

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Verkehrssicherheit</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Bericht</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bieri, Niklaus  
Gerber, Marlène

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Gerber, Marlène 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrssicherheit, Bericht, 2002 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	2
<b>Bildung, Kultur und Medien</b>	2
Medien	2
Neue Medien	2

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen

---

<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

**BERICHT**  
DATUM: 28.06.2017  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung eines Postulats der KVF-SR veröffentlichte der Bundesrat im Juni 2017 seinen **Bericht zu den Massnahmen der Via Sicura**. Zwar wird die Zeit von drei Jahren seit der Inkraftsetzung der ersten Via Sicura-Massnahmen für die Evaluation im Bericht als eher knapp bezeichnet, doch insgesamt stellt der Bericht den Massnahmen ein gutes Zeugnis aus: Die Unfallzahlen sind tief. Positiv ausgewirkt hätten sich insbesondere vier Massnahmen: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffeure, das Lichtobligatorium für Motorfahrzeuge am Tag, die Regelung von Raserdelikten und die Infrastrukturmassnahmen. Zur Diskussion stellen möchte der Bericht den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe bei Raserdelikten, die Senkung der Mindestdauer des Führerausweisentzugs auf sechs Monate und die Erhöhung des Ermessensspielraums der Gerichte beim Rasertatbestand. Weiter könnte die Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden. Zwei Massnahmen, die noch gar nicht in Kraft getreten sind, könnten aus dem Via Sicura-Paket gestrichen werden: Sowohl der Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern als auch von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten wären im Verhältnis zum Nutzen zu aufwendig. Weiter wird vorgeschlagen, das Fahren mit Licht am Tag bei schnellen E-Bikes zu empfehlen.<sup>1</sup>

#### Strassenverkehr

**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>2</sup>

#### Umweltschutz

## Allgemeiner Umweltschutz

Erstmals erfasste das BAV 2015 in enger Zusammenarbeit mit den Bahnen neben den personellen Risiken beim Transport gefährlicher Güter ebenfalls die **Umweltrisiken auf Bahnstreckenabschnitten**. Die Ergebnisse legten dar, dass auf dem 3652 km langen Bahnstreckennetz auf insgesamt 42 km Gefahren für Oberflächengewässer vertieft geprüft werden müssen und auf weiteren 10 km Umweltrisiken beim Grundwasser nicht ausgeschlossen werden können. Gemeinsam mit dem BAFU und den Störfachstellen sollen diese Abschnitte nun eingehend auf ihre Sicherheit überprüft und allfällig zu treffende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen werden. Die grösste Gefahr für das Oberflächenwasser geht gemäss Bericht von einem Streckenabschnitt bei Tecknau (BL) aus, wo die Bahnlinie direkt neben dem Eibach zu liegen kommt. Dort würden bei einem Bahnunglück giftige Stoffe direkt in das Gewässer gelangen und schliesslich in den Rhein fließen. Der kritischste Streckenabschnitt in Bezug auf Risiken für das Grundwasser befindet sich bei Kiesen (BE).

Ungewollte Aufmerksamkeit erhielten die Erkenntnisse durch die nur wenige Tage darauf erfolgte Entgleisung eines mit Chemikalien beladenen Güterzuges bei Dailens (VD). Messungen ergaben, dass keine Chemikalien in angrenzende Oberflächengewässer geflossen sind. Der Unfallort gehörte nicht zu den im Bericht genannten risikobehafteten Streckenabschnitten.<sup>3</sup>

## Bildung, Kultur und Medien

### Medien

#### Neue Medien

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>4</sup>

1) Bericht BR

2) Presse du 31.8.02 (Vision zéro); Lib., 4.11.02 et 24h, 11.12.02 (motards); DETEC, communiqué de presse, 3.7.02.

3) BAV (2015). Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit der Bahn; Medienmitteilung BAV vom 23.4.15; NZZ, 24.4., 27.4., 5.5.15

4) Bericht BR vom 22.2.17