

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	23.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Trafic routier
Acteurs	Sans restriction
Type de processus	Rapport
Date	01.01.1965 - 01.01.2024

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Baltisser, Lena
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Heidelberger, Anja
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Baltisser, Lena; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Heidelberger, Anja; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Trafic routier, Rapport, 1984 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 23.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Politique des transports	7
Trafic routier	8
Chemin de fer	11
Protection de l'environnement	12
Gestion de la qualité de l'air	12
Mesure contre le bruit	13
Politique de protection de l'environnement	13
Politique climatique	14
Déchets	14
Enseignement, culture et médias	14
Médias	14
Nouveaux médias	14

Abréviations

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
NIS	nichtionisierende Strahlung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SVG	Strassenverkehrsgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung
WUST	Warenumsatzsteuer
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
LSV	Lärmschutz-Verordnung
BUS	Bundesamt für Umweltschutz

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
RNI	rayonnement non ionisant
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
ICHA	Impôt sur le chiffre d'affaires
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
OFPE	Office fédéral de la protection de l'environnement

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Transports et communications

Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

RAPPORT
DATE: 31.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

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.¹

RAPPORT
DATE: 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.Iv. 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.Liberale-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.²

RAPPORT
DATE: 31.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

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 CO₂-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 Standesinitiativen 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 Strahlungsgrenzwerte 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 omnipräsente Covid-19-Pandemie im Berichtsjahr deutlich weniger geschrieben wurde und damit die übrigen Themenbereiche prozentual mehr Aufmerksamkeit erhielten.³

RAPPORT
DATE: 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 Epidemienengesetz 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 dünnten 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 «Ausbauschritt 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 Strahlengrenzwerte 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

Jahresrückblick 2023: Verkehr und Kommunikation

2023 standen drei grosse Standortbestimmungen zu Ausbausritten 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 Ausbaustritt 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 Ausbaustritt 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 Ausbaustritt 2023 gingen auch in der medialen Berichterstattung auseinander und ökologische Kreise kündeten an, das Referendum gegen den Ausbaustritt 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 Ausbaustritt 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 Agglomerationen.

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 Ausbaustritt 2025 und insbesondere für den Ausbaustritt 2035 schlug die Regierung zusätzlich zu den bereits beschlossenen Ausbauvorhaben Anpassungen sowie eine Krediterhöhung von gesamthaft über CHF 2.8 Mrd. vor. Aufgrund einer viel diskutierten Motion nahm er auch die Projektierung eines «multifunktionalen Grimseeltunnels» in seine Botschaft auf.

Im Rahmen der Botschaft zu den Ausbaustritten 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 Berichtjahres 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.⁴

Politique des transports

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.⁵

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.⁶

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

RAPPORT
DATE: 22.02.2008
NICOLAS FREYMOND

RAPPORT
DATE: 03.11.2009
NICOLAS FREYMOND

RAPPORT
DATE: 24.08.2010
NICOLAS FREYMOND

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 2008.⁷

RAPPORT

DATE: 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 Frischwaretransport 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.)⁸

RAPPORT

DATE: 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, Ernteausfälle, 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.⁹

Trafic routier

RAPPORT

DATE: 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)¹⁰

RAPPORT
DATE: 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.¹¹

RAPPORT
DATE: 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.¹²

RAPPORT
DATE: 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 referendumpflichtiges Gesetz.¹³

RAPPORT
DATE: 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 réparation de CHF 752 millions. Quant à la gestion du trafic durant la réparation, 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 réparation. 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.¹⁴

RAPPORT

DATE: 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.¹⁵

RAPPORT

DATE: 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 genüchten, 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.¹⁶

RAPPORT

DATE: 28.06.2023
LENA BALTISSER

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 CO₂-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 CO₂-Zielwerte hingegen würde zwar die Eigentumsгарantie und Wirtschaftsfreiheit teilweise einschränken, sie könnte aber weitaus einfacher umgesetzt werden und wurde vom Bundesrat als verhältnismässig eingestuft. Bezüglich des CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Gesetzes vor, die CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Gesetzes festgehalten sei.¹⁷

Chemin de fer

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.¹⁸

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.¹⁹

RAPPORT
DATE: 10.03.2020
NIKLAUS BIERI

RAPPORT
DATE: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Protection de l'environnement

Gestion de la qualité de l'air

RAPPORT
DATE: 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 BÜS 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.²⁰

RAPPORT
DATE: 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. Konsequenter 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 Stimmt ab.²¹

RAPPORT
DATE: 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.²²

Mesure contre le bruit

RAPPORT
DATE: 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.²³

RAPPORT
DATE: 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.²⁴

RAPPORT
DATE: 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.²⁵

Politique de protection de l'environnement

RAPPORT
DATE: 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 Volkssammer 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.²⁶

RAPPORT
DATE: 07.07.1994
SERGE TERRIBILINI

Politique climatique

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.²⁷

Déchets

RAPPORT
DATE: 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.²⁸

Enseignement, culture et médias

Médias

Nouveaux médias

RAPPORT
DATE: 22.02.2017
MARLENE 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.²⁹

-
- 1) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation
 - 2) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation
 - 3) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Verkehr und Kommunikation
 - 4) APS-Zeitungsanalyse 2023 – Verkehr und Kommunikation
 - 5) NZZ, 23.2.08.
 - 6) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
 - 7) Presse du 16.3.10.; presse du 24.8.10.
 - 8) 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".
 - 9) Bericht ARE vom 13.3.19
 - 10) Presse du 12.3.91
 - 11) DFTCE, Routes nationales: programme de construction 1992, Berne 1992; Presse du 2.4.16.6 et 18.6.92
 - 12) Presse du 31.8.02 (Vision zéro); Lib., 4.11.02 et 24h, 11.12.02 (motards); DETEC, communiqué de presse, 3.7.02.
 - 13) Presse vom 21.1. und 16.9.06.
 - 14) 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.
 - 15) SZ, 21.3.11.
 - 16) Bericht Bundesrat vom 31.3.21
 - 17) Bericht BR vom 28.6.23
 - 18) AB NR, 2020, S. 244 ff.; Verlagerungsbericht 2019
 - 19) AB SR, 2020, S. 312 ff.
 - 20) 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
 - 21) AB NR, 1986, S. 1624 ff.; AB NR, 1986, S. 1658; BBl, 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.
 - 22) Suisse, 1.5.89; NZZ, 13.6. et 21.6.89; Presse du 29.6., 26.7. et 24.8.89.
 - 23) 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.
 - 24) 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.
 - 25) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93
 - 26) AB NR, 1985, S. 208 ff.; AB NR, 1985, S. 84 ff.; AB SR, 1985, S. 3 ff.; AB SR, 1985, S. 59; BBl, 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.
 - 27) Presse du 7.7.94
 - 28) Bericht Bundesrat vom 23.9.22; Medienmitteilung Bundesrat vom 23.9.22
 - 29) Bericht BR vom 22.2.17