaften (IG Velo) am 7. Nationalen Velotag ebenfalls mehr Rücksicht auf den Zweiradverkehr.<sup>7</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Nachdem die **Zahl der Verkehrsunfälle** seit 1976 kontinuierlich angestiegen war, konnte **1987 ein Rückgang** von 1.4 Prozent verzeichnet werden. Auch die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten nahm deutlich ab (952 Tote, 29'150 Verletzte). Auffällig war jedoch, dass der Anteil der Fussgänger an den Verkehrstoten markant anstieg und insgesamt 22.7 Prozent betrug. Laut einer näheren Untersuchung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) war diese Zunahme vor allem auf Unfälle innerorts zurückzuführen. Da auch die Zahl der getöteten jugendlichen Motorfahrzeuglenker weiter anstieg, wurde die Einführung von provisorischen Führerausweisen gefordert. Laut dem Direktor des Bundesamtes für Polizeiwesen, P. Hess, wird ein teilweises Fahrschulobligatorium neu erwogen. Zumindest die Theorieausbildung für künftige Autofahrer soll obligatorisch werden.<sup>8</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

1988 konnten **34.6 km Nationalstrassen neu dem Verkehr übergeben** werden. Ende Jahr waren damit insgesamt 1'486 km oder 80.1 Prozent der vorgesehenen Netzlängen von 1'856 km in Betrieb; weitere 94.8 km standen im Bau. Da die ausserparlamentarische Kommission für den Nationalstrassenbau, die sich hauptsächlich mit den langfristigen Bauprogrammen befasste, ihre Aufgabe weitgehend erfüllt hat, hob Bundesrat Ogi deren Mandat auf Ende des Jahres auf.<sup>9</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Verglichen mit dem Vorjahr **stieg 1988** sowohl **die Zahl der Verkehrsunfälle** (um 2.5% auf 77'168) als auch diejenige der Verletzten (um 3.2% auf 30'083) wieder an. Allerdings ging dabei der Anteil der schweren Unfälle weiter zurück: Die Zahl der Verkehrstoten verminderte sich um 0.7 Prozent auf 945, was dem zweitniedrigsten Stand seit 1954 entspricht, obwohl sich der Motorfahrzeugbestand seither mehr als versechsfacht hat. Während die Zahl der Leichtverletzten 1988 um 6.4 Prozent zunahm, reduzierte sich diejenige der Schwerverletzten um 1.1 Prozent. Rund 70 Prozent der Unfälle und 40 Prozent der Todesfälle auf der Strasse ereigneten sich innerorts. Eine Studie der ETH Zürich und der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), die sich mit den Folgen von Tempo 80/120 auf die Verkehrssicherheit befasste, kam zum Schluss, dass sich die Unfallhäufigkeit zwar kaum verändert hat, dass hingegen die Zahl der verunfallten Personen auf Autobahnen (um 7.9%) und noch ausgeprägter auf den Hauptstrassen ausserorts (um 10.1%) signifikant zurückgegangen ist und insbesondere die Zahl der Toten und Schwerverletzten stark abgenommen hat.<sup>10</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1989  
SERGE TERRIBILINI

Le **nombre des accidents** de la route poursuit sa diminution d'année en année. Il a passé, **en 1989**, à 76'750 au lieu de 77'168 en 1988, ce qui signifie une réduction de 0.5 pourcent. Le nombre des tués a suivi la même courbe en passant de 945 à 923 (-2.3%). Cependant, celui des blessés fut, quant à lui, légèrement plus élevé; de 30'083 en 1988, il s'est monté en 1989 à 30'150 (+0.2%). Cette tendance générale à la baisse est d'autant plus significative que le volume du trafic est en constante augmentation. Le nombre d'accidents par kilomètre parcouru est donc en notable diminution. Le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) considère que cette évolution est surtout due à deux facteurs essentiels: le port accru de la ceinture de sécurité et les limitations de vitesse.<sup>11</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1989  
SERGE TERRIBILINI

**En 1989, 8.9 km de routes nationales ont été mis en service.** Les tronçons ouverts au trafic sont ceux de la N5 entre Gléresse-Ouest et la Neuveville-Est (BE), de la N13 entre Rossboden et Vial (GR) et de la N9 entre Vallorbe et Chavornay (VD). Cela porte la longueur du réseau des routes nationales à 1'494.9 km, c'est-à-dire 80.6 pourcent de sa longueur totale. En outre, à la fin de l'année, les projets généraux avaient été approuvés pour 1'716.1 km, soit 92.5 pourcent de l'ensemble du réseau: deux d'entre eux furent adoptés en 1989. Il s'agit de ceux concernant la N8 pour le contournement de Brienzwiler (BE) et la N16 entre La Heutte et Tavannes (BE). Les contributions fédérales, provenant des droits d'entrée sur les carburants, se sont portées à CHF 925 millions versés aux cantons pour les frais d'établissement des projets ainsi que la direction des travaux, la construction des routes nationales et l'acquisition de terrains.<sup>12</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

A contre-courant de la tendance qui s'était développée depuis plusieurs années, **le nombre des accidents de la route a, en 1990, sensiblement augmenté**. Leur total a atteint 79'436 (+3.5% par rapport à 1989). Le nombre de tués fut, lui aussi, en hausse et se porta à 954 (+3.1%). Par contre, celui des blessés (29'243) fut en légère diminution (-3%). Parmi les causes principales d'accidents, figurent, comme depuis longtemps, l'inattention, le refus de priorité et la vitesse inadaptée.<sup>13</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**En 1990, 80.6 pourcent de l'ensemble du réseau des routes nationales était en service, soit 1'494.9 km.** Aucun tronçon supplémentaire ne fut mis en service. A la fin de l'année, les projets généraux avaient été approuvés pour 1'748.3 km, soit 94.2 pourcent de l'ensemble du réseau. Afin de verser aux cantons sa participation aux frais de construction des routes nationales, la Confédération a porté ses contributions, couvertes par le produit des droits d'entrée sur les carburants, à CHF 1'135 millions.<sup>14</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

**A la fin de l'année 1991, 80.9 pourcent de la longueur totale du réseau était en service, soit 1'502 km.** 7.4 km de routes nationales supplémentaires ont été ouverts au trafic. Quant aux projets généraux, le Conseil fédéral en a désormais approuvé 1'750.8 km, soit 94.3 pourcent du réseau. Les contributions que la Confédération a versées aux cantons, ponctionnées sur le produit des droits d'entrée sur les carburants, se sont montées à CHF 1'340 millions.<sup>15</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Alors qu'en **1991**, pour la première fois, le **nombre de morts** sur les routes est passé au-dessous de la barre des 900 pour s'établir à **860** (-10% par rapport à 1990), **en 1992**, cette tendance s'est encore accentuée; **830 personnes** (-4% par rapport à 1991) ont perdu la vie sur les routes suisses, ce qui constitue le chiffre le plus bas depuis 40 ans. Si le nombre total des accidents a augmenté de 2'000 pour se situer à 80'000, le nombre de blessés a également diminué (-2%). Notons que le nombre d'accidents mortels ayant pour cause une consommation excessive d'alcool fut en hausse.<sup>16</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Fin **1992**, 81.6 pourcent de la **longueur totale du réseau** étaient en service, soit 1'514.5 km. 12.2 km **de routes nationales** supplémentaires ont été ouverts au trafic et 125 km étaient en construction. Aucun nouveau projet général n'a été approuvé. Les sommes versées aux cantons par la Confédération provenant du produit sur les droits d'entrée sur les carburants se sont montées à CHF 1'642 millions.<sup>17</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1993  
SERGE TERRIBILINI

Fin **1993**, 82.5 pour cent de la **longueur totale du réseau des routes nationales** étaient en service, soit 1'529.6 km. 14.1 km de sections nouvelles ont été ouvertes au trafic et 125.1 km étaient en construction. De nombreux projets généraux furent approuvés, ainsi que plusieurs projets définitifs importants, notamment la section Yverdon-Arrioules sur la N1. La Confédération a octroyé aux cantons CHF 1'581.4 millions pour la construction des autoroutes.<sup>18</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 01.01.1994  
SERGE TERRIBILINI

En **1993**, **le nombre de tués** sur les routes a atteint son **chiffre le plus bas** depuis 1949 avec 723 morts, soit 111 de moins qu'en 1992 (-13.3%). Le nombre de blessés fut également en recul (-1.6%). Selon le Bureau de prévention des accidents, cette évolution positive est notamment due au fait que les véhicules roulent plus lentement et que la sécurité passive s'est nettement améliorée (freins ABS, airbags, etc.).<sup>19</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 28.09.1998  
LAURE DUPRAZ

**L'analyse VOX** a révélé que l'appui apporté au projet s'amenuisait à mesure que l'on se dirigeait vers l'extrême droite de l'échiquier politique. Les sympathisants du PDC ont accepté le projet dans une moins large mesure que ceux du PS et du PRD, tandis que l'UDC est parvenue à mobiliser la majorité de ses troupes contre la RPLP. Les partisans ont justifié leur vote essentiellement par l'argumentation écologique de la politique des transports et par le principe du pollueur-payeur. Ils ont mentionné, en seconde position, l'argument de l'intégration européenne, puis celui du financement des chantiers ferroviaires. Les opposants, quant à eux, ont justifié leur vote par quatre arguments de même poids: le coût élevé pour les ménages, une baisse de la situation



économique suisse en général (pertes d'emplois, difficultés pour les petites entreprises), la considération de la RPLP comme un nouvel impôt et le rejet de la politique des transports dans son ensemble.<sup>20</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 13.03.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative n'a été acceptée par aucun canton; elle a obtenu son meilleur score à Bâle-Ville et à Zurich avec 34% respectivement 27% de Oui. L'analyse Vox constatait l'échec d'Actif-traffic, car les **partis bourgeois** – qui l'ont rejeté avec une majorité de 90% dans leurs rangs – **ont présenté un front uni** et surtout, seule une faible majorité a voté pour elle dans le camp rouge-vert. Dans l'ensemble, la décision en faveur ou en défaveur était avant tout en lien avec l'attitude par rapport à la protection de l'environnement et la possession ou non d'une voiture. La division dans le camp vert-socialiste s'est faite sur ce dernier point. Au niveau des motivations, c'est le caractère utopique de l'initiative qui a fait tomber en disgrâce celle-ci auprès de la majorité des personnes ayant voté non. A l'opposé, c'est cette même caractéristique qui a motivé les partisans à voter oui et par la même occasion à donner un signal. Par ailleurs, le rejet a été plus net au Tessin et en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.<sup>21</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

L'Office fédéral des routes a enregistré à l'an 2000, pour cause de **bouchons, 7'711 heures d'attente sur le réseau des routes nationales**. Sur le banc des accusés figurent la saturation des principaux axes de trafic (4'308 heures ou 56% des temps d'attente), les embouteillages provoqués par des accidents (1'753 heures) et les chantiers (1'037 heures). Par rapport à ces deux derniers points noirs, l'Office fédéral constatait que ses efforts avait porté leurs fruits, car les heures d'attente dus à des accidents ou à des chantiers avaient diminué respectivement de 18% et de 14% par rapport à 1999. En revanche, les gros axes ont été plus saturés (+895 heures de bouchons, soit +26%), à l'exemple de points névralgiques comme l'entrée de Zurich (tunnel de Baregg) et le Gothard. Par ailleurs, les plus fortes densités de trafic étaient enregistrées près des lieux où l'économie est en plein boom: le long du lac Léman, ainsi que le secteur Berne-Bâle-Lucerne-Zurich-Winterthur. Les heures d'attente y avaient quasi doublé au cours des quatre dernières années, tandis que le trafic n'augmentait que de 13% au total.<sup>22</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 05.03.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "Rue pour tous" a connu la même **sortie de route** que l'initiative "Rétroactif" l'année précédente. Ce rejet marquait la deuxième victoire du lobby de la route en deux ans. L'initiative a été balayée massivement et sans appel: par le peuple à 79,7% et par tous les cantons. C'est dans les cantons urbains que le texte a été le mieux accepté – Genève 25%, Zurich 25%, Berne 22% et Bâle-Ville 35% –, mais insuffisamment pour inverser la tendance. L'analyse Vox constatait que la votation n'avait creusé, ni fossé entre alémaniques et romands, ni fossé entre ville-campagne. Comme lors des précédentes votations relatives à la politique du trafic, l'antagonisme gauche/droite a constitué la principale ligne de conflits. Toutefois, l'initiative n'a recueilli qu'une majorité relative auprès des votants qui se situent à l'extrême gauche et auprès des sympathisants du PS. Le scepticisme était de mise pour l'ensemble des votants. Le principal reproche des personnes qui ont rejeté l'initiative résidait dans le caractère jugé trop schématique de la limitation générale à 30 km/h. Les exceptions prévues par les auteurs de l'initiative n'ont manifestement pas été convaincantes pour la majorité des votants. Un autre argument avancé par les opposants était la crainte des embouteillages et du chaos routier. Par contre, les coûts élevés qu'entraîneraient la signalisation et les mesures d'accompagnement n'ont pas été un facteur déterminant lors du vote.<sup>23</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 19.05.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative « Pour un dimanche sans voitures par saison » a connu le même sort que sa consœur 25 ans plus tôt. Elle a été **rejetée par 62,3%** des votants et tous les cantons. Les plus réfractaires ont été les Valaisans (75,4% de non), devant Appenzell Rhodes-Intérieures (71,4%) et Nidwald (69,2%). L'idée a suscité le plus de sympathie dans les cantons urbains de Bâle-Ville (43,6% de oui) et de Zurich (42,2%). D'après l'analyse Vox, les auteurs de l'initiative n'ont pas réussi à obtenir, malgré une campagne visant une large couche de la population, une majorité en faveur de leur revendication, exception faite de leur électorat (rose-vert). Le **fossé** entre partisans et opposants **longeait la ligne idéologique classique**. Parmi les caractéristiques sociales, le fait de posséder une voiture a pesé sur le vote. Les personnes qui ont voté en faveur de l'initiative ont mis en

avant sa dimension positive, à savoir la qualité de vie qu'elle supposait. Ces dernières se sont également reconnues dans son argument d'utilité écologique à long terme, dans le sens où elle encourageait un changement de mentalité des utilisateurs de la route. Pour les personnes qui s'y étaient opposées, les avantages de l'initiative ne compensaient pas ses désavantages. Ceux-ci résidaient surtout dans le caractère contraignant de l'interdiction dominicale de circuler en voiture (atteinte à la liberté), mais également dans la difficulté de réalisation et les avantages minimes sur le plan écologique.<sup>24</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 25.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ASTRA veröffentlichte im Sommer 2021 Zahlen zum Verkehrsaufkommen im von der **Corona-Pandemie** geprägten Jahr **2020**. Aufgrund der von den Behörden angeordneten Massnahmen (beispielsweise Homeoffice, Schliessung von Freizeitangeboten) gab es auf den Nationalstrassen deutlich **weniger Verkehr und weniger Stau** zu verzeichnen. Das Verkehrsaufkommen nahm im Vergleich zum Vorjahr um rund 18 Prozent ab; die Stautunden nahmen sogar um rund einen Drittel ab. Inzwischen haben der Verkehr und die Stautunden jedoch wieder das Niveau von 2019 erreicht.

Um den Verkehr wieder flüssiger zu gestalten, plant das ASTRA die Umsetzung verschiedener Massnahmen. So werde beispielsweise das Verkehrsmanagement bei den Ein- und Ausfahrten der Nationalstrassen mit einer Regelung der Geschwindigkeit und einer so genannten Rampendosierung – der Steuerung des Verkehrsflusses durch ein Ampelsystem – verbessert. Zudem solle auch die Schnittstellenproblematik (insbesondere die Staugefahr) zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassenetz entschärft werden, wie der Bundesrat bereits im Bericht in Erfüllung eines Postulates Burkart (fdp, AG) angekündigt hatte.<sup>25</sup>

## Eisenbahn

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 16.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Les résultats d'une **étude de faisabilité concernant Swissmétro** ont été présentés. Swissmétro consiste en des tunnels de 4,5 mètres de large à 40 mètres sous terre, dans lesquels des rames en sustentation magnétique pourraient transporter 850 passagers à une vitesse de 500 km/h. Il ressort de cette étude que le projet serait réalisable rapidement (15 ans), aurait de faibles coûts d'exploitation, connaîtrait peu d'usure de matériel, aurait une sécurité élevée, serait un mode de transport écologique et serait économiquement avantageux pour la Suisse. Le coût du tronçon Genève-Saint-Gall a été estimé à CHF 11 milliards, celui du réseau complet (Bâle-Bellinzone en plus) à CHF 25 milliards. Une société anonyme, sous la présidence du conseiller aux Etats Salvioni (prd, TI) a été créée dans le but de développer cette technologie et d'obtenir une concession. (Voir aussi ici.)<sup>26</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 29.12.1993  
SERGE TERRIBILINI

Un groupe de travail mandaté par le DFTCE et dirigé par l'EPFL a présenté son **étude préliminaire sur Swissmétro**. Les conclusions du rapport montrent que le projet est techniquement réalisable. Les principaux obstacles à sa réalisation seraient donc politiques, mais surtout économiques: le tronçon Genève-Saint-Gall est devisé à CHF 13 milliards, la liaison Bâle-Bellinzone à CHF 12 milliards. L'économie privée et la Confédération ont débloqué les fonds nécessaires à l'élaboration de l'étude principale. Par ailleurs, les CFF se sont intéressés de plus près au projet et ont décidé d'acquiescer cinq pour cent du capital de la société Swissmétro S.A.<sup>27</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 30.11.1998  
LAURE DUPRAZ

**L'analyse VOX** a révélé que cet objet revêtait une importance particulière aux yeux des citoyens qui l'ont considéré comme essentiel pour l'avenir du pays. L'influence sur le comportement de vote du positionnement sur l'échiquier politique a été importante. Alors que les sympathisants de la gauche ont approuvé massivement l'objet, à mesure qu'on se rapprochait des positions de la droite radicale, le soutien a décliné progressivement. Les partisans du projet ont été motivés par les aspects positifs sur l'environnement et par les perspectives d'amélioration des relations avec l'Europe et de l'emploi. Pour justifier leur décision, ils ont invoqué l'importance du réseau ferroviaire pour alléger le réseau routier et transférer les marchandises de la route au rail. Ensuite, l'argument européen a été mentionné. L'acceptation de l'objet permettrait d'envisager une conclusion rapide des négociations bilatérales. Finalement, les partisans ont souligné le fait que le financement du projet était assuré, notamment par la RPLP approuvée en septembre. Du côté du non, les motifs ont été essentiellement liés aux coûts du projet (9 personnes sur 10). De manière bien moins importante, les opposants

ont estimé que le percement de deux tunnels n'était pas justifié, et en dernier lieu, ils ont mentionné le credo antieuropéen.<sup>28</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 04.02.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das BAV vermeldete im Februar 2021, dass von insgesamt 1'800 **Bahnhöfen** und Eisenbahn-Haltstellen inzwischen deren 873 **für Personen mit einer Gehbehinderung und für körperlich beeinträchtigte Menschen zugänglich gemacht worden sind**. Dies entsprechen 54 Bahnhöfen, die im Verlaufe des Jahres 2020 dazugekommen sind. Die baulichen Anpassungen werden vorgenommen, um den Vorgaben des BehiG zu entsprechen, bis Ende 2023 alle Bahnhöfe umzubauen, insofern solche Anpassungen verhältnismässig ausfallen. Das BAV berichtete weiter, dass die Frist bis Ende 2023 bei rund 323 Bahnhöfen nicht werde eingehalten werden können. Bei allen diesen Fällen habe das BAV verbindliche Termin- und Finanzierungspläne verlangt.<sup>29</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 16.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Wie das BAV im September 2021 berichtete, konnte der **Anteil der Bahn am gesamten alpenquerenden Güterverkehr weiter gesteigert werden** und erreichte im ersten Halbjahr 2021 einen Wert von 74.3 Prozent. Dies bedeute ein Plus von 1.7 Prozent im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019. Diese Steigerung sei vor allem auf die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und somit auf die Vollendung der NEAT sowie auf die Fertigstellung des 4-Meter-Korridors zurückzuführen. Durch diese erneuerte Infrastruktur könnten längere und schwerere Züge auf der Gotthard-Achse verkehren und damit mehr Güter transportieren, erläuterte das BAV. Der Bund werde die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene weiterhin vorantreiben und im Verlagerungsbericht 2021 weitere Massnahmen vorlegen.<sup>30</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 15.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 veröffentlichte der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA eine **Übersicht über die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs**. LITRA hatte diese Übersicht zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr VöV erstellt. In zwei Übersichtsgrafiken wird dargestellt, welche Geldflüsse es gibt und wozu diese dienen.<sup>31</sup>

### Luftfahrt

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 22.06.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le canton de Zurich ainsi que la direction de l'aéroport ont présenté **une étude**, effectuée à la demande du Grand Conseil, **sur les conséquences écologiques de l'aéroport de Kloten**. En faisant des calculs prospectifs, il apparaît que d'ici 2010, compte tenu de l'accroissement du trafic aérien, les émissions d'oxyde d'azote, de dioxyde de carbone ainsi que la quantité de déchets devraient augmenter considérablement. Un des aspects principaux est cependant le trafic au sol engendré par l'aéroport. Swissair a pris quelques mesures afin de le diminuer: promotion des transports publics auprès des employés de l'aéroport (abonnements offerts à prix avantageux) et augmentation du prix de location des places de stationnement.<sup>32</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 01.07.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

La série noire d'accidents graves qu'a connu l'aviation civile suisse à l'étranger (Halifax-CAN en 1998 et Überlingen-D en 2002) et en Suisse (Nassenwil-ZH en 2000 et Basserdorf-ZH en 2001) a soulevé de nombreuses questions relatives à sa sécurité et à l'organisation de sa surveillance par l'Etat. C'est ce qui a amené le DETEC en 2002 à confier au laboratoire néerlandais NLR le mandat d'examiner ces questions et de formuler des recommandations concernant l'optimisation de ces tâches. Les résultats de l'étude ont conclu que le niveau de sécurité de l'aviation civile suisse était toujours élevé, mais avait baissé au cours des dernières années. Les structures étatiques suisses n'avaient pas été capables de s'adapter à l'évolution rapide du transport aérien. NLR conseillait à la Suisse de passer du contrôle sporadique à une gestion globale de la sécurité. Parmi les principales propositions, le laboratoire néerlandais encourageait les autorités suisses à **dissocier la surveillance de la sécurité des autres activités de l'OFAC**. Au niveau du DETEC, le département devait assigner des objets de sécurité à l'OFAC et en contrôler leur réalisation. De plus, la surveillance sur l'OFAC devait être renforcée dans le domaine de la sécurité et à cette fin un poste au sein du DETEC devait être créé.<sup>33</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 05.09.2007  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'institut néerlandais NLR a rendu publics les résultats de son enquête de suivi concernant la mise en œuvre des recommandations qu'il avait formulées trois ans auparavant, lors du précédent audit. Il en ressort que la **sécurité aérienne** de la Suisse a connu d'**importants progrès** dans l'intervalle. Le rapport pointe cependant des problèmes encore irrésolus et invite le Conseil fédéral à renforcer la surveillance exercée par le DETEC, à élaborer une véritable politique aéronautique et à prendre des mesures pour pallier la pénurie chronique de contrôleurs aériens chez Skyguide. Le jugement rendu par le Tribunal de district de Bülach (ZH) dans l'affaire de la collision survenue au-dessus d'Überlingen (D) le 1er juillet 2002 (71 morts) a insisté sur le manque d'effectif de contrôleurs au moment du drame et condamné trois cadres et un employé de Skyguide pour homicide par négligence.<sup>34</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 15.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFAC a publié les résultats de **l'étude sur les nuisances sonores générées par le trafic de l'aéroport de Zurich**, tant sur territoire allemand que suisse. Annoncée par la Chancelière allemande, Angela Merkel, et le président de la Confédération, Pascal Couchepin, lors de leur rencontre en 2008, cette étude a été réalisée conjointement par le Centre aérospatial allemand et par le Service suisse en matière de bruit. Il est notamment ressorti des résultats que les nuisances occasionnées sur sol allemand par les avions qui atterrissent à Zurich par l'approche septentrionale (53 décibels) n'excèdent pas les valeurs prescrites par la loi allemande (60 à 65 décibels). Du côté suisse, les réactions ont fusé en faveur de la suppression des restrictions de vol sur le sud de l'Allemagne, alors que le ministre allemand des transports, Peter Ramsauer, et diverses autorités locales du Bade-Würtemberg ont plaidé pour le statu quo.<sup>35</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Selon **l'analyse Vox**, ce vote n'a pas révélé de différenciation claire entre partisans et opposants du point de vue de la position politique comme des propriétés socioculturelles. Les tenants du refus n'ont été majoritaires que parmi les membres déclarés de l'extrême gauche. L'étude a en outre souligné le faible intérêt des répondants et, parmi ceux-ci, des votants pour cet objet peu controversé, respectivement 57% et 38% d'entre eux ne sachant plus de quoi il s'agissait quelques jours à peine après le scrutin. En dépit de cette mauvaise connaissance de l'objet, une bonne moitié des tenants du oui et deux tiers des adversaires ont motivé leur décision par des arguments concrets et objectifs. Parmi les partisans, l'argument le plus mobilisé a été le principe de justice, selon lequel il est juste que le trafic aérien bénéficie du produit des taxes sur les carburants auxquelles il est soumis. Quant aux tenants du non, ils ont principalement fondé leur choix sur le rejet du trafic aérien et de ses nuisances.<sup>36</sup>

## Post und Telekommunikation

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 18.10.1991  
SERGE TERRIBILINI

**Selon une étude des PTT, le nouveau système ne s'est d'ailleurs pas avéré satisfaisant:** 15 pour cent seulement des envois ont été effectués en courrier A (alors que les PTT en attendaient 25 pourcent). En outre, neuf pour cent des envois A ne sont pas arrivés le lendemain à destination. La régie a élaboré diverses stratégies et la suppression du système a même été envisagée. Elle a cependant décidé, en fin d'année, de le maintenir.<sup>37</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

**Les comptes des PTT pour 1991 montrent** que, pour la seconde année consécutive, la régie a connu **un important déficit**. Celui-ci se monte à 292 millions de francs (dépenses: 11.851 milliards de francs, recettes: 11.559 milliards) et est très éloigné du bénéfice de 55 millions de francs inscrit au budget 1991. Selon les PTT, cette évolution est avant tout due aux faibles gains enregistrés dans le secteur de la poste (mauvais résultats du courrier A notamment), mais également au renchérissement et à l'augmentation des frais de personnel.<sup>38</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Les **comptes 1992 des PTT** montrent une amélioration de la situation financière de la régie, qualifiée de satisfaisante dans le climat de récession économique actuel. En effet, alors que l'exercice 1991 s'était soldé par un déficit de CHF 292 millions, celui-ci ne s'est monté qu'à 44 millions (charges: 12.772 milliards, recettes: 12.728 milliards) tandis que le budget prévoyait un léger excédent de 1 million. Selon les PTT, l'année 1993 devrait marquer la sortie de l'entreprise des chiffres rouges. La répartition des gains fut inégale puisque, tandis que les Télécoms connaissaient une croissance de 3.5 pour cent, supérieure à celle du produit intérieur brut, la poste était en stagnation.<sup>39</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 27.09.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative « Services postaux pour tous » a été **rejetée par 50,2% des votants et une petite majorité de cantons**. Le camp du oui regroupe tous les cantons romands, mais aussi le Tessin, Bâle-Ville, Uri et les Grisons. D'après l'Analyse Vox, bien que l'initiative ait été davantage soutenue par la gauche que par la droite, les fronts qui se sont formés lors de la campagne de votation n'ont pas épousé les lignes de conflit idéologique gauche/droite. D'autres raisons ont joué un rôle plus important dans le choix du vote. L'Analyse Vox cite le fait de **se sentir personnellement concerné par la portée de l'initiative** et la **positionnement personnel envers la privatisation d'entreprises étatiques**. Les personnes qui accordaient à l'initiative une grande importance pour elles-mêmes ont majoritairement voté oui ; celles qui ne se sentaient pas touchées par cet objet l'ont clairement rejeté. Le fait d'être personnellement concerné était lié à la crainte ou non d'une réduction des prestations postales dans la région proche. De telles craintes ont été émises, non seulement dans les régions rurales ou alpines, mais aussi dans les centres urbains. En conséquence, il n'existe qu'un faible lien entre le fait d'être personnellement concerné et le degré d'urbanisation.<sup>40</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 19.12.2007  
NICOLAS FREYMOND

A l'automne, une polémique a éclaté au sujet des coûts réels du service universel. En cause, la non publication par le DETEC d'un rapport des consultants BDO Visura et Wik-Consult sur le modèle comptable de la Poste qui relève que les charges des bureaux de poste pourraient avoir été surévaluées. Le directeur de la Poste, Ulrich Gygi, a toujours insisté sur le fait que l'entretien du réseau postal (environ CHF 400 millions) devait être financé grâce au monopole sur les lettres jusqu'à 100 grammes. Pour les partis bourgeois et Economiesuisse, si ce coût est moindre, il ne peut plus justifier les précautions avec lesquelles le Conseil fédéral a planifié la libéralisation du marché postal. À l'inverse, la gauche et les syndicats dénoncent une manipulation de la Poste pour justifier la fermeture de 1'150 bureaux de postes. Pour faire toute la lumière sur cette affaire, la CTT-CN a demandé et reçu ledit rapport. En décembre, le chef du DETEC a présenté une **étude approfondie sur les répercussions de l'ouverture du marché postal**. Censée servir de référence dans la révision de la législation postale, cette étude prospective montre que le financement du service universel peut être garanti par le monopole sur les lettres de moins de 50 grammes. En cas de libéralisation complète, le maintien des prestations excédant les exigences légales minimales et des conditions de travail actuelles de la Poste nécessiterait une compensation financière de l'Etat. Sans contribution étatique, la Poste pourrait seulement financer les prestations minimales prévues dans la loi.<sup>41</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 10.07.2008  
NICOLAS FREYMOND

Début juillet, l'Office fédéral de la communication (OFCOM) a communiqué les résultats d'une **étude comparative sur le secteur des télécommunications en Suisse et dans l'UE**. Il en ressort essentiellement que la facture moyenne de téléphonie mobile coûte 37,01 euros par mois en Suisse, alors qu'elle s'établit à 22,81 euros par mois dans l'UE. L'OFCOM explique l'exception suisse par la position dominante de l'opérateur historique sur le marché de la téléphonie mobile, Swisscom conservant en 2007 quelque 61,9% de parts de marché. Les tarifs de la téléphonie fixe et de l'interconnexion sont par contre tout à fait similaires, les écarts s'étant estompés ces dernières années.<sup>42</sup>

Selon une étude commandée par la Poste et publiée au cours de l'été, **une majorité de la population suisse serait favorable au statu quo**. 76% des répondants ont ainsi exprimé le souhait de conserver la desserte de base actuelle et 57% ont rejeté la suppression du monopole sur les lettres d'un poids inférieur ou égal à 50 grammes au motif qu'elle met en péril le financement du service universel. Les avis se sont révélés plus partagés s'agissant de l'extension des activités de PostFinance. Si 47% des sondés se sont dits favorables à l'octroi de crédits et hypothèques par la Poste, 42% ont exclu cette possibilité ; 48% ont jugé ces nouvelles activités trop risquées. Enfin, 51% des répondants ont jugé souhaitable de permettre à la Poste d'investir dans le pays, sous la forme de crédits, les fonds qu'elle place aujourd'hui à l'étranger.<sup>43</sup>

Die Frage nach den **Auswirkungen von 5G auf das Klima** stand im Zentrum einer von der Universität Zürich und der EMPA erarbeiteten und im Oktober 2020 veröffentlichten Studie. Auftraggeber waren Swisstelecom und die Swisscom. Aufgrund des Ausbaus des 5G-Netzes und der benötigten neuen Endgeräte für innovative Anwendungsmöglichkeiten werde es zu gewissen Umweltbelastungen kommen, war der Studie zu entnehmen. Zudem sei mit Rebound-Effekten zu rechnen, wenn es zu einer höheren Nachfrage nach bestimmten Dienstleistungen komme. Die Studie kam aber zum Schluss, dass mit der Einführung von 5G auch viele Treibhausgasemissionen eingespart werden können, weil neue Anwendungen ermöglicht würden und aus der Digitalisierung ein Effizienzgewinn resultiere. Insgesamt sei die entsprechende Klimabilanz positiv. Die Studie projizierte, dass mit 5G pro transportierter Einheit Daten rund 85 Prozent weniger Treibhausgasemissionen entstünden, als dies mit dem heutigen Mobilfunknetz der Fall sei. Hinzu kämen weitere Einsparungen durch neue Nutzungsmöglichkeiten, wie etwa intelligente Stromnetze (smart grid) oder neue Anwendungen in der Landwirtschaft durch einen gezielteren Einsatz von Düngern und Pflanzenschutzmitteln. Auch beim Pendlerverkehr und bei den geschäftlichen Reisen sieht die Studie Einsparungspotential, da durch die raschere und mengenmässige Datenübertragung flexibles Arbeiten gefördert werde.<sup>44</sup>

- 
- 1) BZ und NZZ, 20.1.06; Presse vom 21.3.06.
  - 2) Presse vom 28.10.06; Lit. "Maibach (2006). Transportrechnung Jahr 2003".
  - 3) Presse du 16.5.07; ARE, communiqué de presse, 15.5.07.
  - 4) Presse du 10.5.08; ARE, communiqué de presse, 9.5.08.
  - 5) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse, Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".
  - 6) Studie ARE vom 18.6.14
  - 7) BA für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1986, Bern 1987; BBl, 1986, III, S. 209 ff.; Presse vom 27.2., 9.6 und 20.8.86; NZZ, 20.3., 4.9., 9.9 und 14.11.86; BaZ, 22.3., 6.6 und 14.11.86; Bund, 6.6., 3.9 und 5.9.86; VO, 26., 3.7.86; BZ, 4.9.86; VCS-Zeitung, 1986, Nr. 1, S. 11; Nr. 2, S. 10; Nr. 3;
  - 8) AB NR, 1987, S. 1050; AB NR, 1987, S. 1077 f.; AB NR, 1987, S. 1204; AB NR, 1987, S. 1860; BA für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1987, Bern 1988; BZ, 31.1.87; Ww, 18.6. und 5.11.87; NZZ, 27.6 und 10.9.87; SGT, 28.8.87; Bund, 9.9.87; TA, 24.10 und 10.11.87; Presse vom 26.2.88. ; Verhandl. B. vers., 1987, IV, S. 106
  - 9) EVED, Bauprogramm 1989 für die Nationalstrassen, Bern 1989 ; Geschäftsbericht des Bundesrates, 1988, S. 426 ff.; NZZ, 24.12.88.
  - 10) BA für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1988, Bern 1989; Presse vom 17.8.88 und 28.2.89; SZ, 5.12.88; TA und 24 Heures, 10.12.88; Bund, 30.12.88.
  - 11) Presse des 25.8.89 et 3.3.90
  - 12) DFTCE, Routes nationales: programme de construction 1990, Berne 1990; Presse du 18.5.89; Rapport de gestion du Conseil fédéral, 1989, p. 417 ss.
  - 13) Presse du 11.5.91. Presse du 3.3.90
  - 14) 24 Heures, 3.5.90; presse du 17.5.90; DFTCE, Routes nationales: programme de construction 1991, Berne 1991; Rapport de gestion du Conseil fédéral, 1990, p.447ss.
  - 15) DFTCE (1991, 1992). Routes nationales.; Presse du 5.9.91.; Rapport de gestion du DFTCE, 1992, p. 319 ss.
  - 16) Presse du 15.2., 28.2 et 14.8.93.
  - 17) DFTCE, Routes nationales: programme de construction 1992 et 1993, Berne 1992 et 1993.; Rapport de gestion du Conseil fédéral, 1992, p. 322 ss.
  - 18) DFTCE, Routes nationales: programme de construction 1993 et 1994, Berne, 1993 et 1994.; Rapport de gestion du Conseil fédéral, 1993, p. 329 ss.
  - 19) Presse du 2.9.94.
  - 20) Lit. "M. Delgrande / W. Linder (1998). Vox: Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1998."
  - 21) FF, 2000, p. 2814 ss.; presse du 13.3.00; Thomas Milic et al., Vox. Analyse des votations fédérales du 12 mars 2000, Zurich 2000.
  - 22) NF, 12.6.2001.
  - 23) FF, 2001, p. 1916; presse du 5.3.01; Hans Hirter / Wolf Linder, Vox. Analyse des votations fédérales du 4 mars 2001, Berne 2001.
  - 24) Cornelia Blaser et al., Vox. Analyse des votations fédérales du 18 mai 2003, Zurich 2003.; FF, 2003, p. 4668 s.; presse du 19.5.03.
  - 25) Medienmitteilung ASTRA vom 25.6.21
  - 26) Ww, 7.3.91; Suisse, 17.3.91; presse du 28.6.91; 24 Heures, 18.7.91; JdG, 16.12.91.
  - 27) Suisse et NQ, 26.3 et 8.7.93; JdG, 8.7.93; presse des 22.12 et 29.12.93.
  - 28) L. Marquis / R. Lachat / D. Wisler, Vox: Analyse des votations fédérales du 29 novembre 1998, Genève, 1998.
  - 29) Medienmitteilung BAV vom 4.2.21; Standbericht BAV vom 4.2.21
  - 30) Bericht BAV vom 16.9.21; Medienmitteilung BAV vom 16.9.21
  - 31) Finanzierung OIV
  - 32) Presse des 23.3. et 26.4.91; Suisse, 21.6.91; Express, 22.6.91.

- 33) LT, 2.7.03; DETEC, communiqué de presse, 1.7.03.  
34) LT, 23.1.07; presse du 5.9.07.  
35) Presse du 31.10 au 3.11.09; AZ et NLZ, 15.12.09.  
36) Hirter, Hans / Vatter, Adrian, Analyse des votations fédérales du 29 novembre 2009, Berne 2010.  
37) Presse du 27.5. et 18.10.91.  
38) BO CE, 1991, p. 405 s.; BO CN, 1991, p. 1151 s.; BO CN, 1991, p. 1155 ss.; FF, 1991, II, p. 1527; Presse du 25.2.92. ; Rapport de gestion PTT de 1991  
39) BO CE, 1992, p. 512 ss.; BO CN, 1992, p. 791 ss.; FF, 1992, III, p. 977; FF, 1992, III, p. 978; PTT, Rapport de gestion 1992, Berne 1993; Presse du 25.2 et 4.6.92 ainsi que du 13.2.93  
40) FF, 2004, p. 6249 s.; presse du 27.9.04; Allenspach, Dominik et al., Vox, Analyse des votations fédérales du 26 septembre 2004, Zurich 2004.  
41) Presse des 17.10, 10.11 et 20.12.07 (étude); DETEC, communiqué de presse, 19.12.07.  
42) Presse du 10.7.08.  
43) Presse du 11.8.09.  
44) Medienmitteilung EMPA vom 29.10.20; Studie EMPA vom 29.10.20