

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Direkte Steuern, Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Bericht</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Ammann, Amando  
Baltisser, Lena  
Beer, Urs  
Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Heidelberger, Anja  
Hirter, Hans  
Holenstein, Katrin  
Longchamp, Claude  
Müller, Eva  
Müller, Sean  
Porcellana, Diane  
Rinderknecht, Matthias  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge  
Zumbach, David

## Bevorzugte Zitierweise

Ammann, Amando; Baltisser, Lena; Beer, Urs; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Müller, Eva; Müller, Sean; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumbach, David 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Direkte Steuern, Strassenverkehr, Bericht, 1984 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Föderativer Aufbau	1
Städte, Regionen, Gemeinden	1
<b>Aussenpolitik</b>	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
<b>Wirtschaft</b>	2
Wirtschaftspolitik	2
Wirtschaftsordnung	2
<b>Öffentliche Finanzen</b>	3
Direkte Steuern	6
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	10
Verkehr und Kommunikation	10
Verkehrspolitik	17
Strassenverkehr	18
Eisenbahn	21
Raumplanung und Wohnungswesen	21
Bodenrecht	21
Umweltschutz	22
Luftreinhaltung	22
Lärmschutz	23
Allgemeiner Umweltschutz	23
Klimapolitik	24
Abfälle	24
<b>Sozialpolitik</b>	24
Bevölkerung und Arbeit	24
Arbeitsmarkt	24
<b>Bildung, Kultur und Medien</b>	25
Medien	25
Radio und Fernsehen	25
Neue Medien	25

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>DBA</b>	Doppelbesteuerungsabkommen
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>FK-NR</b>	Finanzkommission des Nationalrats
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>OECD</b>	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>GPK-SR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>SNB</b>	Schweizerische Nationalbank
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NIS</b>	nichtionisierende Strahlung
<b>AIA</b>	Automatischer Informationsaustausch
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>ESTV</b>	Eidgenössische Steuerverwaltung
<b>BV</b>	Bundesverfassung
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>NISV</b>	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung
<b>WUST</b>	Warenumsatzsteuer
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>BEPS</b>	Base Erosion and Profit Shifting (Verminderung steuerlicher Bemessungsgrundlagen und das grenzüberschreitende Verschieben von Gewinnen durch multinationale Konzerne)
<b>LSV</b>	Lärmschutz-Verordnung
<b>BUS</b>	Bundesamt für Umweltschutz
<hr/>	
<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>CDI</b>	Convention de double imposition
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CdF-CN</b>	Commission des finances du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CDG-CE</b>	Commission de gestion du Conseil des Etats
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>BNS</b>	Banque nationale suisse
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports

<b>RNI</b>	rayonnement non ionisant
<b>EAR</b>	Echange automatique de renseignements
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>AFC</b>	Administration fédérale des contributions
<b>Cst</b>	Constitution fédérale
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>ORNI</b>	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
<b>ICHA</b>	Impôt sur le chiffre d'affaires
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>BEPS</b>	Base Erosion and Profit Shifting (Erosion de la base d'imposition et transfert des bénéfices)
<b>OPB</b>	Ordonnance sur la protection contre le bruit
<b>OFPE</b>	Office fédéral de la protection de l'environnement

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Föderativer Aufbau

#### Städte, Regionen, Gemeinden

**BERICHT**  
DATUM: 21.08.2015  
MARC BÜHLMANN

Mitte Mai legte der Bundesrat den Bericht zur Erfüllung der beiden gleichlautenden Postulate Germann (svp, SH) und Fluri (fdp, SO) (Po. 13.3820) vor. Beide Vorstösse verlangten eine Evaluation der Wirkung des Städte- und Gemeindeartikels (Artikel 50 BV). Die beiden Parlamentarier vertraten dabei auch die Interessen des Schweizerischen Städteverbandes bzw. des Schweizerischen Gemeindeverbandes, die Kurt Fluri bzw. Hannes Germann präsidierten. Insgesamt beurteilte die Regierung den Artikel 50 BV, der die Gemeindeautonomie sichert und den Bund zu Rücksichtnahme auf die unterste föderale Ebene verpflichtet, als behutsame und erfolgreiche Neuerung. Gemeinden seien gestärkt und Städte vermehrt in den Fokus der Bundespolitik gerückt worden, ohne dass dies auf Kosten der ländlichen Gemeinden gegangen wäre. Der Bericht machte allerdings auch Mängel und Verbesserungspotenzial aus. Die spezifischen Anliegen aller Gemeinden, und insbesondere der Städte, der Agglomerationen und der Berggebiete müssten bei Rechtsetzung und Vollzug noch stärker berücksichtigt werden. Dies solle in Zukunft bei der Vorbereitung von Erlassen (via Vernehmlassungsverfahren), bei der Koordination in der Raumordnungspolitik aber auch bei den statistischen Grundlagen geschehen. Zu beschliessende Massnahmen sollen künftig auch auf ihre Miliztauglichkeit sowie auf für Gemeinden unterschiedliche raumrelevante Auswirkungen überprüft werden.

In einem Beitrag in der NZZ kommentierte Kurt Fluri den Bericht des Bundesrates. Er ging mit der Regierung zwar einig, dass der Artikel wichtige Neuerung gebracht habe. Allerdings seien die vorgeschlagenen Verbesserungen nur sehr bescheiden. Insbesondere in der Finanz- und Steuerpolitik, die sehr starke und unmittelbare Auswirkungen auf die Gemeinden entfalte, blieben die Anliegen der Gemeinden unberücksichtigt. Fluri verwies auf die Unternehmenssteuerreform III – ein Geschäft, das 2014 bereits die neu geschaffene Konferenz der städtischen Finanzdirektoren und den Schweizer Städteverband umgetrieben hatte. Wenige Wochen nach dem NZZ-Beitrag forderte der Städte- zusammen mit dem Gemeindeverband in einem an alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier gerichteten Brief Entschädigungen für die drohenden Einnahmeeinbussen durch ebendiese Steuerreform. Entweder seien die Kantone zu verpflichten, die Ausgleichszahlungen, die sie vom Bund erhalten, zumindest teilweise an die Gemeinden weiterzuleiten, oder aber Kantonen und Gemeinden sei die Mehrwertsteuer zu erlassen. Es sei nicht länger zulässig, dass Bund und Kantone immer mehr Kosten auf die Gemeinden abwälzten, ohne entsprechende Entschädigungen bereitzustellen. Die Forderung nach mehr **Einfluss der Gemeinden auf die nationale Politik** wird also zunehmend lauter.<sup>1</sup>

## Aussenpolitik

### Zwischenstaatliche Beziehungen

**BERICHT**  
DATUM: 21.11.2018  
AMANDO AMMANN

Im November 2018 veröffentlichte der Bundesrat einen **Bericht in Erfüllung des Postulats Merlini** zur «aggressiven Steuerpolitik einzelner EU- und OECD-Länder» gegenüber der Schweiz. Der Bericht dient als Bestandesaufnahme der internationalen Entwicklung in Bezug auf die Besteuerung juristischer Personen in der EU und der OECD. Gemäss dem Postulat lag der Fokus des Berichts auf den Definitionskriterien für aggressive Steuerinstrumente der genannten Institutionen. Die Besteuerung natürlicher Personen wurde nur peripher behandelt, weil dahingehend keine verbindlichen Standards existieren. Die OECD basiere ihre Kriterien zur Einschätzung aggressiver Steuerinstrumente auf den Ergebnissen des BEPS-Projekts sowie der damit einhergehenden Empfehlungen der OECD-Arbeitsgruppe 11, erklärte der Bundesrat im Bericht. Vonseiten der EU prüfe die Gruppe «Verhaltenskodex» des EU-Rates, ob Steuerregelungen von EU-Mitgliedsstaaten mit dem Verhaltenskodex für die Unternehmensbesteuerung kompatibel seien. Des Weiteren sei auf Erlass des EU-Rats eine Liste mit nicht kooperativen Drittländern und Gebieten erstellt worden. Diese habe im Oktober 2018 sechs Einträge erfasst, sowie eine Gruppe von Ländern inklusive der Schweiz, die unter Auflagen als kooperativ eingestuft worden seien. Die dabei angewandten Kriterien seien jedoch nicht deckungsgleich mit jenen der OECD, an

denen sich die Schweiz orientiere. Der Bundesrat sei laut Bericht der Ansicht, dass die Schädlichkeit von Steuerregelungen gemäss der OECD-Kriterien beurteilt werden solle. Als Mitglied der OECD sei die Schweiz aktiv in Arbeitsgruppen im Steuerbereich beteiligt und setze sich dadurch für die Entwicklung internationaler Standards ein. Diese würden von allen Ländern und Gebieten eingehalten und gewährleistet somit einen ausgeglichenen Steuerwettbewerb.

Mit der Veröffentlichung des Berichts sah der Bundesrat das Postulat als erfüllt an und beantragte im Rahmen des Berichts zu den Motionen und Postulaten der gesetzgebenden Räte im Jahr 2019 dessen Abschreibung. Der Nationalrat kam dieser Aufforderung in der Herbstsession 2020 nach.<sup>2</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 27.10.2021  
AMANDO AMMANN

Im Oktober 2021 veröffentlichte der Bundesrat den **Bericht in Erfüllung des Postulats «Roadmap in Finanz- und Steuerfragen»**, mit dem Marco Romano (mitte, TI) eine Beurteilung der 2015 abgeschlossenen Roadmap mit Italien gefordert hatte. Im Bericht gab der Bundesrat eine Übersicht über den Fortschritt der einzelnen steuer- und finanzpolitischen Dossiers, die Bestandteil der Roadmap sind. Im Hinblick auf den Automatischen Informationsaustausch kam der Bundesrat zum Schluss, dass durch die Umsetzung des AIA-Standards der OECD kein weiterer Handlungsbedarf bestehe. Im Bereich des Informationsaustauschs auf Ersuchen sah der Bundesrat die Zielsetzungen aufgrund des Änderungsprotokolls zum DBA mit Italien als erfüllt an. Obwohl die Ziele der Roadmap bezüglich des DBA generell umgesetzt worden seien, soll eine weitere Revision nach Unterzeichnung des Grenzgängerabkommens auf bilateraler Ebene angestossen werden, gab der Bundesrat im Bericht bekannt. Mit ebenjenem Grenzgängerabkommen wurde gemäss Bericht zudem ein weiteres Dossier der Roadmap zielgerecht erfüllt. Auch die Forderung nach einer Streichung der Schweiz von Italiens schwarzen Listen wurde mehrheitlich erfüllt: Gewisse Listen wurden von Italien abgeschafft, bei zwei weiteren wurde die Schweiz neu kategorisiert und daher von der Liste entfernt. Nach jüngsten Gesprächen zeichnete sich zudem ab, dass die Schweiz zeitnah auch von der schwarzen Liste der Steuerparadiese von 1999 gestrichen werden könnte. Die Situation der Besteuerung der italienischen Enklave Campion d'Italia sei auf bilateraler Ebene mit Italien geklärt worden und ein regelmässiger Austausch der Finanzdepartemente sei vorgesehen. Darüber hinaus wurde im Bericht erwähnt, dass sich die Schweiz um ein bilaterales Abkommen mit Italien für das grenzüberschreitende Geschäft ohne Zweigniederlassungserfordernis bei der Vermögensverwaltung mit Privatkunden bemühe. Zusammenfassend hielt der Bundesrat fest, dass die Roadmap zur Verbesserung der bilateralen Beziehungen geführt habe und auch weiterhin als Instrument genutzt werde, um einen konstruktiven Dialog in Steuer- und Finanzfragen zu führen.<sup>3</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 06.07.2022  
AMANDO AMMANN

In der Frühjahrsession 2022 wurde das **Postulat Romano (mitte, TI) zur «Roadmap mit Italien in Finanz- und Steuerfragen»** **abgeschrieben**. Der Bundesrat hatte das Postulatsanliegen mit der Veröffentlichung des dazugehörigen Berichts als erfüllt erachtet.<sup>4</sup>

## Wirtschaft

### Wirtschaftspolitik

#### Wirtschaftsordnung

**BERICHT**  
DATUM: 31.12.1987  
HANS HIRTER

Die **Schattenwirtschaft** sei für die Schweiz ein untergeordnetes Problem und zusätzliche Massnahmen zu ihrer Bekämpfung drängten sich zur Zeit nicht auf. Dies geht aus einem Bericht hervor, den der Bundesrat im Auftrag des Parlaments ausarbeiten liess. Mit einem geschätzten Anteil von drei bis sechs Prozent des Sozialprodukts ist die versteckte Wirtschaft in der Schweiz von wesentlich geringerer Bedeutung als in andern Industriestaaten. Als wichtige Gründe dafür gibt der Bericht die im internationalen Vergleich massvolle Belastung der Erwerbstätigkeit durch Steuern und Abgaben an. Zudem Sorgen Steuer- und Einwanderungsgesetze sowie Arbeitsinspektorate für eine wirksame Bekämpfung. Allerdings wird auch die Gefahr erwähnt, dass die erhöhte Regelungsdichte, wie sie zum Beispiel mit dem Ausbau der Altersvorsorge und mit der neuen Umweltschutzgesetzgebung eingetreten ist, vermehrt zum Ausweichen auf Erwerbstätigkeiten führen könnte, die vor dem Staat verheimlicht werden, um Vorschriften und administrative Auflagen zu umgehen.<sup>5</sup>

# Öffentliche Finanzen

## Öffentliche Finanzen

### Jahresrückblick 2020: Öffentliche Finanzen

BERICHT  
DATUM: 31.12.2020  
ANJA HEIDELBERGER

Im Jahr 2020 wurde in den Medien im Verhältnis zu anderen Themen deutlich weniger über den Themenbereich «Öffentliche Finanzen» berichtet als in den Jahren 2017 bis 2019. Dies lag jedoch nicht am Unterthema «**Finanzlage**», im Gegenteil: 2020 wurde häufiger über das Budget, die Staatsrechnung oder die öffentlichen Finanzen diskutiert als im Vorjahr. Grund dafür war die Corona-Pandemie, die bei den Medien das Interesse an der Frage weckte, **wie es ob der Pandemie um die Bundesfinanzen stehe**. Diese Frage war durchaus berechtigt, zumal die Massnahmen zur Bekämpfung der Pandemie sowohl einnahmen- als auch ausgabenseitig grosse Konsequenzen nach sich zogen. Die **hohen Ausgaben** kündigten sich bereits im März 2020 an, als der Bundesrat dem Parlament in zwei Nachmeldungen zum ersten Nachtragskredit CHF 41.9 Mrd. als Verpflichtungskredite für die Corona-Soforthilfe für Unternehmen sowie CHF 15.3 Mrd. als Nachtragskredite beantragte. Hinzu kamen im zweiten Nachtragskredit im Mai 2020 noch einmal CHF 14.9 Mrd., womit der Bundesrat mehr als CHF 30 Mrd. zur Bekämpfung der Pandemie und ihrer Auswirkungen einzusetzen plante.

Auch die **Einnahmen** des Bundes litten mehrfach unter Corona: Der Wirtschaftseinbruch führte zu einer Reduktion des Konsums und dadurch zu einem Mehrwertsteuerausfall, die steigende Arbeitslosigkeit sowie die Lohnreduktion durch Kurzarbeit führten zu einer Reduktion der Erträge der Einkommenssteuer, tiefere Gewinne und Konkurse von Unternehmen führten zu tieferen Unternehmenssteuern und die Möglichkeit, Steuerzahlungen im Jahr 2020 zinslos aufzuschieben, führte in mehreren Bereichen zu Steuerausfällen. Zwar war unklar, wie hoch diese Steuerausfälle schlussendlich sein würden, die FK-NR rechnete aber während des ersten Lockdowns mit Ausfällen in der Höhe von CHF 6 bis 8 Mrd. Zusammengenommen ergaben die höheren Ausgaben und tieferen Einnahmen ein erwartetes Defizit von CHF 30 bis 40 Mrd. Zum Vergleich: Im Jahr 2019 hatte der Bund einen Überschuss von CHF 3 Mrd. erwirtschaftet. Die Gesamtleistung des Bundes im Rahmen der Corona-Krise über die nächsten Jahre hinweg schätzte Finanzminister Maurer im April 2020 gar auf CHF 70 bis CHF 80 Mrd. – sie entspräche damit ungefähr den Bundesausgaben eines Jahres.

Zwar gab es Mitte August 2020 eine zeitweise Entwarnung, als der Bundesrat im Nachtrag IIb ankündigte, dass ein Teil der bereits veranschlagten CHF 31 Mrd. nicht ausgeschöpft werden müsse: Insgesamt fielen «nur» ausserordentliche Ausgaben von CHF 17.8 Mrd. an. Jedoch zeigte sich zu demselben Zeitpunkt auch, dass die Fiskaleinnahmen im ersten Halbjahr 2020 um fast 1.3 Mrd. tiefer lagen als im gleichen Zeitraum 2019. In der Folge gelang es dem Bundesrat aber, die erwarteten Corona-bedingten Mehrkosten für das Jahr 2021 im ordentlichen Voranschlag unterzubringen, ohne dabei die Schuldenbremse auszureizen. Wie Bundesrat Maurer aber bereits zu diesem Zeitpunkt betont hatte, waren diese positiven Meldungen unter anderem von der weiteren Entwicklung der Pandemie abhängig, und so machte die zweite Welle dem Finanzminister noch einmal einen Strich durch die Rechnung: Im September 2020 beantragte der Bundesrat dem Parlament in einer Nachmeldung zum Voranschlag 2021 noch einmal CHF 1.4 Mrd. zur Bekämpfung der Auswirkungen der Pandemie, bewegte sich aber auch damit noch immer im Rahmen des von der Schuldenbremse Erlaubten.

Dass die Schweiz **2020 ein Defizit** machen würde, stand ob der grossen Hilfspakete des Bundesrates ausser Frage. Diskutiert wurde in den Medien aber die Frage, wie dieses Defizit verbucht und anschliessend abgebaut werden soll. Sollten die ausserordentlichen Corona-Ausgaben auf das Amortisationskonto der Schuldenbremse gebucht werden oder sollten sie an der Schuldenbremse vorbeigeschleust werden, wie eine 19-zu-5-Mehrheit der FK-NR (Mo. 20.3470) forderte? Einig war man sich mehrheitlich, dass eine Kompensation in den nächsten sechs Jahren, wie es die aktuelle Regelung bei einer Buchung auf das Amortisationskonto verlangen würde, kaum möglich wäre. Stattdessen wurde darüber diskutiert, ob die Schulden innert 10, 20 oder 30 Jahren oder gar ohne zeitliche Zielvorgabe zurückgezahlt werden sollen. Vorgeschlagen wurde auch, den Schuldenabbau durch zusätzliche Einnahmen, zum Beispiel durch die fixe Zuweisung des Gewinnanteils des Bundes an den Einnahmen der SNB, zu beschleunigen (Motion der WAK-NR: Mo. 20.3450).

Abgesehen von Corona lief 2020 insbesondere im Bereich der «**Direkten Steuern**» einiges. Dass der Themenbereich verglichen mit den Jahren 2017 bis 2019 deutlich weniger mediale Aufmerksamkeit generierte, liegt an den Abstimmungen über die sehr umstrittenen Revisionen der Unternehmenssteuern in den vergangenen Jahren (2017: USR III, 2019: STAF). Im Jahr 2020 stand hingegen zu den direkten Bundessteuern «nur»

das Referendum gegen die steuerliche Berücksichtigung der Kinderdrittbetreuungskosten an, das deutlich weniger Aufmerksamkeit generierte. Hier hatte das Parlament das ursprüngliche Anliegen der Vorlage, den Drittbetreuungsabzug von CHF 10'000 auf CHF 25'000 zu erhöhen, um eine Erhöhung des Kinderabzugs von CHF 6'500 auf CHF 10'000 ergänzt. Dagegen hatten SP und Grüne das Referendum ergriffen, weil sie die hohen Kosten dieser Massnahme, das fehlende Geld für andere Projekte und den einseitigen Nutzen der Erhöhung des Kinderabzugs für die Gutverdienenden kritisierten. Die Befürworterinnen und Befürworter der Änderung warben hingegen damit, dass die Vorlage Mittelstand und Familien entlaste. Mit 63.2 Prozent Nein-Stimmen lehnten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Änderung eher überraschend ab.

Daneben wurde im Themenbereich «Direkte Steuern» einmal mehr über die Abschaffung der Heiratsstrafe und damit verbunden über die Volksinitiative «Für Ehe und Familie – gegen die Heiratsstrafe» der CVP diskutiert. Nachdem das Bundesgericht die Abstimmung zur CVP-Initiative im April 2019 annulliert hatte, reichte das Initiativkomitee im Februar 2020 – auch auf Anraten von CVP-Präsident Gerhard Pfister – die von 14 der 15 Mitgliedern unterzeichnete Rückzugserklärung bei der Bundeskanzlei ein. Eine Beschwerde des Vereins Human Life, der sich mit Verweis auf ein Rechtsgutachten gegen den Rückzug wehrte, lehnte das Bundesgericht im Oktober 2020 ab.

Darüber hinaus bereinigte das Parlament das Bundesgesetz über die steuerliche Behandlung finanzieller Sanktionen, welches entsprechend einer Motion Luginbühl (bdp, BE; Mo.14.3450) die Steuerabzüge von Bussen mit Strafzweck sowie von Bestechungszahlungen an Private und Aufwendungen zur Ermöglichung von Straftaten streichen wollte. Das Parlament entschied sich jedoch, vom Ausland verhängte Bussen weiterhin steuerlich abzugsfähig zu machen, sofern die Sanktionen gegen den schweizerischen Ordre public verstossen oder wenn das Unternehmen glaubhaft darlegen kann, dass es «alles Zumutbare unternommen hat, um sich [nach ausländischem Recht] rechtskonform zu verhalten».

Nicht zuletzt präsentierte der Bundesrat verschiedene **neue Reformprojekte**, unter anderem das Bundesgesetz über administrative Erleichterungen und die Entlastung des Bundeshaushalts, dessen Ziel die Entlastung des Bundeshaushalts durch verschiedene strukturelle Reformen in der Bundesverwaltung ist. Bereits ein erstes Mal im Parlament behandelt wurden das Bundesgesetz über elektronische Verfahren im Steuerbereich sowie die Botschaft zur Volksinitiative «Löhne entlasten, Kapital gerecht besteuern» der SP, welche der Bundesrat zuvor zur Ablehnung empfohlen hatte. Anträge auf Erarbeitung eines direkten Gegenentwurfs sowie auf Annahme der Initiative wurden abgelehnt. Auch im Bereich **indirekte Steuern** sorgte ein neues Initiativprojekt für einiges mediales Aufsehen, nämlich die Volksinitiative «Mikrosteuer auf dem bargeldlosen Zahlungsverkehr». Die Initiative will jede Belastung und Gutschrift des bargeldlosen Zahlungsverkehrs anfänglich mit 0.05 Promille belasten und dafür die Mehrwertsteuer, die direkte Bundessteuer sowie die Stempelabgabe abschaffen. Das Komitee begann im Februar 2020 mit der Unterschriftensammlung.

Ein Novum bei den Voranschlägen gab es Corona-bedingt im Jahr 2020 ebenfalls: Im November erarbeitete die FK-NR aufgrund einer parlamentarischen Initiative (Pa.lv. 20.481) einen **Übergangs- oder Notvoranschlag** für das Jahr 2021. Dieser stützte sich auf die bundesrätliche Botschaft und die Mehrheitsentscheide der Kommissionen und sollte zur Anwendung kommen, falls das Parlament bis Ende Jahr kein Budget verabschieden konnte. Soweit kam es jedoch nicht: Nach langwierigen Debatten verabschiedeten National- und Ständerat Mitte Dezember den ordentlichen Voranschlag 2021.<sup>6</sup>

BERICHT  
DATUM: 31.12.2021  
ANJA HEIDELBERGER

## Jahresrückblick 2021: Öffentliche Finanzen

Wie bereits im Vorjahr dominierten auch im Jahr 2021 die **Covid-Ausgaben** und die in den letzten zwei Jahren dadurch entstandenen Schulden die Diskussionen im Themenbereich der öffentlichen Finanzen. Das Parlament hatte für das Jahr 2021 CHF 24.65 Mrd. zur Bekämpfung der Corona-Pandemie bewilligt. Der grösste Teil der davon bisher ausgegebenen Gelder (CHF 16.6 Mrd.) fiel bei der Kurzarbeitsentschädigung (CHF 10.8 Mrd.) und beim Covid-Erwerbssersatz (CHF 2.2 Mrd.) an. Insgesamt erwartete den Bund für das Jahr 2021 gemäss Hochrechnungen ein im Vergleich zum Vorjahr leicht tieferes Finanzierungsdefizit in der Höhe von CHF 14.8 Mrd. Obwohl der Grossteil der Corona-bedingten Kredite (CHF 14.5 Mrd.) genauso wie im Vorjahr als ausserordentliche Ausgaben verbucht werden sollten, erwartete das EFD auf dem ordentlichen Konto ein

Finanzierungsdefizit von CHF 1.7 Mrd., womit die Vorgaben der Schuldenbremse 2021 nicht erfüllt werden könnten.

Auch die **Schulden auf dem Amortisationskonto**, auf dem die ausserordentlichen Ausgaben verbucht werden, wuchsen somit im Jahr 2021 weiter an. Ende Juni schlug der Bundesrat daher im Rahmen des Finanzhaushaltsgesetzes zwei Varianten zum Schuldenabbau auf dem Amortisationskonto vor: Entweder sollten der Bundesanteil an den SNB-Zusatzausschüttungen als ausserordentliche Einnahmen verbucht oder die ordentlichen Überschüsse der letzten Jahre, die eigentlich für den Abbau der ordentlichen Schulden eingesetzt werden sollten, zur Tilgung der Covid-19-Schulden genutzt werden. Bei beiden Varianten sollten zusätzlich die zukünftigen jährlichen ordentlichen Kreditreste zum Schuldenabbau auf dem Amortisationskonto verwendet werden.

Trotz der aussergewöhnlich hohen Beträge, welche das Parlament im Rahmen der Covid-19-Pandemie in den letzten zwei Jahren gesprochen hatte, drehte sich die Medienberichterstattung zu den öffentlichen Finanzen nur selten um diese Ausgaben oder den Schuldenabbau. Vielmehr standen – wie in den Vorjahren – auch im Jahr 2021 die **direkten Steuern** im Mittelpunkt. Im Juni und Juli dominierte dabei das Vorhaben der OECD, unter anderem einen globalen Mindestsatz für Unternehmenssteuern in der Höhe von 15 Prozent einzuführen, um Gewinnverlagerungen zu erschweren. Die Schweiz plante, diesen Beschluss umzusetzen, stellte aber klar, dass sie die entsprechenden Regelungen nicht, wie von der OECD gefordert, bis 2023 würde einführen können. In den Medien, die sich in den Sommermonaten mit entsprechenden Berichten überschlugen – wie Abbildung 1 der APS-Zeitungsanalyse (im Anhang) zeigt –, dominierte die Besorgnis um den Verlust der Steuerattraktivität der Schweiz und Forderungen nach Unterstützungsmassnahmen für die Wirtschaft. Im Oktober 2021 kündigte das EFD an, international akzeptierte Vorschläge zur Verbesserung der Rahmenbedingungen von Unternehmen auszuarbeiten – dies nur ein Jahr, nachdem die neue Unternehmensbesteuerung in der STAF-Abstimmung angenommen worden war.

Der zweite, im Vergleich zur globalen Mindeststeuer gar noch stärker diskutierte Aspekt der öffentlichen Finanzen (vgl. Abbildung 1) war 2021 die Volksinitiative «Löhne entlasten, Kapital gerecht besteuern» der Jusos, die sogenannte **99-Prozent-Initiative**. Die Jusos beabsichtigte mit ihrer Initiative eine im Vergleich zu Arbeitseinkommen anderthalbfache Besteuerung von Kapitaleinkommensteuern, die einen bestimmten Freibetrag übertreffen, einzuführen. Der dadurch entstehende Steuer-Mehrbetrag sollte für eine Reduktion der Besteuerung von Personen mit tiefen oder mittleren Arbeitseinkommen oder für Transferzahlungen zugunsten der sozialen Wohlfahrt eingesetzt werden. Mit 35.1 Prozent Ja-Stimmen und keinem zustimmenden Kanton wurde die Initiative im September 2021 an der Urne deutlich verworfen.

Kaum beachtet von den Medien behandelte das Parlament verschiedene offene Projekte zu Ende, unter anderem das in Erfüllung einer Motion erarbeitete Bundesgesetz über elektronische Verfahren im Steuerbereich. Mit diesem sollte eine **vollständig elektronische Einreichung der Steuererklärung** ermöglicht werden. Dabei entschied sich das Parlament, die letzten zwei Kantone, welche die elektronische Einreichung der Steuererklärung bisher nicht vorsehen, zur Schaffung einer solchen Möglichkeit zu zwingen. Weiterhin sollten jedoch analoge Steuererklärungen bei den direkten Steuern möglich bleiben, während die Abrechnungen der indirekten Steuern in der Verantwortung des Bundes zukünftig nur noch digital vorgenommen werden können.

Auch das «Bundesgesetz über administrative Erleichterungen und die Entlastung des Bundshaushalts» wurde im Jahr 2021 fertig behandelt. Dieses diente dazu, den mittel- bis langfristigen **Spielraum im Bundshaushalt** zu erhöhen. Während die meisten Massnahmen beide Räte ohne grosse Diskussionen passierten, wurde die Aufnahme der Analysebestimmungen bezüglich der Überwachung des Post- und Fernmeldeverkehrs der KVF-NR zur Klärung zugewiesen. Nachdem der Nationalrat die Bearbeitungsfunktion im Verarbeitungssystem noch etwas konkretisiert hatte, um sicherzustellen, dass es sich nur um eine Übertragung, nicht um eine Ausweitung der bestehenden Berechtigungen handelt, nahmen National- und Ständerat die Bestimmung trotz deutlichem Widerstand der links-grünen Fraktionen deutlich an.

Bereinigt wurde überdies der auf einer parlamentarischen Initiative beruhende Entwurf für eine **steuerliche Entlastung für familienexterne Kinderbetreuung von bis zu CHF 25'000 pro Kind und Jahr**. Dabei entschied sich das Parlament trotz erneuter

Vorschläge auf eine Erhöhung der Kinderabzüge oder auf eine Erhöhung des Elterntarifs dafür, die Vorlage so zu belassen, wie sie der Bundesrat bereits im Mai 2018 vorgeschlagen hatte. Das Bundesratsgeschäft, das zusätzlich eine Erhöhung der Kinderabzüge vorgesehen hatte, war im Vorjahr in der Referendumsabstimmung abgelehnt worden.

Auch neue Projekte standen im Jahr 2021 auf der parlamentarischen Traktandenliste: So legte die WAK-NR einen Entwurf in Erfüllung einer parlamentarischen Initiative vor, mit dem die **Umsatzgrenze der Mehrwertsteuerpflicht für ehrenamtlich geführte, nicht gewinnstrebige Sport- und Kulturvereine** und gemeinnützige Institutionen von CHF 150'000 auf neu 200'000 erhöht werden sollte. Der Bundesrat sprach sich gegen eine Erhöhung der Umsatzgrenze für die Vereine aus, das Parlament einigte sich hingegen auf eine Erhöhung von CHF 250'000, nachdem sich der Ständerat zwischenzeitlich gar für eine Erhöhung auf CHF 300'000 ausgesprochen hatte.

Noch relativ am Anfang stand die **Revision des Mehrwertsteuergesetzes für eine Weiterentwicklung der Mehrwertsteuer in einer digitalisierten und globalisierten Wirtschaft**, mit dem die Besteuerung von Versandhandelsplattformen geregelt, Abrechnungen für KMU vereinfacht und Massnahmen zur Steuersicherung umgesetzt werden sollten. Der Bundesrat hatte die entsprechende Vorlage im Juni 2020 in die Vernehmlassung gegeben, im September 2021 präsentierte die ESTV den dazugehörigen Ergebnisbericht.

Eingereicht wurde 2021 schliesslich auch die **Eidgenössische Volksinitiative «Für eine zivilstandsunabhängige Individualbesteuerung» (Steuergerechtigkeits-Initiative)**. In der Sommersession gab der Nationalrat überdies einer Motion (mit derselben Forderung deutlich Folge).<sup>7</sup>

## Direkte Steuern

**Zur Volksinitiative «Wohneigentum für alle» und einem Gegenvorschlag**, der ebenfalls eine massive steuerliche Entlastung der Hauseigentümer zur Folge hätte, indem u.a. der Eigenmietwert herabgesetzt und die Dumont-Praxis abgeschafft werden soll, siehe unten, Teil I, 6c (Wohnungsbau). Zu **Doppelbesteuerungsabkommen** siehe oben, Teil I, 2 (Relations bilatérales).

Zu den **kantonalen Steuervorlagen** siehe unten, Teil II, 2b.

Eine vom EFD eingesetzte **Expertenkommission** unter der Leitung des Berner Steuer- und Wirtschaftsjuristen Urs Behnisch kam in ihrem **Bericht** zum Schluss, dass die Steuerfreiheit für realisierte private Kapitalgewinne ein erheblicher Mangel im System darstelle. Es verstosse gegen die Rechtsgleichheit, dass Dividenden und Zinsen der Einkommenssteuer unterliegen, nicht aber Kursgewinne. Sie **empfahl** daher mehrheitlich, **Kapitalgewinne von Privaten ebenfalls als Einkommen zu besteuern**. Eine Minderheit sprach sich hauptsächlich wegen der administrativen und finanzpolitischen Schwierigkeiten gegen die Einführung einer Kapitalgewinnsteuer aus. Zum umgekehrten Schluss kam ein zweites in Auftrag gegebenes Gutachten des Basler Ökonomen Peter Kugler, der von einer Kapitalgewinnsteuer abrät, weil es Bund und Kantone jährlich zwar CHF 700 Mio. einbringe, aber zu einem dreiprozentigen Rückgang des realen Volkseinkommens führen könne.

Zur Umsetzung der Empfehlungen des Behnisch-Berichts durch das EFD vgl. weiter unten (Stabilisierungsprogramm 98).<sup>8</sup>

Im Herbst unterbreitete der Bundesrat in Antwort auf eine Motion der WAK-NR seinen **Bericht über eine einheitliche und kohärente Behandlung von selbständiger und unselbständiger Erwerbstätigkeit im Steuer- und im Sozialversicherungsabgaberecht**. Laut Bericht wendeten Gerichts- und Verwaltungsbehörden weitgehend einheitliche Kriterien für die Qualifikation der beiden Erwerbsarten an. Doch verfolgten die betroffenen Rechtsgebiete unterschiedliche Ziele: Während das Sozialversicherungsrecht dem Versicherungsschutz diene, ginge es im Steuerrecht darum, dem Gemeinwesen die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen und den Finanzausgleich mitzusteuern; das Obligationenrecht schliesslich regle in den Bestimmungen zum Arbeitsvertrag den Schutz von Arbeitnehmerinnen und

BERICHT  
DATUM: 31.12.1997  
EVA MÜLLER

BERICHT  
DATUM: 09.07.1998  
URS BEER

BERICHT  
DATUM: 14.11.2001  
MAGDALENA BERNATH

Arbeitnehmern. Das Bundesgericht hätte in seiner Stellungnahme von einer einheitlichen Begriffsbestimmung von Selbständigkeit und Unselbständigkeit abgeraten, da diese neue Ungleichheiten nach sich zöge. Auf Anregung des „KMU Forums“ schlug der Bundesrat deshalb die **Einrichtung einer Ombudsstelle** vor, an die sich Betroffene bei unterschiedlicher Einstufung wenden könnten.<sup>9</sup>

**BERICHT**

DATUM: 09.01.2002  
MAGDALENA BERNATH

Nachdem die Bemessung der Gewinn- und Kapitalsteuern für juristische Personen auf die **einjährige Gegenwartsbesteuerung** umgestellt worden war, empfahl der Bundesrat diese Vereinheitlichung **auch für natürliche Personen**. Seit 1990 sind alle Kantone dem Vorbild von Basel-Stadt gefolgt und haben die einjährige Gegenwartsbesteuerung eingeführt – mit Ausnahme von Tessin, Waadt und Wallis, wo Gesetzesänderungen aber bereits im Gange sind.<sup>10</sup>

**BERICHT**

DATUM: 16.06.2003  
MAGDALENA BERNATH

Diskussionslos überwies der Nationalrat ein Postulat der CVP-Fraktion (Po. 03.3313), welches vom Bundesrat administrative Vereinfachungen bei Steuererklärungen und -veranlagungen für natürliche und juristische Personen verlangt. Im Sommer stellte der Bundesrat in einem Bericht die Massnahmen des Bundes zur **administrativen Entlastung der Unternehmen** vor. Im Zusammenhang mit der Möglichkeit zur einjährigen Veranlagung der MWSt sollen die Schlussabrechnungen mit den Sozialversicherungen und die Deklarationen an den Fiskus in einem Zug erledigt werden können (siehe dazu auch hier). Im Herbst doppelte der Schweizerische Gewerbeverband nach. Er beklagte, die Ablösung der Warenumsatzsteuer durch die MWSt habe nicht die gewünschte Vereinfachung gebracht, und verlangte eine einfachere MWSt-Abrechnung.<sup>11</sup>

**BERICHT**

DATUM: 26.04.2005  
MAGDALENA BERNATH

Ende April gab der Bundesrat den Bericht **„Um- und Durchsetzung der Steuerharmonisierung“** in die Vernehmlassung. Der Bericht empfiehlt die Schaffung einer Kontrollinstanz, welche die kantonalen Steuergesetze und die darauf gestützte Praxis auf ihre Übereinstimmung mit der formellen Steuerharmonisierung überprüft und nötigenfalls ein Verfahren einleitet. Die bürgerlichen Parteien lehnten ein solches Organ ab, weil sie dadurch die kantonale Steuerhoheit bedroht sahen. Die Kantone selber hegten keine diesbezüglichen Befürchtungen; die Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren hatte sich schon im vergangenen September lediglich gegen die Stimme Genfs für die Schaffung einer Kontrollinstanz ausgesprochen. Unterstützung erhielt das Modell des Bundesrates auch von der SP.<sup>12</sup>

**BERICHT**

DATUM: 12.11.2014  
DAVID ZUMBACH

Die Schweiz schneide im internationalen Vergleich Punkto **Steuerattraktivität für natürliche und juristische Personen** gut ab. Zu diesem Schluss kommt der Bundesrat in einem **Bericht**, den er im November 2014 verabschiedet hat und der unter anderem auf eine Motion Feller (fdp, VD) aus dem Jahr 2013 zurückgeht. Um ihre steuerliche Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der juristischen Personen erhalten zu können, müsse die Schweiz, so der Bundesrat, im Rahmen der geplanten Unternehmenssteuerreform III, die die Abschaffung attraktiver, aber international nicht mehr akzeptierter Sonderregelungen vorsieht, jedoch neue, international kompatible Massnahmen treffen. Im Vergleich zu grossen Volkswirtschaften wie den USA, Deutschland, Frankreich oder Italien stünden kleine Volkswirtschaften wie die Schweiz im internationalen Steuerwettbewerb generell stärker unter Druck, attraktive steuerliche Rahmenbedingungen anzubieten.<sup>13</sup>

**BERICHT**

DATUM: 06.08.2015  
DAVID ZUMBACH

Im August 2015 veröffentlichte der Bundesrat seinen Bericht zu den **Auswirkungen einer Einführung der Individualbesteuerung** und erfüllte damit die Forderung eines Postulats der nationalrätlichen Finanzkommission (FK-NR). Der Bericht verglich verschiedene Modelle der Individualbesteuerung bezüglich Wirkungen und Kosten und hielt unter anderem fest, dass eine reine Individualbesteuerung, die keine Rücksicht auf die finanziellen Verpflichtungen der verdienenden Person nimmt, im Widerspruch mit dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit stünde. Überdies rechnete der Bundesrat damit, dass, je nach Ausgestaltung der Korrekturmassnahmen, die Einführung der Individualbesteuerung bei der direkten Bundessteuer zu Mindereinnahmen zwischen CHF 240 Mio. und rund CHF 2,4 Mia. führen würde. Der Bundesrat stellte in Aussicht, dass er nach erfolgter

Abstimmung zur Volksinitiative "Für Ehe und Familie - gegen die Heiratsstrafe" eine Vorlage zur Beseitigung der steuerlichen Benachteiligung von Ehepaaren ausarbeiten werde.<sup>14</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 01.12.2017  
ANJA HEIDELBERGER

Im Dezember 2017 veröffentlichte der Bundesrat einen Bericht in Erfüllung des Postulats de Courten (svp, BL) zum **Abbau von Regulierungskosten** durch die Vereinheitlichung von Verfahren bei den direkten Steuern zwischen den Kantonen. Gemäss Bericht sehe die Bundesverfassung zwar eine Harmonisierung bei den direkten Steuern vor, da jedoch Steuertarife, Steuersätze und Steuerfreibeträge in der Verantwortung der Kantone lägen, gäbe es zum Beispiel beim Steuererklärungsverfahren und beim Steuerbezug vielfältige kantonale Regelungen. Als Ergebnis der Finanzautonomie der Kantone müsse man entsprechend zwischen einer Effizienzsteigerung durch Vereinfachung und einem Eingriff in die kantonale Steuerautonomie abwägen. Da jedoch eine Harmonisierung von der Unterstützung der Kantone abhängt und die kantonalen Steuerverwaltungen ablehnend auf die Forderungen des Postulats reagiert hätten, sehe der Bundesrat „kaum Erfolgsaussichten für eine weitere Harmonisierung“. Stillschweigend schrieb der Nationalrat das Postulat in der Sommersession 2018 ab.<sup>15</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 07.12.2018  
ANJA HEIDELBERGER

Im Dezember 2018 veröffentlichte der Bundesrat seinen **Bericht über die Auswirkungen der Robotisierung in der Wirtschaft auf das Steuerwesen und auf die Finanzierung der Sozialversicherungen** in Erfüllung des Postulats Schwaab (sp, VD). Der Bundesrat verwies darin eingangs auf den Bericht zu den Auswirkungen der Digitalisierung auf die Beschäftigung und das Arbeitseinkommen, gemäss dem keine Anzeichen für einen sinkenden Anteil der Arbeit am Volkseinkommen oder für einen markanten Anstieg der Einkommensungleichheit festgestellt werden konnten. Zudem seien die Einkommen in jüngster Zeit tendenziell angestiegen. Eine Veränderung des Verhältnisses zwischen Kapital- und Arbeitseinkommen sei jedoch nicht auszuschliessen. Dies hätte zwar keinen signifikanten Einfluss auf die Steuereinnahmen, da Kapitaleinkommen und Arbeitseinkommen ähnlich besteuert würden, die Sozialversicherungseinnahmen würde es jedoch reduzieren. Unklar sei, ob und wie stark dies durch eine Zunahme der Produktivität und des Gesamteinkommens abgeschwächt oder gar kompensiert würde. Gerade solche Produktivitätsgewinne könnten jedoch durch eine Robotersteuer oder durch eine Ausweitung der Bemessungsgrundlage für die Arbeitgeberbeiträge gebremst werden, da diese die Investitionen in die produktivsten Technologien bremsen würden. Daher seien Mehrwertsteuererhöhung oder eine Besteuerung des Konsums oder des Arbeits- und Kapitaleinkommens zu bevorzugen, erklärte der Bundesrat im Bericht.<sup>16</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 18.06.2019  
ANJA HEIDELBERGER

Stillschweigend stimmten National- und Ständerat in der Sommersession 2019 nach Erscheinen des Berichts zu den **Auswirkungen der Robotisierung in der Wirtschaft auf das Steuerwesen und auf die Finanzierung der Sozialversicherungen der Abschreibung** des entsprechenden Postulats Schwaab (sp, VD) zu.<sup>17</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 04.02.2021  
ANJA HEIDELBERGER

Im Juni 2020 hatte das EFD eine **Expertengruppe «Bund/Kantone/Wirtschaft/Wissenschaft» mit der Ausarbeitung eines Berichts zum Schweizer Steuersystem** beauftragt. Konkret sollte sie steuerpolitische Vorschläge zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Privatsektor und zur Verbesserung des Investitionsstandorts Schweiz vorbringen. In dem im Februar 2021 präsentierten Bericht betonte die Expertengruppe einerseits die Vorteile des Schweizer Steuersystems, machte aber auch verschiedene Vorschläge für Verbesserungen. Positiv wurde der Beitrag des Steuersystems zum Erfolg des Wirtschaftsstandorts Schweiz, aber auch die Steuerkultur in der Schweiz, der vergleichsweise unkomplizierte Zugang zu den Steuerbehörden sowie der vertrauensvolle Dialog zwischen den verschiedenen Akteuren hervorgehoben. Zur Aufrechterhaltung dieser Stärken sei eine breite Bemessungsgrundlage mit tiefen Steuersätzen notwendig, wobei vorwiegend Einkommen und Konsum besteuert, negative Arbeitsanreize vermieden, aber nachhaltige Entwicklungen und Innovationen gefördert würden. Zudem solle die Schweiz eine «Spitzenposition im internationalen Standortwettbewerb» einnehmen. Als Schwächen des Schweizer Steuersystems machte die Expertengruppe einen Druck oder gar eine Erosion der Steuerkultur aus und erachtete unter anderem eine Reduktion, Beseitigung oder Reformation verschiedener Steuern (z.B. Reduktion der

Kapital- und Vermögenssteuer) bei Einführung einer neuen Steuer oder Abgabe für ungedeckte Kosten für Umwelt und Gesellschaft sowie einer Tonnage Tax, einer Besteuerung von Reedereien, zur Sicherung der «mittel- bis längerfristig[en] Wohlfahrt der Schweiz» als nötig. Zudem sollen Finanzierungsneutralität hergestellt, Forschung, Entwicklung und Innovation gefördert, die Einführung einer dualen Einkommenssteuer geprüft und die Verlustrechnung ausgebaut werden.<sup>18</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 19.05.2021  
ANJA HEIDELBERGER

Im Mai 2021 veröffentlichte der Bundesrat einen von der ESTV erstellten **Bericht zu den Auswirkungen des befristeten Verzichts auf Verzugszinsen bei der direkten Bundessteuer aufgrund von COVID-19**. Zwischen März und Dezember 2020 hatte der Bundesrat die Verzugszinsen auf verspätete Zahlungen der direkten Bundessteuer, aber auch der Mehrwertsteuer, von besonderen Verbrauchssteuern sowie von Lenkungs- und Zollabgaben gestrichen. Der Bericht basiere auf Schätzungen mithilfe von monatlichen Steuerablieferungen der Kantone und könne deshalb zwar nicht die Frage beantworten, inwiefern die Steuern verspätet bezahlt wurden – dafür müsste man wissen, wann diese fällig gewesen wären. Aber er zeige auf, inwiefern dieser befristete Verzicht zu einer Erhöhung der Liquidität der natürlichen und juristischen Personen geführt habe, erläuterte der Autor. Auswirkungen des Verzichts habe man insbesondere bei den juristischen Personen gesehen: Diese zahlten zwischen März und Mai 2020 um 15 bis 53 Prozent weniger Steuern als in einem «Normaljahr» (das mithilfe von Zahlen aus den Jahren 2010–2018 berechnet worden war). Dies habe ihnen zwischen April und August 2020 zusätzliche Liquidität von CHF 1.9 Mrd. bis CHF 2.1 Mrd. eingebracht, hob der Bericht hervor. Bei den natürlichen Personen reduzierten sich die Steuerzahlungen im April 2020 um 34 Prozent und im Mai 2020 um 7 Prozent, während sich die Liquidität der natürlichen Personen in denselben Monaten um CHF 650 Mio. erhöhte. Bis Ende Jahr sei der Zahlungsaufschub jedoch vollständig abgebaut worden. Damit habe der Verzicht auf Verzugszinsen die Liquidität von Unternehmen und Personen, die Bundessteuern bezahlen, vergrössert, habe aber nur «einen kleinen Beitrag zum gesamten Massnahmenpaket von Bund und Kantonen» beigesteuert, schloss der Bericht.<sup>19</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 02.07.2021  
ANJA HEIDELBERGER

Im Juli 2021 veröffentlichte das EFD einen **Bericht zu einer möglichen Neuregelung der Berufskosten von unselbständig Erwerbenden**. Das Departement sei vom Bundesrat zusammen mit den Kantonen beauftragt worden, «das geltende Recht zum steuerlichen Abzug der Berufskosten zu überprüfen», insbesondere hinsichtlich der Telearbeit. Durch eine Neuregelung der Pauschalabzüge sollte die Neutralität gegenüber verschiedenen Arbeitsformen wiederhergestellt werden, wie es teilweise auch die abgelehnte Motion Ryser (gp, SG) gefordert hatte. Eine ad-hoc-Arbeitsgruppe habe acht Varianten zu einer Pauschalierung geprüft, wobei eine Mehrheit der Arbeitsgruppe einen pauschalen Abzug für alle Berufskosten, auch für die Fahrtkosten, bevorzugte. Diese Variante biete die stärkste Vereinfachung und die grösste Neutralität gegenüber den Arbeitsformen, bedeute jedoch aufgrund des Einschlusses der Fahrtkosten auch die grösste Änderung gegenüber der bisherigen Regelung. Eine Minderheit bevorzugte eine Pauschale bei gleichzeitiger Beibehaltung des Fahrtkostenabzugs.<sup>20</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 24.09.2021  
ANJA HEIDELBERGER

Im September 2021 präsentierte der Bundesrat seinen **Bericht zur «Auslegeordnung zur Individualbesteuerung»**, den das Parlament mit der Rückweisung seines Gesetzesentwurfs für eine ausgewogene Paar- und Familienbesteuerung verlangt hatte. Darin legte er die Auswirkungen dreier Modelle der Individualbesteuerung für verschiedene Haushaltstypen dar – der reinen Individualbesteuerung, der modifizierten Individualbesteuerung und der Individualbesteuerung nach Ecoplan, welche dieses Modell im Auftrag der Müller-Möhl Foundation und von alliance F erarbeitet hatte. Dabei sollten sowohl eine aufkommensneutrale als auch eine Ausgestaltung mit Mindereinnahmen bei der direkten Bundessteuer von CHF 1.5 Mrd. in Betracht gezogen werden.

Bei einer aufkommensneutralen Ausgestaltung der **reinen Individualbesteuerung** werden die Einkommen und Vermögen unabhängig des Zivilstands einzeln erfasst, alle Personen werden zu einem identischen Steuertarif besteuert. Dadurch steigt die Belastung, je ungleicher die Einkommen bei Paaren verteilt sind. Durch eine hälftige Anrechnung der kinderbedingten Abzüge könnte zudem auch die Steuerbelastung von Ehepaaren mit Kindern ansteigen. Entlastet würden hingegen Alleinstehende ohne Kinder.

Zur Entlastung von Paaren mit ungleichen Einkommen wird bei der **modifizierten Individualbesteuerung** für diese Ehepaare ein Abzug oder eine pauschale Zuweisung bestimmter Einkommensbestandteile auf die Eheleute vorgesehen, wobei nur ein Steuertarif vorgesehen ist. Finanziert wird diese Entlastung über eine Erhöhung des Steuertarifs, wodurch Alleinstehende ohne Kinder stärker belastet würden als bisher. Allenfalls sind hier auch Abzüge für alleinstehende und/oder alleinerziehende Personen möglich. Hier stellt sich gemäss Bericht die Frage, ob und wie diese Regelung so zivilstandsneutral wie möglich ausgestaltet werden kann, inwiefern also Ehepaare und Konkubinatspaare gleich behandelt werden.

Haushalte mit Kindern sollen mit der **Individualbesteuerung gemäss Ecoplan** entlastet werden: Diese sollen weiterhin von einem Elterntarif profitieren, während Kinderlose gemäss Grundtarif besteuert würden. Im Unterschied zu den anderen beiden Modellen lägen somit zwei verschiedene Steuertarife vor. Alleinstehende ohne Kinder würden dabei stärker belastet als bisher, da auch hier der Steuertarif erhöht würde. Auch diese Besteuerungsart ist per se nicht zivilstandsunabhängig.

Werden **Mindereinnahmen von CHF 1.5 Mrd.** ermöglicht, «können [bei allen drei Modellen] viele Haushaltskonstellationen steuerlich entlastet werden», betont der Bundesrat. Dennoch sind insbesondere bei der reinen und der modifizierten Individualbesteuerung Mehrbelastungen für Alleinstehende mit Kindern oder für Ehepaare mit sehr ungleichmässiger Einkommensaufteilung möglich.

Neben der Erläuterung der Auswirkungen nahm der Bundesrat auch eine **Würdigung der verschiedenen Modelle** vor. Die reine Individualbesteuerung erachtete der Bericht als «im Widerspruch mit dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit», jedoch seien die Zusammenhänge in diesem Bereich so komplex, dass auch bei einer modifizierten Individualbesteuerung nicht alle «von Lehre und Rechtsprechung entwickelten Gerechtigkeitspostulate» gleichzeitig erfüllt werden könnten. Bei der Individualbesteuerung gemäss Ecoplan würden schliesslich Personen mit Kindern «im Vergleich mit kinderlosen Haushalten sehr stark entlastet», überdies würde in vielen Konstellationen der Elternteil mit tieferem Einkommen höhere Steuern bezahlen als der Elternteil mit höherem Einkommen. Schliesslich betonte der Bundesrat im Bericht, dass er von einer Umsetzung durch alle Steuerhoheiten (Bund, Kantone, Gemeinden) ausgehe, da eine alleinige Umsetzung auf Bundesebene veranlagungstechnisch kaum umsetzbar und im Hinblick auf den Steuerharmonisierungsauftrag in der Bundesverfassung auch nicht wünschenswert sei.<sup>21</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

### Verkehr und Kommunikation

#### Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

Die Verkehrspolitik war im Jahr 2020, wie andere Politikfelder auch, massgeblich von der Corona-Pandemie beeinflusst. Der **öffentliche Verkehr** litt stark unter der Krise respektive dem mangelnden Passagieraufkommen. In der Folge gleiste der Bundesrat rasch Massnahmen auf, um dem Verkehrssektor unter die Arme zu greifen. Für den öffentlichen Verkehr, inklusive touristische Angebote wie etwa die Schifffahrt oder Seilbahnen, verabschiedete das Parlament das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Dieses war in den Räten unbestritten und brachte dem öffentlichen Verkehr eine Hilfe in der Höhe von rund CHF 900 Mio. Umstrittener war die Unterstützung für die ebenfalls gebeutelte Luftfahrtbranche. In beiden Räten gingen Anträge von links-grüner Seite ein, um die Kredite an klimapolitische Auflagen zu binden. Diese fanden aber ausserhalb des links-grünen Lagers keine Zustimmung. Schliesslich wurden im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.275 Mrd. für die **Luftverkehrsunternehmen** und CHF 600 Mio. für flugnahe Betriebe sowie ein Nachtragskredit über 600 Mio. für flugnahe Betriebe gewährt. Auch in der Presse fand die Unterstützung für die Luftfahrtbranche einige Beachtung. Währenddem die Unterstützung generell begrüsst wurde, waren einige Zeitungen der Ansicht, dass es der Bundesrat und das Parlament verpasst hätten, den Fluggesellschaften dafür auch Bedingungen zu stellen.

Die **Postauto-Affäre**, die 2018 ans Licht gekommen war, beschäftigte die Schweizer Politik auch im Jahr 2020 noch. Der Bundesrat äusserte sich im Februar 2020 zum ausführlichen Bericht der GPK-SR in dieser Angelegenheit und kam zum Schluss, dass die Governance-Strukturen des Bundes funktioniert hätten, zumal es das BAV gewesen sei, welches das fehlerhafte Verhalten der Postauto AG überhaupt erst aufgedeckt habe. Zudem sah der Bundesrat keinen grossen Handlungsbedarf hinsichtlich der strategischen Ziele für die Postauto AG. Im Zuge der Postauto-Affäre wurden 2020 auch vier Postulate (Po. 19.4385; Po. 19.4387; Po. 19.4388 und Po. 19.4389) angenommen. In diesen wurde eine Prüfung verschiedenster Bereiche und Kompetenzen im regionalen Personenverkehr gefordert sowie eine Gesamtsicht zur Postauto-Affäre verlangt. Noch während der politischen Aufarbeitung dieser Problematik wurden im Jahr 2020 weitere Ungereimtheiten bei anderen Anbietern im öffentlichen Verkehr publik: So mussten die BLS, die SBB sowie die Verkehrsbetriebe Luzern mehrere Millionen Franken an zu viel erhaltenen Subventionen zurückerstatten, wie die Medien berichteten.

Ein erfreulicheres Ereignis stellte hingegen die **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** dar. In den Medien wurde ausführlich über den Festakt berichtet, der aufgrund der Corona-Krise leider nur in einem kleinen Rahmen über die Bühne gehen durfte. Der Ceneri-Basistunnel sei für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und insbesondere für die Vollendung der NEAT von immenser Bedeutung, resümierten die Medien. Zudem sei er auch für den Zusammenhalt der beiden Tessiner Kantonsteile Sopraceneri und Sottoceneri von grossem Belang.

Schliesslich bewegte auch die **fünfte Generation des Mobilfunkstandards (5G)** die Gemüter der Politikerinnen und Politiker, der Medien und der Bevölkerung. Im November 2019 war ein lange erwarteter Bericht der Expertengruppe «Mobilfunk und Strahlung» detailliert auf die Fakten rund um die Mobilfunkanlagen, die Datenübertragung und die dabei auftretende Strahlung eingegangen. Der Bericht hielt fest, dass nicht abschliessend ausgeschlossen werden könne, dass die Strahlung von 5G gesundheitsschädlich sei. Zur Kernfrage einer allfälligen Anpassung der geltenden vorsorglichen Anlagegrenzwerte für Mobilfunkantennen und zur Weiterentwicklung des Mobilfunknetzes hatte sich die Arbeitsgruppe in der Folge nicht einigen können. Sie gab deshalb dazu keine Empfehlung ab, sondern skizzierte lediglich fünf Optionen, wie der Ausbau von 5G und die damit einhergehenden Auswirkungen aussehen könnten. Sie schlug aber sechs begleitende Massnahmen zum Umgang mit Mobilfunk vor. Der Bundesrat legte sodann im April 2020 das weitere Vorgehen in Sachen Mobilfunk und 5G fest. In diesem Rahmen beschloss er die Umsetzung der von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Massnahmen. Zudem sollte das UVEK eine Vollzugshilfe für den Umgang mit den neuen adaptiven 5G-Antennen erarbeiten. Auch versprach der Bundesrat das Postulat Häberli-Koller (cvp, TG; Po. 19.4043) zu erfüllen, welches den Aufbau eines nachhaltigen Mobilfunknetzes verlangte, das einerseits einen optimalen Schutz vor Strahlung gewährleisten, andererseits aber auch die Einführung von 5G und nachfolgender Technologien innert einer vernünftigen Frist ermöglichen müsse. Bezüglich der Strahlung entschied der Bundesrat weiter, die Anlagegrenzwerte nicht zu lockern. Die Medien werteten dieses Vorgehen als Stillstand, während aus der Bevölkerung weiterhin kritische Stimmen zu vernehmen waren: So befanden sich zu diesem Zeitpunkt zwei 5G-kritische Volksinitiativen im Stadium der Unterschriftensammlung und im Januar 2020 war es in verschiedenen Städten auch zu Demonstrationen gegen diese neue Technologie gekommen. Im Berichtsjahr wurde sodann auch seitens einiger Kantone Kritik am Aufbau des 5G-Netzes laut; die Kantone Neuenburg und Genf reichten je eine Standesinitiative zu einem 5G-Moratorium ein.

In den Medien fanden die Themenbereiche Verkehr und Kommunikation etwas weniger Beachtung als in den Jahren zuvor. Insgesamt befassten sich im Jahr 2020 ca. 6 Prozent aller von APS erfassten Artikel mit diesen beiden Themen, in 2019 waren es noch ca. 8.5 Prozent gewesen.<sup>22</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 31.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

### **Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation**

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.lv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Libérale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlungsgrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.<sup>25</sup>

## Jahresrückblick 2022: Verkehr und Kommunikation

Auch der Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» wurde 2022 durch den Ukraine-Krieg und dessen Folgen beeinflusst. Im Frühling wurde in der Schweiz ein starker Anstieg der Energiepreise und insbesondere der **Treibstoffpreise** verzeichnet. Die SVP forderte daher in mehreren Motionen erfolglos unter anderem eine 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht sowie der MWST und einen pauschalen Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Die Mehrheiten der beiden Kammern erachteten eine Entlastung der Autofahrerinnen und Autofahrer jedoch als nicht angezeigt, vielmehr müssten Entlastungsmassnahmen gezielt an ärmere Bevölkerungsgruppen ausgerichtet werden.

Weitergearbeitet wurde an der **Änderung des Strassenverkehrsgesetzes**, insbesondere am sogenannten Raserartikel. Anfänglich hatten sich beide Räte dafür entschieden, den Gerichten bei Raserdelikten wieder mehr Ermessensspielraum zu geben, die Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr zu streichen und die Mindestdauer für den Entzug des Fahrausweises zu reduzieren. Aufgrund einer Referendumsdrohung durch die Stiftung Roadcross schwenkten die beiden Räte dann jedoch in fast allen Punkten auf das geltende Recht zurück und schwächten damit die Massnahmen des Via Sicura-Pakets nur wenig ab. Diese Revision konnte allerdings im Berichtsjahr noch nicht vollständig bereinigt werden.

Ebenfalls mehr Verkehrssicherheit sollte das **neue Veloweggesetz** bringen, das 2022 vom Parlament verabschiedet wurde. Damit soll der Verkehr entflechtet und sollen die Kantone zur Planung und Erstellung von grundsätzlich zusammenhängenden und durchgehenden Velowegnetzen verpflichtet werden.

Beim öffentlichen Verkehr lag der Fokus im Jahr 2022 hauptsächlich auf der **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**, die in der Wintersession abgeschlossen werden konnte. Mit dieser Revision beabsichtigte der Bundesrat, das Bestellverfahren, also den Vorgang, bei welchem die Besteller (Bund und Kantone) mit den Transportunternehmen die Angebotsvereinbarung im regionalen Personenverkehr aushandeln, effizienter und transparenter auszugestalten und die Planungssicherheit für die Transportunternehmen zu erhöhen. Zudem sollte mit der Revision weiteren Subventionsskandalen wie demjenigen der BLS einen Riegel geschoben werden. Dazu war vorgesehen, dass im subventionierten Bereich keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen, zudem wurde festgelegt, wie künftig mit ungeplanten Gewinnen umgegangen werden muss. Hierbei entschieden die Räte, dass die Unternehmen künftig nur die Hälfte ihrer allfälligen Gewinne auf den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten einer Spezialreserve zuweisen müssen, der Bundesrat hatte sich ursprünglich für zwei Drittel ausgesprochen.

Schliesslich gab im Berichtsjahr auch das Thema **Mobilfunkstandard 5G** wieder zu reden: Im Frühjahr publizierte der Bundesrat den Bericht «Nachhaltiges Mobilfunknetz» in Erfüllung eines gleichnamigen Postulats. Darin erläuterte der Bundesrat unter anderem, dass durch eine Änderung der NISV für den Ausbau des 5G-Netzes deutlich weniger Antennen notwendig sein werden als bisher angenommen. Das UVEK gleiste zudem ein NIS-Monitoring, eine umweltmedizinische Beratungsstelle, die Harmonisierung im Vollzug sowie eine Intensivierung der Forschung auf, um den Ängsten in der Bevölkerung vor 5G zu begegnen. Überdies gab das Parlament im Berichtsjahr drei Ständesinitiativen für ein Moratorium für den Aufbau des 5G-Millimeterwellennetzes (Kt.Iv. GE 20.309; Kt.Iv. NE 20.314; Kt.Iv. JU 21.305) keine Folge. Hingegen wurde eine neue Volksinitiative in diesem Bereich lanciert: Die sogenannte Saferphone-Initiative, in deren Komitee zahlreiche Politiker und Politikerinnen – insbesondere der SP und der Grünen – zu finden waren, forderte, dass Bund und Kantone für den Einsatz emissionsarmer Techniken in allen Anwendungsbereichen sorgen. Dies sollte durch tiefe Strahlengrenzwerte und eine grundsätzliche Versorgung von Wohn- und Geschäftshäusern mit Fernmeldediensten über das Kabelnetz erreicht werden. Die Initiative wurde jedoch im Dezember zurückgezogen.

Im Kapitel Verkehr und Kommunikation kam es im Juni 2022 zu einem Peak in der Medienberichterstattung, wie Abbildung 1 der APS-Zeitungsanalyse zeigt. Hauptverantwortlich dafür war der Flugverkehr, zumal zahlreiche Zeitungsartikel zu einer Panne bei Skyguide sowie zu abgesagten Flugverbindungen bei der SWISS erschienen. Verglichen mit dem Vorjahr gab es 2022 für den Bereich Verkehr und Kommunikation wieder etwas mehr Aufmerksamkeit seitens der Presse zu verzeichnen. Dies lag womöglich daran, dass über die in den beiden Vorjahren omniprésente Covid-

19-Pandemie im Berichtsjahr deutlich weniger geschrieben wurde und damit die übrigen Themenbereiche prozentual mehr Aufmerksamkeit erhielten.<sup>24</sup>

BERICHT  
DATUM: 17.08.2023  
ANJA HEIDELBERGER

## Rückblick auf die 51. Legislatur: Verkehr und Kommunikation

Autorinnen und Autoren: Bernadette Flückiger, Marco Ackermann, Nik Bieri und Anja Heidelberger

Stand: 17.08.2023

Auch der Verkehrsbereich – insbesondere der öffentliche Verkehr und der Flugverkehr – war in der 51. Legislatur stark durch die Covid-19-Pandemie geprägt. Nachdem der Bundesrat Mitte März 2020 die ausserordentliche Lage gemäss Epidemien-gesetz ausgerufen, einen Lockdown mit Homeoffice und Schliessung der Läden verfügt sowie die Landesgrenzen geschlossen hatte, brach die Nachfrage im öffentlichen Verkehr sowie im Flugsektor weg. In der Folge dünn-ten die Verkehrsbetriebe ihre Fahrpläne sehr stark aus, während der Flugverkehr – abgesehen von einigen Flügen, mit denen im Ausland gestrandete Schweizerinnen und Schweizer nach Hause geholt wurden – zeitweise fast vollständig eingestellt wurde. Dadurch **gerieten ÖV und Luftfahrt in grosse finanzielle Schwierigkeiten**, auf die der Bundesrat für den ÖV mit zwei Notkrediten in der Höhe von CHF 900 Mio. und CHF 215 Mio. sowie für die Luftfahrtunternehmen und die luftnahen Betriebe mit Nachtrags- und Verpflichtungskrediten in der Höhe von CHF 1.3 Mrd. und CHF 1.2 Mrd. sowie mit dazugehörigen Gesetzesänderungen reagierte. Insbesondere nach Ende der Pandemie stiegen die Nutzendenzahlen in beiden Branchen jedoch wieder deutlich an.

Am meisten parlamentarische Aufmerksamkeit im Themenbereich «Verkehr» erhielt in der 51. Legislatur gemessen an der Anzahl gesprochener Wörter die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Damit hatte der Bundesrat unter anderem beabsichtigt, die Planungssicherheit der Transportunternehmen bei der Aushandlung der Angebotsvereinbarungen im regionalen **Personenverkehr** zu verbessern. Das Parlament diskutierte zahlreiche inhaltliche Aspekte bis in die Einigungskonferenz, etwa die Frage, welcher Teil der Gewinne wie bisher einer Spezialreserve zugewiesen werden soll. Dabei wurde mehrfach auf den Postautoskandal verwiesen, der überdies auch aufgrund der Untersuchungen im Nachgang immer wieder Thema war.

Zwar leicht weniger Diskussionen im Parlament, medial wohl aber deutlich mehr Aufmerksamkeit erhielt die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, bei dem es unter anderem um eine Reduktion der Treibhausgasemissionen, um neue Regelungen zu selbstfahrenden Autos und um die Stärkung der Verkehrssicherheit ging. Am umstrittensten war hingegen die im Rahmen des Via-Sicura-Massnahmenpakets beschlossene Entschärfung gewisser Regelungen, die ursprünglich als Reaktion auf die in der Folge zurückgezogene Raser-Initiative beschlossen worden waren. Nach einer Referendumsdrohung gegen die Abschwächung besagter Regelungen krebste das Parlament noch während der Bereinigung der Vorlage zurück und verschärfte die von ihm zuvor abgeschwächten Regelungen wieder. Der **motorisierte Strassenverkehr** war überdies zwar weniger stark von der Covid-19-Pandemie betroffen als die anderen Verkehrszweige, dafür umso stärker vom Anstieg der Energiepreise als Reaktion auf den Krieg in der Ukraine. In der Folge wurden erfolglos zahlreiche Entlastungsmassnahmen für die Autofahrenden gefordert. Für die Zukunft plante der Bundesrat schliesslich einen Ausbau der Nationalstrassen: Im «Ausbau-schritt 2023» standen vor allem fünf Projekte mit einem Gesamtumfang von rund CHF 4.4 Mrd. für den Autobahnausbau im Zentrum. Der Nationalrat erhöhte diesen Kredit gar auf CHF 5.3 Mrd. Auch der Ausbau des Bahn-Fernverkehrsnetzes befand sich gegen Ende der 51. Legislatur in Planung, die parlamentarische Beratung dazu wird wohl aber erst in der neuen Legislatur beginnen.

Doch nicht nur bei den Strassen, auch bei den **Velowegen** soll gebaut werden: Im September 2018 hatte die Schweizer Stimmbevölkerung dem direkten Gegenentwurf zur Velo-Initiative zugestimmt, zu dessen Umsetzung das Parlament ein neues Veloweggesetz verabschiedete. Damit soll der Bund die Kantone beim Vollzug unterstützen und die Koordination und Information über die Velowegnetze fördern können, um so zu einer Entflechtung des Verkehrs beizutragen. Die Kantone sollen neu zur Planung und Erstellung der Velowegnetze verpflichtet werden, wobei sie alle Teile des Netzes, die nicht den Sicherheits- und Attraktivitätsstandards entsprechen, ersetzen müssen.

Während sich der Ständerat in Sachen Sicherheit und Streckenführung der Velowege der strengeren Version des Nationalrates anschloss, konnte sich der Ständerat bei der Problematik des Ersatzes von alten Velowegen durchsetzen. Hierbei wurde festgelegt, dass zukünftig bei einem Ersatz das öffentliche Interesse und die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen.

Im Themenbereich «Kommunikation» stand der Mobilfunkstandard 5G und Protestaktionen dagegen im Zentrum. Auch verschiedene Berichte, ein neu geschaffenes NIS-Monitoring, eine umweltmedizinische Beratungsstelle, eine Harmonisierung im Vollzug sowie eine Intensivierung der Forschung – mit denen der Bundesrat den Ängsten in der Bevölkerung begegnen wollte – konnte die von Teilen der Bevölkerung empfundene **Skepsis gegen 5G** nicht gross mindern. Lanciert wurde auch die sogenannte Saferphone-Initiative, die tiefe Strahlungsgrenzwerte und eine grundsätzliche Versorgung von Wohn- und Geschäftshäusern mit Fernmeldediensten über das Kabelnetz erreichen wollte, aber im Dezember 2022 zurückgezogen wurde. Im Parlament scheiterten auch Standesinitiativen für ein Moratorium für den Aufbau des 5G-Millimeterwellennetzes. Nach längeren Diskussionen erhöhte der Bundesrat im Dezember 2022 schliesslich die Hochbreitbandgeschwindigkeit in der Schweiz von 10 Mbit/S auf 80 Mbit/S.

Im Bereich des «Service public» stand schliesslich die **Post** aufgrund von Filialschliessungen und der Frage nach der Grundversorgung im Zentrum des Interesses.

#### **Zu den Jahresrückblicken:**

2020  
2021  
2022

**BERICHT**  
DATUM: 31.12.2023  
LENA BALTISSER

#### **Jahresrückblick 2023: Verkehr und Kommunikation**

2023 standen drei grosse Standortbestimmungen zu Ausbauschritten im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs auf dem Programm des Bundesrats und des Parlaments. Trotz dieser politisch gewichtigen Programmpunkte blieb die Medienberichterstattung in diesem Themenbereich gesamthaft jedoch ungefähr auf demselben Niveau wie im Vorjahr (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse). Jedoch nahm die Berichterstattung zum Strassenverkehr im Vergleich zu den Vorjahren mehr Raum ein, während diejenige zum Flugverkehr deutlich abnahm und diejenige zum Schienenverkehr etwa gleich blieb.

Im medial viel bespielten Themenbereich des Strassenverkehrs dominierte der **Ausbaustritt 2023 der Nationalstrassen** und der entsprechende Zahlungsrahmen sowohl die parlamentarische als auch die ausserparlamentarische Debatte. Der Ausbauschritt 2023 war sehr umstritten, die Anträge zu den Projektvorschlägen des Bundesrats reichten von Zustimmung über Ablehnung einzelner Ausbauschritte bis hin zur Zurückweisung des gesamten Projekts. Schliesslich wurden aber alle fünf vom Bundesrat vorgeschlagenen Projekte sowie der entsprechende Verpflichtungskredit in der Höhe von rund CHF 5.3 Mrd. vom Parlament gutgeheissen und der Ausbauschritt sogar noch um ein Projekt in der Westschweiz erweitert. Eine Standesinitiative des Kantons Thurgau, welche die Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in die Projektierung gefordert hatte, blieb hingegen erfolglos. Die Meinungen zum Ausbauschritt 2023 gingen auch in der medialen Berichterstattung auseinander und ökologische Kreise kündeten an, das Referendum gegen den Ausbauschritt zu ergreifen. Vergleichsweise unumstritten war in diesem Zusammenhang hingegen der Zahlungsrahmen für Unterhalt und Betrieb der bestehenden Nationalstrassen für die Jahre 2024 bis 2027 in der Höhe von CHF 8.8 Mrd.

Unabhängig von diesem geplanten Ausbauschritt der Nationalstrassen beschloss das Parlament zusätzlich durch Annahme einer Motion, dass die Autobahn A1 an kritischen Strassenabschnitten auf sechs Spuren ausgebaut werden soll. Auf der anderen Seite stand im Bereich des **Strassenverkehrs** auch die klimaneutrale Mobilität auf der politischen Agenda. Im Juni präsentierte der Bundesrat einen Bericht, in dem er Massnahmen eruierte, mit denen ein fossilfreier Verkehr bis 2050 ermöglicht werden könnte. Zudem wurde der Bundesrat vom Parlament beauftragt, einen Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote zu erstellen. Hingegen

beschloss die Regierung, die Steuerbefreiung der Elektrofahrzeuge aufzuheben.

Eine zweite grosse Standortbestimmung im Themenbereich Verkehr fand 2023 mit der **vierten Generation des Programms «Agglomerationsverkehr»** an der Schnittstelle zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr statt. Für die folgenden vier Jahre wurden zu unterstützende Projekte ausgewählt und ein entsprechender Finanzierungsrahmen bestimmt. Verteilt auf den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie auf den Langsamverkehr sprach das Parlament somit gesamthaft über CHF 1.5 Mrd. für Projekte in 23 Agglomeration.

Die dritte grosse Standortbestimmung nahm der Bundesrat im Herbst 2023 mit seiner Botschaft zum **Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur** vor. Für den Ausbauschnitt 2025 und insbesondere für den Ausbauschnitt 2035 schlug die Regierung zusätzlich zu den bereits beschlossenen Ausbauprogrammen Anpassungen sowie eine Krediterhöhung von gesamthaft über CHF 2.8 Mrd. vor. Aufgrund einer viel diskutierten Motion nahm er auch die Projektierung eines «multifunktionalen Grimseltunnels» in seine Botschaft auf.

Im Rahmen der Botschaft zu den Ausbauschnitten präsentierte der Bundesrat zudem erste Zielsetzungen und Stossrichtungen der neuen Langfriststrategie im Schienenverkehr, der **«Perspektive Bahn 2050»**. Der Fokus soll dabei auf dem Ausbau von kurzen und mittleren Strecken sowie auf den Agglomerationen liegen. Gleichzeitig gab die Regierung auch bekannt, dass sich die Fertigstellung verschiedener laufender Bauvorhaben, wie beispielsweise der Bahnknotenpunkte Bern oder Lausanne, um mehrere Jahre verzögern werde.

Zu Verzögerungen kam es auch in der Erreichung der 2021 festgelegten Ziele für den alpenquerenden Schwerverkehr. Im Verlagerungsbericht für die Jahre 2021–2023 hielt der Bundesrat im Berichtsjahr fest, dass die festgelegten Ziele trotz einer Zunahme des Schienengüterverkehrs insbesondere im Bereich des strassenseitigen Güterverkehrs nicht erreicht werden konnten. Auch im Bereich der Luft- und Lärmverschmutzung konnte trotz punktueller Verbesserungen gesamthaft keine ausreichende Reduktion erzielt werden. Somit wurde im Schwerverkehr auf Strasse und Schiene weiterhin Verlagerungspotential ausgemacht und für die folgenden Jahre projektiert.

Im Themengebiet Eisenbahn erhielt ein **Unfall des Schienengüterverkehrs im Gotthard-Basistunnel** die grösste mediale Aufmerksamkeit (vgl. Abbildung 1 der APS-Zeitungsanalyse): Die Entgleisung eines Güterzugs im August 2023 führte zu einer vorübergehenden Sperrung des Tunnels und zu geschätzten Schäden von über CHF 100 Mio. Dabei wurden rasch Fragen zu Ursachen, Haftung und Schadenersatz laut, gerade auch in Anbetracht der Haftpflicht im Schienenverkehr, zu deren Ausgestaltung der Bundesrat wenige Wochen zuvor einen Bericht veröffentlicht hatte.

Um die **SBB** finanziell zu stabilisieren, schlug der Bundesrat im Sommer 2023 eine Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vor. Einerseits sollten die SBB einen einmaligen Kapitalzuschuss von CHF 1.15 Mrd. erhalten, andererseits sollte ihr Finanzierungsbedarf neu nicht mehr durch Tresorerie-, sondern durch Haushaltsdarlehen gedeckt werden. Diese Änderung der Finanzierungsgrundlage fand im erstberatenden Nationalrat jedoch wenig Unterstützung. Die grosse Kammer sprach sich für die Beibehaltung des geltenden Rechts aus. Das Urteil des Ständerats stand zum Ende des Berichtsjahres noch aus.

Auch 2023 blieb der Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes Teil der parlamentarischen Debatte rund um **Telekommunikation**. Die Räte beschlossen im Rahmen einer Motion, den raschen Aufbau von 5G voranzutreiben. Eine gewisse Vorsicht gegenüber der 5G-Technologie blieb jedoch bestehen, was sich in der Beibehaltung der NISV-Anlagegrenzwerte niederschlug. Ergänzend zum Mobilfunknetz legte der Bundesrat eine Strategie zu Förderung und Ausbau des Hochbreitbandnetzes vor.<sup>25</sup>

## Verkehrspolitik

BERICHT  
DATUM: 22.02.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a présenté au printemps un rapport sur l'**évolution du trafic transalpin de marchandises**. Il en ressort que la hausse du trafic de fret profite avant tout à la route (+10%) au détriment du rail (+0,1%). Le département en a conclu à la nécessité de poursuivre les efforts en matière d'optimisation de l'utilisation du réseau ferroviaire aux heures creuses, notamment par la révision de la méthode de tarification du sillon.<sup>26</sup>

BERICHT  
DATUM: 03.11.2009  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont fiables et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports.<sup>27</sup>

BERICHT  
DATUM: 24.08.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le rapport concernant le transfert du trafic transalpin pour l'année 2009 a confirmé la tendance observée l'année précédente. La crise économique a induit un **fort recul du trafic marchandises en 2009** (-7,4% par rapport à 2008), sur la route comme sur le rail. La récession a particulièrement affecté les chemins de fer, qui ont enregistré une baisse de 17,7% du volume de marchandises affrétées. La part des marchandises transportées par rail est ainsi passée de 64% en 2008 à 61% en 2009. Cela résulte d'une part de la forte baisse des coûts des transports routiers et d'autre part du fait que la route prend essentiellement en charge le transport des biens destinés à la satisfaction des besoins quotidiens, pour lesquels la demande n'est guère sensible à la conjoncture économique. Le rapport a montré que les mesures en vigueur ne permettraient d'atteindre ni l'objectif intermédiaire d'un million de courses transalpines annuelles en 2011, ni l'objectif définitif de 650'000 courses annuelles au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gothard. Afin d'inverser la tendance, le DETEC a indiqué que de nouveaux instruments seraient nécessaires et plaidé une nouvelle fois en faveur d'une bourse du transit alpin. Le département a indiqué œuvrer dans cette perspective avec les autres pays alpins. À l'été, le DETEC a communiqué une hausse du trafic alpin de marchandises au premier semestre, en particulier par le rail (+16,5% par rapport à la période correspondante de 2009), qui demeure toutefois en deçà du niveau record enregistré en 2008.<sup>28</sup>

BERICHT  
DATUM: 21.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Auf Anregung der ständerätlichen KVF, die alle Vorstösse zum Verkehrsregime während der geplanten Sanierung zurückstellte (Mo. 10.3878 Lombardi (cvp, TI) und St.Iv. (TI) 10.3001, die beide den Bau einer zweiten Röhre fordern), um diese gebündelt in die für 2012 geplante Bundesratsvorlage einfließen zu lassen, bestellte das Astra im Frühjahr beim Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) einen Bericht zu den **„Regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Varianten zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels“**. Dieser sollte die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der drei diskutierten Sanierungsvarianten (Vollsperrung ohne Sommeröffnung, Vollsperrung mit Sommeröffnung sowie Bau einer zweiten Röhre vor Beginn der Sanierung) ausloten, mit denen die zwei Anrainerkantone Tessin und Uri sowie die Kantone an den potenziellen Ausweichrouten (Graubünden und Wallis) zu rechnen hätten. Die Studie errechnete für

die erste Variante den grössten, für die dritte den geringsten Wertschöpfungsverlust. Im Tessiner Tourismus, im Urner Geschäftsverkehr und im Gewerbe an den Zubringern zum Strassentunnel (Raststätten, Tankstellen usw.) wären lokal vereinzelt Härtefälle nicht zu vermeiden. Mit Beeinträchtigungen hätten auch die spezialisierte Logistikbranche, der Frischwarentransport Richtung Norden und Wachstumsbranchen mit hohem Standortwettbewerb zu rechnen. Die Investitions- und Betriebsausgaben wurden von der Seco-Studie für die erste Variante bei CHF 1,2, die zweite bei CHF 1,3 und die dritte bei CHF 2,7 Mrd. geschätzt. (Siehe auch die Artikel zu den Diskussionen in den Jahren 2009 und 2010.)<sup>29</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 13.03.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteauffälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.<sup>30</sup>

### Strassenverkehr

**BERICHT**  
DATUM: 12.03.1991  
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre des mesures complémentaires contre la pollution atmosphérique, le Conseil fédéral a annoncé qu'il voulait, provisoirement en tout cas, **maintenir la vignette autoroutière dans sa forme actuelle**. Cette solution a rencontré un net succès lors de la procédure de consultation. Selon le gouvernement, elle serait justifiée, car le trafic routier ne couvre pas les coûts qu'il occasionne. **D'autre part**, si le principe d'une **taxe sur les poids lourds** ne fut pas remis en question, sa formule devrait néanmoins changer; elle pourrait ainsi se transformer en une redevance liée aux kilomètres parcourus. Ce système a également remporté bon nombre de suffrages lors de la consultation, au contraire d'une taxe supplémentaire dépendant des émissions polluantes. Cependant, aucune décision ne devrait être prise avant que la CE ne se soit prononcée sur le problème, car la Suisse aimerait pouvoir s'harmoniser avec la solution qu'elle adoptera (cf. l'initiative pour la suppression de la taxe sur les poids lourds et la vignette routière)<sup>31</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 18.06.1992  
SERGE TERRIBILINI

C'est par la proposition d'une **augmentation du prix de l'essence** (20 centimes fixés par les Chambres et menacés par un référendum) que le Conseil fédéral a entendu programmer l'**achèvement du réseau routier national** pour le début du siècle prochain. La moitié de cette hausse devrait en effet être affectée au fonds routier, le reste l'étant à la Caisse fédérale. De la sorte, les sommes dévolues à la construction d'autoroutes devraient désormais être beaucoup plus importantes pour la Suisse romande; en effet, le réseau, dans cette région, comporte encore de nombreuses lacunes que le gouvernement a décidé de combler. De fait, le contournement de Genève (N1A), la traversée de Neuchâtel et Saint-Blaise (N5), la N9 de Sion à Sierre et les sections en chantier de la Transjurane (N16), mais également la N1 dès 1993, ont été décrétés tronçons prioritaires.<sup>32</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 11.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

L'Office fédéral des routes (OFROU) a présenté le rapport et les propositions du Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) pour abaisser le nombre de morts sur la route. Celui-ci jette les bases de la nouvelle politique suisse de sécurité routière, fondée sur la "**Vision zéro**", idée selon laquelle on ne peut plus accepter que la route fasse des morts et des blessés. L'objectif n'est pas d'empêcher tous les accidents, mais leurs conséquences graves. Le concept préconise un changement radical de point de vue en matière de sécurité routière : ce n'est plus l'homme qui doit s'adapter au système des transports sur route, mais le contraire. Concrètement, le but est de réduire par étapes

le nombre de victimes sur les routes à 500 morts en 2005 (blessés graves : 5'000), à moins de 300 en 2010 (4'000) et à moins de 210 en 2020 (3'000). Parmi les mesures "choc", le BPA préconise de limiter la vitesse à 110 km/h sur les autoroutes, à 70 km/h en dehors des localités et de brider les motos pour qu'elles ne puissent pas dépasser 80 km/h. Le catalogue prévoit également des contrôles d'aptitude plus fréquents pour les personnes âgées, des mouchards électroniques dans les voitures, l'assainissement des endroits dangereux, la réduction du taux d'alcoolémie autorisé à 0,5‰ et des amendes dissuasives. Ces propositions seront examinées par des groupes de travail comprenant des représentants de l'OFROU et des experts externes en matière de sécurité. Les cantons et les organisations privées seront ensuite consultés avant d'introduire un premier train de mesures. Les motards ont vivement réagi à l'étude fédérale Vision zéro en la jugeant discriminatoire. A cette fin, ils ont lancé une pétition contre le projet.<sup>33</sup>

**BERICHT**

DATUM: 15.09.2006

MAGDALENA BERNATH

Aufgrund positiver ausländischer Erfahrungen mit Strassenbenutzungsgebühren (London, Stockholm, Oslo, Singapur) erwägt der Bund die Einführung von **Road-Pricing**. Road-Pricing diene der Lösung von Verkehrsproblemen und nicht als Mittel zur Verkehrsfinanzierung; längerfristig sei es aber denkbar, dass Road Pricing die bestehenden Verkehrsabgaben teilweise oder vollständig ersetze. Grossflächig erhobene Strassenzölle wären allerdings laut Bundesamt für Justiz nur über eine Verfassungsabstimmung möglich, selbst Pilotversuche erforderten ein referendumspflichtiges Gesetz.<sup>34</sup>

**BERICHT**

DATUM: 18.12.2010

NICOLAS FREYMOND

Trente ans après sa mise en service, en 1980, le **tunnel routier du Saint-Gothard** a une nouvelle fois suscité de vives discussions au cours de l'année sous revue. Après que l'OFROU a annoncé que sa réfection nécessiterait la fermeture complète du tunnel, les partis bourgeois se sont mobilisés en faveur de la construction d'un second tube tant au niveau cantonal que fédéral. Au parlement, 100 conseillers nationaux et 28 sénateurs, tous issus des rangs bourgeois, ont déposé à l'automne des propositions individuelles en ce sens. À l'inverse, les partis de gauche, les organisations de protection de l'environnement et l'Initiative des Alpes ont rejeté cette proposition au motif qu'elle allait à l'encontre l'objectif de transfert de la route au rail et violait en ce sens l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Dans le canton d'Uri, l'initiative populaire cantonale lancée par les jeunes UDC en faveur d'un second tube a abouti, tandis que les sections tessinoises des partis bourgeois et la Lega dei Ticinesi ont pris position dans le même sens. Au mois de septembre, le Conseil national a adopté, par 90 voix contre 56, un postulat Rime (udc, FR) (08.3560) visant à ce que le Conseil fédéral examine la possibilité du percement d'un second tube. En fin d'année, le Conseil fédéral a présenté un rapport complet concernant la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard en réponse au postulat de la CTT-CE que lui avait transmis la chambre des cantons l'année précédente. Prévue entre 2020 et 2025, la réfection vise à rehausser le plafond intermédiaire du tunnel, à renouveler le système d'évacuation des eaux et à conformer les installations de sécurité aux normes actuelles. Compte tenu de l'ampleur de l'entreprise, le gouvernement juge nécessaire la fermeture complète du tunnel durant environ 900 jours, évoquant deux options quant à la planification des travaux. La première consiste en la fermeture annuelle du tunnel durant environ deux ans et demi. Réalisés d'une traite, les travaux coûteraient CHF 650 millions. La seconde option prévoit quant à elle la fermeture du tunnel 280 jours par an (de mi-septembre à fin juin) durant trois ans et demi et des coûts de réfection de CHF 752 millions. Quant à la gestion du trafic durant la réfection, le Conseil fédéral propose le transfert de la route au rail du transport des personnes, via le tunnel de faîte du Saint-Gothard (Göschenen-Airolo), et des marchandises, grâce au tunnel de base du Gothard (Erstfeld-Bodio). Le gouvernement juge cependant que ces solutions ne suffiront pas à empêcher les répercussions négatives de la fermeture du tunnel routier pour les cantons d'Uri et du Tessin. La construction d'un second tube n'est toutefois pas nécessaire : outre son coût élevé (environ CHF 2 milliards), elle exigerait une modification de la Constitution et ne serait pas achevée d'ici au lancement des travaux de réfection. Le Conseil fédéral a par ailleurs assuré que les cantons concernés et les commissions des transports des chambres seront associés aux discussions concernant les deux options préalablement à la décision définitive du collège gouvernemental.<sup>35</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 21.03.2011  
SUZANNE SCHÄR

In Beantwortung eines Postulats Büttiker (fdp, SO) verabschiedete der Bundesrat ein Konzept zur Schaffung eines Netzes von 16 kleineren und grösseren **Ausstellplätzen für Lastwagen**, verteilt im Abstand von rund einer Stunde Fahrzeit entlang der wichtigsten Transitstrecken im Nationalstrassennetz.<sup>36</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 31.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat veröffentlichte Ende März 2021 einen Bericht in Erfüllung des Postulates Aebischer (sp, BE) **«Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz»**. Um die im Postulat gestellten Fragen zu beantworten, hatte der Bundesrat ein Rechtsgutachten erstellen lassen. Dieses kam zum Schluss, «dass die bestehenden gesetzlichen Grundlagen genühten, damit verhältnismässige Verkehrsregelverletzungen von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz nicht bestraft würden und auch kein Führerausweiszug erfolge». Lediglich beim so genannten «Rasertatbestand» hätten die Gerichte das Mindeststrafmass bislang grundsätzlich nicht unterschritten. Daher möchte der Bundesrat dieses Thema im Rahmen der anstehenden Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes aufgreifen. Gemäss Vorschlag des Bundesrates soll bei einer grossen Tempolimitüberschreitung nicht mehr automatisch ein Delikt wegen Raserei vorliegen; die Gerichte müssten dies im Einzelfall entscheiden können. Zudem dürfe der Rasertatbestand nicht zur Anwendung kommen, wenn kein hohes Risiko eines gravierenden Unfalls vorlag oder wenn die Tempoüberschreitung auf Fahrlässigkeit zurückgeführt werden kann. Auch soll bei einem festgestellten Rasertatbestand keine Mindestfreiheitsstrafe mehr verhängt werden. Schliesslich werde bei der SVG-Teilrevision auch vorgeschlagen, dass die zuständigen Instanzen bei der Beurteilung von grundlegenden Verkehrsübertretungen im Rahmen von Einsätzen in jedem Fall eine Strafmilderung vorsehen sollen, damit der besonderen Lage bei Blaulichtfahrten Rechnung getragen werden könne.<sup>37</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 28.06.2023  
LENA BALTISSE

In Erfüllung von drei gleichlautenden Postulaten Grossen (glp, BE), Jauslin (fdp, AG) und Romano (mitte, TI) veröffentlichte der Bundesrat im Juni 2023 einen **Bericht** zu gesetzlichen Massnahmen, mit welchen ein **fossilfreier Verkehr bis 2050** ermöglicht werden kann.

Bei den **Personenwagen** präsentierte der Bundesrat zwei zentrale Massnahmenbereiche: das Phase-Out von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien.

Für das Phase-Out nannte der Bericht die Nichtanerkennung von Konformitätsnachweisen und die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Neufahrzeuge als mögliche Instrumente. Die Nichtanerkennung von Konformitätsnachweisen würde laut dem Bericht zu einem Verkaufs- und Zulassungsstopp von gewissen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor führen, der Bundesrat schätzte dieses Instrument aber als schwer umsetzbar und bezüglich der Verhältnismässigkeit als kritisch ein. Die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte hingegen würde zwar die Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit teilweise einschränken, sie könnte aber weitaus einfacher umgesetzt werden und wurde vom Bundesrat als verhältnismässig eingestuft. Bezüglich des CO<sub>2</sub>-Zielwerts muss laut dem Bericht jedoch beachtet werden, dass die Massnahmen im Gleichschritt mit der EU erfolgen, für welche die meisten in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge produziert werden. Eine verfrühte Senkung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte könnte die Schweiz vom EU-Markt abschneiden, eine späte Senkung könnte die Schweiz zu einem Absatzmarkt für noch nicht verkaufte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor machen. Der Bundesrat sieht im Vorschlag für eine Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vor, die CO<sub>2</sub>-Richtwerte der EU zu übernehmen.

Da die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit nichtfossilem Antrieb im öffentlichen Bereich bereits stetig wachse, setzte der Bericht seinen Fokus auf die Frage nach dem Rechtsanspruch auf Ladeinfrastruktur für Mietende und Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer. Ein solcher Anspruch bestehe im geltenden Schweizer Recht nicht, in verschiedenen EU-Ländern wurden dazu aber bereits Regelungen beschlossen. Dieser Anspruch würde laut dem Bericht jedoch die Wirtschaftsfreiheit, die Eigentumsgarantie und die Vertragsfreiheit übermässig einschränken. Die Ladeinfrastruktur könne jedoch anderweitig gefördert werden, beispielsweise durch den Erlass kantonaler Vorschriften zur Schaffung der baulichen Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur, durch eine finanzielle Förderung seitens Bund, Kantonen und Gemeinden oder durch freiwillige Massnahmen wie die Roadmap Elektromobilität 2050.

Die CO<sub>2</sub>-Intensität des **öffentlichen Verkehrs** wurde im Bericht bereits als tief

eingeschätzt. Dabei wurde auf die Perspektive «Bahn 2050» verwiesen, welche die mittleren und kurzen Distanzen stärken und weiter zur Erreichung der Klimaziele beitragen soll. Einzig bei Bussen und Passagierschiffen sah der Bericht Potenzial für eine Umstellung auf fossilfreie Antriebstechnologien, wozu der Bundesrat auf eine Motion und ein Postulat der KVF-NR verwies.

Im Bereich des **Güterverkehrs** entstehen laut dem Bericht die grössten Emissionen im Strassenverkehr. Der Bundesrat schlug dazu insbesondere Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn vor. Bezüglich des Phase-Outs von Gütertransportfahrzeugen mit Verbrennungsmotor erachtete der Bundesrat weitgehend dieselben Massnahmen als angemessen wie für Personenwagen. Im Kontext der Lade- und Tankinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb seien die Ansprüche jedoch komplexer als für Personenwagen. Es bestehe noch keine entsprechende Roadmap und nur im Bereich der Wasserstoffbetankung sei ein Netzwerk von Tankinfrastruktur im Aufbau. Weiter wies der Bundesrat auf verschiedene Massnahmen im Bereich des Güterverkehrs hin, welche bereits in Arbeit seien, beispielsweise auf Projekte im Bahngüterverkehr, in welchen ein flächendeckendes und bedürfnisorientiertes Angebot ausgebaut werde. Weiter seien im Bereich des Schwerverkehrs bereits verschiedene Anreize für den Umstieg auf fossilfreie Antriebstechnologien gesetzt worden, was unter anderem auch in der Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes festgehalten sei.<sup>38</sup>

## Eisenbahn

**BERICHT**  
DATUM: 10.03.2020  
NIKLAUS BIERI

Im **Verlagerungsbericht 2019** hielt der Bundesrat fest, dass die Anzahl der alpenquerenden Lastwagen im Berichtszeitraum vom Juli 2017 bis Juni 2019 noch rund 950'000 pro Jahr betrug. Im Jahr 2000 waren es noch 1.4 Mio Lastwagen gewesen. Der Anteil der Schiene am alpenquerenden Güterverkehr machte mittlerweile rund 70 Prozent aus. Das Verlagerungsziel gemäss Alpenschutzartikel (max. 650'000 alpenquerende Lastwagen pro Jahr) könne jedoch mit den laufenden Massnahmen nicht erreicht werden. Der Bundesrat erliess deshalb bei der Publikation des Verlagerungsberichts im November 2019 weitere Massnahmen: Er verbilligte die Trassenpreise, vereinfachte den Netzzugang mit einer Verordnungsänderung und verabschiedete seine Botschaft zur Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs an das Parlament. Der Nationalrat nahm im März 2020 in der Debatte zur Änderung des Zahlungsrahmens vom Verlagerungsbericht 2019 Kenntnis.<sup>39</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 03.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich im Sommer 2020 mit dem **Verlagerungsbericht 2019** und nahm diesen zur Kenntnis. Auch im Ständerat wurde darauf hingewiesen, dass die Schweiz bei der Verlagerungspolitik im europäischen Vergleich sehr gut dastehe, das angestrebte Ziel von höchstens 650'000 Transitfahrten schwerer Güterfahrzeuge pro Jahr aber noch lange nicht erreicht sei.<sup>40</sup>

## Raumplanung und Wohnungswesen

### Bodenrecht

**BERICHT**  
DATUM: 29.05.2019  
SEAN MÜLLER

Im Mai 2019 veröffentlichte der Bundesrat seinen Bericht zur **Besteuerung von Grundstücken im Geschäftsvermögen mit unterschiedlicher Eigentümerschaft**. Damit erfüllte er ein zwei Jahre vorher überwiesenes Postulat der WAK-NR. Dieses hatte eine Übersicht über die fiskalische Belastung von Grundstücksgewinnen durch die drei Staatsebenen (Bund, Kantone, Gemeinden) verlangt. Vor allem hatte der Bundesrat zu prüfen, wie sich die Ungleichbehandlung von natürlichen Personen, also selbständig Erwerbenden, gegenüber juristischen Personen, also Unternehmen, vermeiden oder zumindest abschwächen liesse. Neben Unterschieden in der fiskalischen Belastung je nach Steuertarif und -progressionsstufe, nach Sozialabgaben und Staatsebene (Bund vs. Kantone) bestehen gemäss Bericht auch Unterschiede zwischen den einzelnen Kantonen, insbesondere zwischen Kantonen mit monistischen und dualistischen Systemen der Veranlagung. Um eine Angleichung der Steuerbelastung auf Grundstücksgewinnen aus dem Geschäftsvermögen zu erreichen, zeigte der Bundesrat folgende fünf Varianten auf und rechnete diese beispielhaft durch: Anrechnungsmethode, Erhöhung des Teilbesteuerungsmasses, Ausdehnung der privilegierten Liquidationsbesteuerung, Wechsel der dualistischen Kantone zum

monistischen System und Streichung der Sozialversicherungsbeiträge auf ebenjenen Grundstücksgewinnen. Die Mehr- oder Mindereinnahmen der fünf Varianten konnte der Bericht allerdings mangelnder Daten wegen nicht beziffern.<sup>41</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 14.09.2020  
MARLÈNE GERBER

Im Rahmen seiner Beratung des bundesrätlichen Berichts über Motionen und Postulate der eidgenössischen Räte 2019 schrieb der Nationalrat ein Postulat der WAK-NR als erfüllt ab, das einen **Bericht über die Situation der Besteuerung von Grundstücken mit unterschiedlicher Eigentümerschaft** verlangt hatte. Dieser Forderung war der Bundesrat Ende Mai 2019 nachgekommen.<sup>42</sup>

## Umweltschutz

### Luftreinhaltung

**BERICHT**  
DATUM: 22.12.1984  
CLAUDE LONGCHAMP

Die Luftverschmutzung in der Schweiz ist unverändert hoch und muss weiterhin als «hausgemacht» betrachtet werden. Sie liegt insbesondere in den Stadtzentren über den als unbedenklich geltenden Immissionsgrenzwerten. Zu diesen Feststellungen gelangte ein Bericht, den das Bundesamt für Umweltschutz mit **neuesten Messdaten aus der nationalen Luftbeobachtung erstellt** hatte. Nach den wichtigsten Schadstoffen gegliedert, präsentiert sich die gegenwärtige Situation wie folgt: Schwefeldioxid, das vor allem bei der Verbrennung fossiler Materialien entsteht, und diverse vom Motorfahrzeugverkehr produzierte Stickstoffoxide kommen in den Stadtzentren und Agglomerationsgebieten der Schweiz in zu hohen Konzentrationen vor; dabei werden die vom BUS empfohlenen Grenzwerte bis zu zweieinhalb Mal überschritten. Kohlenmonoxid, das ebenfalls vorwiegend durch den Strassenverkehr in die Luft gelangt, erreicht nur an exponierten Stellen unzulässige Konzentrationen. Angestiegen ist schliesslich die grossräumige Belastung durch Ozon, das im Hinblick auf das Waldsterben von Bedeutung erscheint.<sup>43</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 10.09.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Alle Bundesratsparteien, die Automobil- und die Umweltverbände begrüßten den bundesrätlichen **Massnahmenkatalog** und bekräftigten ihr grundsätzliches Einverständnis mit der Stossrichtung **des Luftreinhalte-Konzepts**. Von den Massnahmen, die der Bundesrat möglichst rasch verwirklichen möchte, stiessen die vorgeschlagenen Verschärfungen der Abgasvorschriften mehrheitlich auf Zustimmung. Hingegen meldeten die FDP, die SVP und die Automobilverbände gegen die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Brenn- und Treibstoffen, aber auch gegen die Erhebung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer Bedenken an. Konsequenterer Schritte zur Verminderung der Luftbelastung durch den Verkehr verlangten die Umweltorganisationen und die SP. Dabei stellten sie auch eine weitere Zunahme der Mobilität in Frage. Einstweilen ist das Parlament noch nicht bereit, drastische und bei breiten Bevölkerungsschichten wenig populäre Massnahmen zu beschliessen. So lehnte der Nationalrat eine Standesinitiative des Kantons Bern (Kt.Iv. 85.202), welche die Vorbereitung einer Treibstoffrationierung verlangte, mit 91 zu 36 Stimment ab.<sup>44</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 24.08.1989  
SERGE TERRIBILINI

Cette entreprise **présenta une série de mesures drastiques** au Conseil fédéral, conditions sine qua non pour retrouver un air aussi pur qu'il y a trois décennies. Parmi celles-ci, figurent une proposition d'augmentation de 30 pour cent du prix des carburants et des combustibles fossiles ainsi qu'une série de taxes sur les composés organiques volatils (solvants et vernis), des fixations de valeurs limites plus sévères pour les émissions de NOx et un contingentement des produits énergétiques. Après étude de ce rapport, le Conseil fédéral a arrêté un plan de 27 mesures et dont la décision définitive d'application sera prise au milieu de l'année 1990. Même s'il a renoncé à une taxe sur les énergies fossiles et au contingentement des agents énergétiques, politiquement difficiles à faire accepter, il propose néanmoins plusieurs options importantes: l'introduction de l'écobonus (idée énoncée en 1985 par l'Association suisse des transports (AST)), une taxe supplémentaire pénalisant les poids lourds qui polluent trop ainsi qu'une taxe établie par rapport aux kilomètres parcourus, une taxe d'incitation sur les combustibles et sur les composés organiques volatils, le maintien des limitations de vitesse à 80/120 km/h, l'amélioration thermique des bâtiments, l'encouragement des énergies renouvelables, l'ICHA sur les combustibles etc.<sup>45</sup>

## Lärmschutz

**BERICHT**  
DATUM: 01.04.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Die **Lärmschutz-Verordnung** (LSV), welche die Beschränkung des von Anlagen ausgehenden Lärms namentlich in Bauzonen regelt, trat auf den 1. April in Kraft. Für neue ortsfeste Anlagen wie Strassen, Eisenbahnanlagen, Flugplätze, Schiessplätze sowie Industrie- und Gewerbeanlagen wurden die Vorschriften sofort wirksam. Bei bestehenden Anlagen müssen allfällige Sanierungen, nach Dringlichkeit geordnet, innert 15 Jahren durchgeführt sein. Um einen wirksamen Vollzug der LSV zu garantieren, führte das BUS Ausbildungskurse für Behörden und private Experten durch und erarbeitete Anleitungen zur Ermittlung und Beurteilung der Lärmsituation.<sup>46</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 03.12.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Die seit 1987 in Kraft stehende Lärmschutz-Verordnung (LSV) regelt die Beschränkung des von ortsfesten Anlagen (Strassen, Eisenbahnanlagen, Flugplätze, Industrie- und Gewerbeanlagen etc.) ausgehenden Lärms und schreibt zusätzlich Massnahmen auf der Immissionsseite wie beispielsweise Schallschutzmassnahmen an Gebäuden vor. Der **Vollzug der LSV** ist weitgehend Sache der Kantone und Gemeinden, welche die notwendigen Sanierungs- und Lärmschutzmassnahmen bis zum Jahr 2002 durchgeführt haben müssen. Dies stellt sie nicht nur vor organisatorische und personelle Probleme, sondern verlangt auch den Einsatz von beträchtlichen Finanzmitteln für Sanierungsprogramme. So rechnet die Stadt Zürich allein für Lärmschutzmassnahmen im Bereich des Strassenverkehrs mit Kosten von CHF 250 Mio. in den nächsten 15 Jahren.<sup>47</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 23.01.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

An einer Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung wurde eine **Zwischenbilanz der bisherigen Lärmschutzmassnahmen** gezogen und Perspektiven für die Zukunft erörtert. Die bisher beim BUWAL eingereichten Lärmkataster zeigten auf, dass die hauptsächlichen Lärmverursacher der Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sind. Der Sanierungsbedarf erwies sich als massiv höher als dies zur Zeit der Inkraftsetzung der Lärmschutzverordnung im Jahre 1987 geschätzt worden war. Die Teilnehmer waren sich einig, dass einzig technische Massnahmen das Problem nicht lösen könnten. Vielmehr müssten die Lärmbekämpfung an der Quelle sowie planerische Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrspolitik zum Einsatz kommen.<sup>48</sup>

## Allgemeiner Umweltschutz

**BERICHT**  
DATUM: 06.02.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

In der namentlich dem **Thema Waldsterben gewidmeten Sondersession** bekräftigte Bundesrat Egli die Entschlossenheit der Regierung, die technischen Möglichkeiten zur Verringerung der Umweltbelastung konsequent auszuschöpfen und nötigenfalls auch unpopuläre Massnahmen zu ergreifen. Erklärtes Ziel sei die Rückführung der Luftqualität auf den Stand der 50er Jahre. Als allgemeine Stossrichtung der Umweltpolitik skizzierte er die Verminderung der Schadstoffemissionen im Verkehrs- und Energiebereich, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Forschung, vermehrte Waldpflege, bessere internationale Zusammenarbeit und offene Information über die Lage. Um das gesteckte Ziel zu erreichen bedürfe es freilich eines völligen Umdenkens, ja einer Umkehr der Gesellschaft. Auch die eidgenössischen Räte waren sich in der generellen Lagebeurteilung weitgehend einig und fanden bezüglich zahlreicher Massnahmen zu einem Konsens, der vor Jahresfrist noch nicht möglich erschien. Allerdings lehnte der Nationalrat eigentliche Notrechtsmassnahmen für den kranken Wald ab. Die Volkskammer stimmte jedoch etlichen Forderungen in Motionsform zu, auch wenn die Regierung diese aus Gründen der Gewaltentrennung nur in Postulatform entgegennehmen wollte. Überwiesen wurden sämtliche Motionen und Postulate der vorberatenden Nationalratskommission zu den Bereichen Waldwirtschaft, Verkehr, Feuerung und Energie sowie Kehrlichtverbrennung, mit denen diese die Forderungen des «10-Punkte-Programmes» der Regierungsparteien vom Herbst 1984 übernommen hatte. Die Kommission des Ständerates ihreseits hatte sich mit dem vom Bundesrat im Waldbericht unterbreiteten Massnahmenkatalog zufriedengegeben und keine eigenen Vorstösse unterbreitet.<sup>49</sup>

BERICHT  
DATUM: 07.07.1994  
SERGE TERRIBILINI

## Klimapolitik

La commission fédérale de l'hygiène de l'air a publié un rapport mettant en évidence les **dangers** que font courir les gaz d'échappement **des moteurs diesel sur la santé humaine**. Selon ce document, ils augmentent en effet notablement les risques de cancer du poumon chez les individus exposés de façon importante. Dans les agglomérations, ils seraient responsables de 60% à 70% des cas de cette maladie lorsque celle-ci est due à la pollution de l'air. Les commissaires ont ainsi plaidé pour l'introduction de filtres à particules, mais également pour le transfert de la route au rail du trafic de marchandises de transit ou la création d'une taxe poids lourds liée aux prestations.<sup>50</sup>

## Abfälle

BERICHT  
DATUM: 23.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ende September 2022 publizierte der Bundesrat den **Bericht «Kunststoffe in der Umwelt»** in Erfüllung von vier Postulaten (19.4355; 19.3818; 18.3196 und 18.3496), die sich allesamt dem Thema Kunststoffe/Plastik gewidmet hatten.

Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verwendung von Kunststoffen über die Jahre stark zugenommen hat. Die Anwendungsbereiche reichen dabei von Verpackungen, Haushaltsgütern und Hygieneartikeln bis zu Möbeln. In der Schweiz müssen Kunststoffe am Ende ihres Lebenszyklus thermisch oder stofflich verwertet werden. Trotz dieser Vorgabe landeten jährlich rund 14'000 Tonnen Makro- und Mikroplastik in der Umwelt, die sich negativ auf die Umwelt und die Gesundheit auswirken können, so der Bericht. Mehr als die Hälfte gehe dabei auf das Konto von Reifenabrieb. Eine weitere wichtige Quelle sei das Littering. Um die generelle Umweltbelastung durch Kunststoffe zu reduzieren, seien schon viele Massnahmen ergriffen worden. Einen wichtigen Punkt stellte dabei die Einführung der Kehrichtsackgebühr in fast allen Kantonen dar, durch welche ein Anreiz zur Abfallvermeidung entstand. Der Bericht verwies auch auf die verschiedenen Schritte, die zur Bekämpfung des Litterings unternommen wurden, sowie auf wichtige freiwillige Massnahmen der Wirtschaft, wie etwa die Einführung der Plastiksack-Gebühr von 5 Rappen im Jahr 2017. Zur weiteren Reduktion des Eintrags von Kunststoffen in die Umwelt betonte der Bericht das Potenzial bei der Vermeidung von Abfällen sowie bei der Entwicklung von kreislauffähigen Materialien. Zudem solle versucht werden, den Reifenabrieb weiter einzudämmen. Um weitere Fortschritte zu erzielen, biete sich eine Kombination von Sensibilisierungs- und Informationsaktivitäten sowie die Entwicklung neuer Technologien an. Vor dem Hintergrund der laufenden Arbeiten zur Kreislaufwirtschaft (Pa.lv. 20.433) verzichte der Bundesrat derzeit darauf, rechtliche Anpassungen vorzuschlagen. Hingegen verwies der Bericht auf das Engagement der Schweiz auf internationaler Ebene. So wirke sie bei den Verhandlungen zu einer UNO-Plastikkonvention mit und verfolge auch die Entwicklungen in der EU aufmerksam.<sup>51</sup>

## Sozialpolitik

### Bevölkerung und Arbeit

#### Arbeitsmarkt

BERICHT  
DATUM: 07.12.2018  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a présenté, dans un rapport, les **mesures pour atténuer les effets négatifs de la libre circulation dans les cantons limitrophes**. S'agissant de l'imposition des travailleurs frontaliers, les solutions trouvées avec les pays voisins tiennent compte des particularités régionales. L'échange de renseignements s'est amélioré, les autorités fiscales peuvent plus facilement examiner la situation fiscale des personnes confrontées à des affaires transfrontalières. Ainsi, depuis le dépôt du postulat, il y a eu davantage de transparence en matière fiscale et plusieurs mesures ont été prises en matière d'imposition pour une meilleure égalité de traitement entre les résidents et non-résidents. D'après le rapport, les mesures d'accompagnement permettent de répondre aux défis engendrés par la libre circulation des personnes. Le Conseil fédéral surveille l'évolution de la situation et interviendra à nouveau dans le futur, si nécessaire.<sup>52</sup>

## Bildung, Kultur und Medien

### Medien

#### Radio und Fernsehen

BERICHT  
DATUM: 31.01.2010  
MARLÈNE GERBER

Ein in Erfüllung eines Postulats der KVF-NR erstellter und im Januar 2010 erschienener **Bericht prüfte Alternativen zur Erhebung und zum Inkasso der Radio- und Fernsehgebühren**. Geprüft wurden dabei vier Varianten, die sich in Bezug auf die Art der Finanzierung – neben der bestehenden separaten Abgabe wurde die Finanzierung über die direkte Bundessteuer geprüft –, den Adressatenkreis (nur natürliche oder auch juristische Personen; nur steuerpflichtige Haushalte/Betriebe), die Fragen der Geräteunabhängigkeit sowie des Vorhandenseins einer Abmelde-Möglichkeit («Opting out») unterschieden. Bewertet wurden die Varianten anhand von Kriterien der Praktikabilität sowie des bei der Erhebung und dem Inkasso anfallenden Aufwands. Der Bericht kam zum Schluss, dass die mit der direkten Bundessteuer verbundenen Modelle erheblich teurer zu stehen kämen, da die Kantone, die mit der Erhebung und dem Inkasso betraut wären, aufgrund von Verfassungsbestimmungen mit 17 Prozent des Ertrags für ihren Aufwand abgegolten werden müssten. Darüber hinaus würden durchschnittliche Haushalte stärker belastet, da einkommensschwache Personen keine direkten Bundessteuern entrichten müssen und somit von der Abgabe befreit wären. Ebenfalls kritisch betrachtet wurde die Möglichkeit eines Opting outs, beispielsweise im Falle eines fehlenden Fernsehgeräts, da damit die Fragen zur Nutzung anderer bestehender, multifunktionaler Geräte – z.B. das Streamen von SRF-Beiträgen via Internet – nicht gelöst würden. Im Hinblick auf die finanziellen Folgen und um durch den technologischen Fortschritt bedingte Abgrenzungsprobleme zu umgehen, empfahl der Bundesrat in seinem Bericht eine geräteunabhängige, allgemeine Abgabe für Haushalte und Unternehmen.<sup>53</sup>

#### Neue Medien

BERICHT  
DATUM: 22.02.2017  
MARLÈNE GERBER

Im Februar 2017 präsentierte der Bundesrat seinen **Bericht** in Erfüllung eines Postulats Hefti (fdp, GL), das eine **Einschätzung der Risiken beim Tragen von digitalen Brillen**, die Darlegung der geltenden Rechtslage in der Schweiz sowie die Einordnung im internationalen Vergleich verlangte. In ihrem Bericht stützte sich die Regierung auf eingeforderte Erkenntnisse der Zürcher Fachhochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) betreffend die Risiken, des Schweizerischen Instituts für Rechtsvergleichung, das ein Gutachten zu den internationalen Rechtsvorschriften erstellte, sowie des ASTRA, das die schweizerische Rechtsgrundlage eruierte. Als Risiko nennt die ZHAW die gesteigerte kognitive Ressourcenbelastung, die zu verstärkter Ablenkung führen kann, insbesondere wenn Inhalt und Menge der über die digitale Brille bezogenen Informationen nicht beschränkt werden. Gleichzeitig nennt die Fachhochschule aber auch Vorteile dieser Technologie; so etwa müsse der Blick weniger von der Strasse abgewendet werden, um fahrtbezogene Informationen zu erhalten. Der internationale Vergleich ergab, dass es in den untersuchten Rechtsgebieten (Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich, Kalifornien und West Virginia) bis anhin noch keine ausdrücklichen Regelungen zur Nutzung von digitalen Brillen im Strassenverkehr gibt. In allen Gebieten gibt es ähnlich abstrakte Vorschriften wie in der Schweiz. Letztere besagen, dass der Fahrzeuglenker sein Fahrzeug ständig beherrschen (Strassenverkehrsgesetz Art. 31, Abs. 1) sowie seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden muss (Verkehrsregelverordnung Art. 3, Abs. 1). Gemäss geltender Bestimmungen könnte das Tragen einer digitalen Brille somit nicht untersagt werden. Im Falle eines Unfalls wäre es jedoch nur schwer nachzuweisen, dass der Unfall nicht durch fehlende Aufmerksamkeit aufgrund Aktivität der digitalen Brille verschuldet worden war. Der Bundesrat sieht derzeit keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf gegeben.<sup>54</sup>

1) Bericht BR vom 13.5.2015; NZZ, 15.5., 28.7., 22.8.15

2) BBl, 2020, S. 3383; Bericht des Bundesrats vom 21.11.18

3) Bericht Bundesrat vom 27.10.21

4) BBl 2022 858

5) BBl, 1987, II, S. 1217 ff.; TA, 10.6.87

6) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Öffentliche Finanzen

7) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Öffentliche Finanzen

8) Presse vom 9.7.98

9) BBl, 2002, S. 1126 ff.

10) BBl, 2002, S. 2181 ff. Zu den Auswirkungen der Gegenwartsbesteuerung auf die Kantone siehe Presse vom 14.6.02.

11) AB NR, 2003, S. 1728 und Beilagen IV, S. 521.; BBl, 2003, S. 5999 ff.; LT, 21.5.03; BZ, 17.6.03; Lit. Balastér; Presse vom

- 10.10.03.
- 12) BBI, 2005, S. 2753; NZZ, 14.4. und 16.8.05
- 13) Bericht BR vom 12.11.14
- 14) Bericht Bundesrat vom 6.8.15
- 15) BBI, 2018, S. 2253 ff.; Bericht des Bundesrates vom 01.12.2017
- 16) Bericht des Bundesrates vom 7.12.18
- 17) BBI 2019, S. 2955 ff.
- 18) Bericht vom 4.12.20 zum Steuerstandort Schweiz; Medienmitteilung EFD vom 4.2.21
- 19) Bericht zu den Auswirkungen des Verzichts auf Verzugszinsen
- 20) Bericht des EFD vom 2.7.21
- 21) Bericht des Bundesrates vom 24.9.21 zur Auslegeordnung zur Individualbesteuerung; Medienmitteilung BR vom 27.9.21
- 22) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation
- 23) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation
- 24) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Verkehr und Kommunikation
- 25) APS-Zeitungsanalyse 2023 – Verkehr und Kommunikation
- 26) NZZ, 23.2.08.
- 27) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
- 28) Presse du 16.3.10.; presse du 24.8.10.
- 29) AB SR, 2011, S. 280; NLZ und CdT, 20.12.11; SGT, 21.12.11; Lit. "Seco (Hg.) (2011). Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr"; "Seco / ASTRA / Ernst Basler und Partner (2011). Regionalwirtschaftliche Auswirkungen zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, Synthesebericht"; "Seco (Hg.) (2011). Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (5 Hefte)"; "Seco / Arge Infrast - Rapp Trans (2011). Regionale Auswirkungen einer sanierungsbedingten Sperrung des Gotthardstrassentunnels bzw. des Baus einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard: Teilpaket Güterverkehr".
- 30) Bericht ARE vom 13.3.19
- 31) Presse du 12.3.91
- 32) DFTCE, Routes nationales: programme de construction 1992, Berne 1992; Presse du 2.4.16.6 et 18.6.92
- 33) Presse du 31.8.02 (Vision zéro); Lib., 4.11.02 et 24h, 11.12.02 (motards); DETEC, communiqué de presse, 3.7.02.
- 34) Presse vom 21.1. und 16.9.06.
- 35) NZZ, 28.1 (Uri) et 28.4.10 (Tessin); presse du 13.10 (partis bourgeois) et du 18.12.10 (CF); BO CN, 2010, p. 1442 s.
- 36) SZ, 21.3.11.
- 37) Bericht Bundesrat vom 31.3.21
- 38) Bericht BR vom 28.6.23
- 39) AB NR, 2020, S. 244 ff.; Verlagerungsbericht 2019
- 40) AB SR, 2020, S. 312 ff.
- 41) Bericht BR vom 29.5.19
- 42) BBI 2020, S. 3385 f.
- 43) BUS, Luftbelastung 1983, Bern 1984; BUS, Tempolimiten und Schadstoffausstoss, Bern 1984; Bund, 16.4.84; NZZ, 5.9. und 22.12.84; EDI, Waldsterben und Luftverschmutzung, Bern 1984
- 44) AB NR, 1986, S. 1624 ff.; AB NR, 1986, S. 1658; BBI, 1986, III, S. 269 ff.; Presse vom 18.9.86; Vat., 20.9.86; L'Hebdo, 25.9.86; NZZ, 27.9.86.; Umweltschutz in der Schweiz, 1986, Nr. 4, S. 1 ff.
- 45) Suisse, 1.5.89; NZZ, 13.6. et 21.6.89; Presse du 29.6., 26.7. et 24.8.89.
- 46) AS, 1988, S. 123 f.; BUS-Bulletin, 1987, Nr. 1, S. 31 ff. und Nr. 2, S. 35 ff.; NZZ, 20.1.87; Presse vom 31.3.87; Bund, 20.3. und 7.8.87.
- 47) AS, 1989, S. 141; SGT, 20.1.88; Vat., 6.4., 11.10. und 19.11.88; NZZ, 8.4., 22.4. und 3.6.88; TA, 3.6. und 24.9.88; JdG, 15.6.88; Suisse, 11.7.88; BaZ, 25.11 und 3.12.88.
- 48) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93
- 49) AB NR, 1985, S. 208 ff.; AB NR, 1985, S. 84 ff.; AB SR, 1985, S. 3 ff.; AB SR, 1985, S. 59; BBI, 1984, III, S. 1129 ff.; Schweiz. Bund für Naturschutz (1985). Tut etwas Mutiges!; Ungern-Sterberg (1985). Waldsterben und Luftverschmutzung, eine kritische Würdigung.; Vat., 11.1., 17.1. und 12.12.85; NZZ, 19.1., 30.1., 15.5. und 5.6.85; TA, 19.1., 4.2., 17.5., 14.6., 2.9. und 23.10.85; BZ, 28.1.85; 4.2.85; Suisse, 30.1.85; TW, 30.1. und 31.1.85; Presse vom 30.1., 7.2. und 8.2.85. LNN, 2.2.85; AT, 6.2.85; Bund, 11.5., 13.7. und 19.7.85; SGT, 20.11.85; Rote Revue, 64/1985, Nr. 12.
- 50) Presse du 7.7.94
- 51) Bericht Bundesrat vom 23.9.22; Medienmitteilung Bundesrat vom 23.9.22
- 52) Rapport du Conseil fédéral du 7.12.18
- 53) Bericht BR in Erfüllung des Postulats 09.3012
- 54) Bericht BR vom 22.2.17