

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Pro Natura, Schweizerische Volkspartei (SVP), Touring Club Schweiz (TCS)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</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  
Burgos, Elie  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gerber, Marlène

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Burgos, Elie; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Schweizerische Volkspartei (SVP), Touring Club Schweiz (TCS), Pro Natura, 1996 - 2019*. 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>Wirtschaft</b>	1
Landwirtschaft	1
Agrarpolitik	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	3
Raumplanung und Wohnungswesen	5
Raumplanung	5
Umweltschutz	9
Luftreinhaltung	9
Klimapolitik	9

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>WTO</b>	Welthandelsorganisation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>BJ</b>	Bundesamt für Justiz
<b>BPUK</b>	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>VRV</b>	Verkehrsregelnverordnung

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>OFJ</b>	Office fédéral de la justice
<b>DTAP</b>	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>OCR</b>	Ordonnance sur les règles de la circulation routière

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Landwirtschaft

#### Agrarpolitik

ANDERES  
DATUM: 13.08.2005  
ELIE BURGOS

L'Union suisse des paysans (USP) a vivement réagi aux propositions du gouvernement. Elle a jugé inacceptable la réduction des moyens financiers initialement prévus, tout comme le rythme et l'ampleur des réformes. Quant aux principaux partis politiques, si le PDC, le PS et le PRD ont estimé que le projet gouvernemental allait dans la bonne direction, l'UDC a critiqué celui-ci, estimant qu'il n'améliorerait pas la compétitivité des paysans. Les démocrates du centre ont d'ailleurs pris position peu avant le début de la procédure de consultation sur ce projet dans un document stratégique. Dans le cadre des débats sur l'OMC et la PA 2011, ils n'ont pas réclamé une augmentation massive des paiements directs, mais un démantèlement des contraintes qui pèsent sur les producteurs, afin qu'ils puissent notamment développer des activités annexes. En outre, l'agriculture doit, selon l'UDC, concentrer son activité sur l'économie laitière, ainsi que sur la production de viande et de fruits et légumes.

Notons encore que l'« Alliance agricole », plateforme qui regroupe une quinzaine d'associations paysannes, écologistes et de défense des consommateurs (dont Bio Suisse, Uniterre, Pro Natura et le WWF Suisse) s'est mobilisée en faveur des paiements directs. Elle a notamment demandé leur maintien dans la PA 2011<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energiepolitik

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 23.09.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la pléthore de combinaison de votes possibles pour les trois objets (8), chacune des parties a dû faire un effort dans son argumentaire afin de donner un **mot d'ordre** clair. Le PS, les Verts, le Parti chrétien-social ont prôné le **triple oui**. A ces derniers se sont associés l'Union syndicale suisse, l'UPS, la Fondation suisse de l'énergie (FSE), la Fondation suisse pour l'énergie solaire et Electricité sans atome. Dans le camp des oui se trouvaient aussi les adversaires habituels des écologistes, à savoir les cantons de montagne et les paysans. Les buts de cette alliance inhabituelle n'était pas les mêmes pour les écologistes ou les cantons de montagne. Ces derniers étaient surtout intéressés au contre-projet, car il leur permettait d'obtenir un soutien pour leur usines hydroélectriques, toutefois, pour des raisons tactiques, ils soutenaient aussi l'initiative solaire. La position officielle du Conseil fédéral et des Chambres face aux trois objets était de rejeter l'initiative solaire et d'accepter en corrélation son contre-projet, ainsi que le deuxième contre-projet. L'objectif était, d'une part de provoquer un changement de comportement dans la consommation d'énergie et donc de respecter les promesses de la Conférence de Kyoto pour la réduction des gaz polluants et, d'autre part, d'intégrer une composante écologique dans le système fiscal dont la réforme serait menée dans les années à venir. Le seul parti gouvernemental à suivre les recommandations du Conseil fédéral et du parlement a été le PDC. Le camp du **triple non** était composé du PRD, de l'UDC et du PL. A ces derniers s'ajoutaient les associations faitières de l'économie (Economiessuisse et USAM), les organisations proches de l'automobile (ACS et TCS), l'industrie des machines, l'association des entreprises électriques de Suisse, le Forum suisse de l'énergie et la branche de l'énergie atomique. Les arguments des opposants aux taxes énergétiques étaient que celles-ci seraient un frein au développement économique et que la législation sur le CO2 était suffisante pour assurer le développement des énergies renouvelables et la protection de l'environnement.<sup>2</sup>

## Verkehr und Kommunikation

### Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 24.11.2013  
NIKLAUS BIERI

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die

Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

### Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%  
Ja: 1 087 368 (39,5%)  
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3\*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

\* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen <sup>3</sup>

### Strassenverkehr

La grande majorité des partis politiques ainsi que le TCS ont **accueilli positivement les différentes innovations proposées**. Seule la proposition d'abaisser à 16 ans l'âge pour le permis d'élève conducteur a été vivement critiquée: selon les différents milieux, l'expérience montre clairement que les très jeunes conducteurs commettent plus d'accidents. Seul parti à avoir accueilli plutôt froidement le projet gouvernemental, l'UDC a estimé que le renforcement des différentes mesures sanctionnant les infractions ne se justifiait pas du fait du récent renchérissement des amendes d'ordre. Ce parti a également critiqué la possibilité d'ordonner des tests d'alcoolémie même en l'absence de signes d'ébriété. L'Association des familles des victimes de la route (AFVR) a pour sa part réclamé que le permis de conduire soit définitivement retiré aux conducteurs qui ont mis gravement en danger d'autres usagers de la route à plus de deux reprises. L'ordonnance d'exécution relative à la nouvelle loi sur les amendes d'ordre est par ailleurs entrée en vigueur au mois de septembre. Le montant des amendes a été, comme annoncé, notablement revu à la hausse, certaines passant du simple au triple. <sup>4</sup>

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compte parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastosuisse et la Fédération suisse des vigneronns. <sup>5</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.09.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 05.08.1998  
LAURE DUPRAZ

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.01.1999  
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.<sup>6</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 11.10.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Les **trottinettes, patins à roulettes et skateboards** ont donné lieu à une consultation dans le cadre du projet de révision de l'**Ordonnance sur la circulation routière** (OCR). L'Office fédéral des routes (OFR) a estimé que ces nouvelles formes de mobilité urbaine étaient une réalité incontournable des villes et qu'elles devaient par conséquent être réglementées. Le projet mis en consultation prévoit que ces engins – "les moyens de locomotion munis de roues ou de roulettes, mus par la seule force musculaire des utilisateurs" – seraient assimilés à des véhicules. Ceux qui s'en servent devront se conformer à des règles de circulation bien définies. Leur utilisation sera autorisée, non seulement, en zone piétonne (trottoirs, rues et chemins piétons), mais aussi sur les pistes cyclables. En outre, ils pourront circuler sur les axes secondaires à "faible circulation" et même sur les routes principales dépourvues de trottoirs. Seules les personnes ayant atteint l'âge de la scolarité obligatoire pourront prendre d'assaut la chaussée. Les usagers n'auront pas à se munir d'une vignette comme celle qui est imposée aux vélos à titre d'assurance responsabilité civile, mais ils devront cependant s'équiper d'un système d'éclairage, fixé sur eux ou sur leur engin lorsqu'ils circulent la nuit. D'un point de vue formel, les utilisateurs seront traités comme des piétons. Les résultats de la consultation ont mis en avant un certain scepticisme. Pour le TCS et l'UDC, l'égalité de traitement avec les piétons ne devaient pas être appliquée, car ces nouveaux moyens de locomotion circulent beaucoup plus vite qu'eux.<sup>7</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>8</sup>



La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrision-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ». <sup>9</sup>

## Raumplanung und Wohnungswesen

### Raumplanung

Zwei Monate vor Abstimmungstermin eröffnete Umweltministerin Leuthard (cvp) die Kampagne zur **Abstimmung zum revidierten Raumplanungsgesetz (RPG)**. Die Teilrevision gelangte zur Abstimmung, da der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) im Vorjahr das Referendum zu den beschlossenen Anpassungen ergriffen hatte. Von Seiten des Bundesrates hörte man zum Kampagnenauftritt ein klares Plädoyer der Umweltministerin zur Unterstützung des revidierten Raumplanungsgesetzes. Aufgrund der engen Platzverhältnisse sei es dringend nötig, haushälterischer mit der Ressource Boden umzugehen. Sollte die Teilversion des RPG abgelehnt werden, würde Pro Natura an ihrer Landschaftsinitiative festhalten. Vor den Folgen bei Annahme dieses Volksbegehrens warnte die Bundesrätin eingehend: Ein 20-jähriges Moratorium für Bauzonen würde jegliche Entwicklung behindern und darüber hinaus diejenigen Kantone bestrafen, welche bis anhin haushälterisch mit dem Boden umgegangen seien. Drei Tage später lancierten die Gegner der RPG-Teilrevision mit einem überparteilichen Komitee, das sich aus Wirtschaftsverbänden und Vertretern der CVP, FDP und SVP zusammensetzte, die Referendumskampagne. Zu den umstrittensten Änderungen des als indirekten Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative beschlossenen Raumplanungsgesetzes zählte ein Verbot der Baulandhortung, nach welchem der Umfang der Bauzonen den voraussichtlichen kantonalen Baulandbedarf der nächsten 15 Jahre nicht überschreiten darf. Die Rückzonungspflicht von überdimensionierten Bauzonen sowie die Möglichkeit zur Bauverpflichtung und die Einführung einer obligatorischen Mehrwertabgabe erachtete das Referendumskomitee als zu weit gehend. Man anerkenne einen gewissen Handlungsbedarf in der Raumplanung, akzeptiere die im Laufe der parlamentarischen Beratungen von linker Seite eingebrachten Forderungen jedoch nicht, da diese sogar über die in der Landschaftsinitiative enthaltenen Ansprüche hinaus gehen würden, liess der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) zu Beginn der Kampagne verlauten. Die Vorlage wirke sich insbesondere auf den Kanton Wallis negativ aus, wo ein Grossteil der Bevölkerung Boden besitze, sowie auf kleinere und mittlere Unternehmen, die

strategische Baulandreserven verlieren würden. Darüber hinaus würden Mieterinnen und Mieter unter den Anpassungen leiden, da die Baulandverknappung und die Mehrwertabgabe die Bodenpreise in die Höhe schnellen lassen würden. Vertreter des Mieterverbandes taten dieses Argument jedoch als irreführend ab: Man habe die Auswirkungen auf Seiten der Mieter eingehend studiert und vertrete einhellig die Meinung, dass mit den Anpassungen das verdichtete Bauen gefördert werde, was aus Mietersicht positiv sei. Unterstützt wurde dieses Argument von der UVEK-Vorsteherin, welche verkündete, dass die Preise auf dem Wohnungsmarkt aufgrund der Wohnraumverdichtung sogar sinken könnten. Darüber hinaus regte sich an der Medienkonferenz des gegnerischen Komitees Widerstand von Seiten des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE): Die Gegner der Revision würden mit Quellenverweis auf das ARE mit veralteten und zum Teil manipulierten Zahlen operieren und den Umfang der nötigen Rückzonungen weit dramatischer darstellen, als dies tatsächlich der Fall sei. Über diese unerwünschte Störung der eigenen Pressekonferenz entsetzten sich die Gegner der Abstimmungsvorlage in einem Brief an die zuständige Bundesrätin. Der Sprecher des ARE rechtfertigte die spontane Reaktion eines Mitarbeiters damit, dass man lediglich den Eindruck habe verhindern wollen, es handle sich bei den präsentierten Zahlen um offizielle Angaben des Bundesamtes. Laut Angaben des SGV hätten bei Inkrafttreten der Revision dreizehn Kantone bedeutende Rückzonungen zu befürchten. Im UVEK hingegen erwartete man solche aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums nur für vier bis sechs Kantone. Trotz dieser Unklarheiten bezüglich der Auswirkungen formierten sich in 24 Kantonen kantonale Unterstützungskomitees zum revidierten RPG, darunter auch je ein Komitee aus dem Ober- und Unterwallis sowie ein Komitee aus dem tourismusstarken Bündnerland. Angeführt wurde letzteres unter anderem von Nationalrätin Silva Semadeni (sp, GR), Mitträgerin der Landschaftsinitiative. Der Kanton Graubünden hätte mit Inkrafttreten der Revision nichts zu befürchten, da er mit den vor 10 Jahren unternommenen Änderungen des kantonalen Richtplans die bundesrechtlichen Neuerungen bereits grösstenteils umgesetzt habe, liess das kantonale Komitee verlauten. Äusserst kritisch stand der Kanton Wallis der Vorlage zur Revision des Raumplanungsgesetzes gegenüber. Mit Ausnahme der Grünen empfahlen im Tourisuskanton alle Kantonalparteien die Nein-Parole. Die Grünen begründeten ihr Ja mit dem Argument, man bleibe den Prinzipien des Natur- und Landschaftsschutzes treu, und kritisierten gleichzeitig das Nein der Walliser SP als opportunistisch: die Sozialdemokraten würden befürchten, mit einer Zustimmung zum revidierten RPG ihren Erfolg bei den anstehenden kantonalen Parlamentswahlen zu gefährden (vgl. dazu auch Teil I, 1e (Wahlen in kantonale Parlamente)). Auch der Staatsrat kritisierte die RPG-Revision an seiner Medienkonferenz aufs Schärfste. Das revidierte Gesetz sei auf den Bergkanton mit seiner speziellen Wohn- und Grundeigentumsstruktur schlichtweg nicht anwendbar. Insbesondere die Umsetzung der Rückzonungspflicht würde aufgrund unpräziser Ausgestaltung im RPG zu erheblicher Rechtsunsicherheit führen. Darüber hinaus sei die Rückzonungspflicht das falsche Mittel zur Bekämpfung der Zersiedelung, liess Staatsrat Jean-Michel Cina (VS, cvp) verlauten. Er erzürnte sich ebenfalls über die Kompetenzverlagerung an den Bund, da sie zu wenig Raum für regionale Besonderheiten lasse. Trotz seiner positiven Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren äusserte auch der Waadtländer Regierungsrat im Verlaufe der Kampagne mit einem Brief an den Bundesrat Bedenken zur Ausgereiftheit der neuen Bestimmungen. Bundesrätin Leuthard (cvp) antwortete persönlich auf die Fragen und Forderungen des Waadtlandes. In ihrer schriftlichen Rückmeldung entkräftete sie die Befürchtungen, dass mit Inkrafttreten der Übergangsbestimmungen grosse urbane Projekte im Kanton blockiert würden, wie die Waadtländer Regierung in ihrem Schreiben vermutet hatte. Neben dem SGV beschlossen FDP und SVP sowie gewichtige Wirtschaftsverbände wie der Hauseigentümergebund (HEV) und Economiesuisse die Nein-Parole zur Revision. Die Ja-Parole zum revidierten Gesetz gaben neben dem Mieterverband auch der Bauernverband (SBV), der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein (SIA), diverse Heimatschutz- und Umweltorganisationen und der Tourismusverband (STV) heraus. Die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) beförderte mit Ausnahme des Kantons Wallis ein einhelliges Ja. Von den Parteien empfahlen die Grünen, SP, CVP, BDP, GLP und EVP das revidierte RPG zur Annahme. Höchst umstritten war die Parolenfassung bei der CVP Schweiz. Der Parteivorstand beantragte mit Stichentscheid des Präsidenten Christophe Darbellay seinen Delegierten, die Revision wegen ihrer Auswirkungen auf den Kanton Wallis abzulehnen. Zur Befürwortung der Revision mahnte eindringlich die eigene Bundesrätin und UVEK-Vorsteherin, deren Empfehlung die Parteimehrheit an der Delegiertenversammlung schlussendlich mit 170 zu 89 Stimmen folgte. Gegen die Revision stimmten eine geschlossene Walliser CVP-Sektion mit Unterstützung von Genfer und Tessiner Parteikollegen. Ein Antrag auf Stimmfreigabe scheiterte mit beinahe

Zweidrittelmehrheit. Im Gegensatz dazu beschloss die Junge CVP an ihrer Delegiertenversammlung, die RPG-Revision nicht zu unterstützen. Wie auch bei der FDP wichen eine Vielzahl von kantonalen CVP-Sektionen vom Beschluss ihrer Mutterpartei ab. Im Gegensatz zur eigenen Partei unterstützten darüber hinaus die FDP Frauen die Teilrevision (zu den parteiinternen Diskussionen vgl. Teil IIIa). Neben dem im Dezember des Vorjahres von links-grüner Seite initiierten nationalen Pro-Komitee bildete sich im Laufe der Kampagne auf eidgenössischer Ebene noch ein weiteres, bürgerliches Komitee zur Unterstützung der Revision mit National- und Ständeräten der BDP, CVP, FDP, GLP und SVP sowie weiteren bürgerlichen Kantonalpolitikern. Das Ergreifen des Referendums durch den SGV stiess bei diesen Vertretern auf Unverständnis. Zum einen beschuldigten sie den SGV, im Hinblick auf die nur bedingt zurückgezogene Landschaftsinitiative, die ein zwanzigjähriges Bauzonenmoratorium fordert, mit dem Feuer zu spielen. Zum anderen sahen sie in der geplanten Verdichtung der Stadt- und Dorfkern auch eindeutige Vorteile für die KMU. Die Zersiedelung begünstige den Bau von grossen Einkaufszentren am Stadtrand, wobei das Kleingewerbe als grosser Verlierer dastehen würde. Die Intensität der Kampagne äusserte sich auch in einer Vielzahl von Zeitungsinserten. Insgesamt verzeichnete die Analyse der Année Politique Suisse während den letzten acht Wochen vor der Abstimmung 1261 Inserate in über 50 untersuchten Tages- und Wochenzeitungen. Dies entsprach über 60% aller gesammelten Inserate zu den drei im März zur Abstimmung gelangten Vorlagen. Die Gegner- und Befürworterschaft zeigten sich auf dem Inseratemarkt zur RPG-Revision ähnlich präsent.<sup>10</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 31.10.2018  
MARLÈNE GERBER

Im Jahr 2018 ging es mit der **zweiten Etappe der RPG-Teilrevision** trotz negativer Vorzeichen voran: Auch die Ergebnisse der ergänzenden Vernehmlassung, die das ARE im August 2018 in Form des Ergebnisberichtes publizierte, waren – wie bereits den Medienberichten des Vorjahres zu entnehmen war – kritisch bis überwiegend ablehnend ausgefallen, wobei insbesondere der Planungs- und Kompensationsansatz in der Kritik stand. Ziel dieses Instrumentes ist, dass für Mehrnutzungen ausserhalb der Bauzonen andernorts ein Ausgleich geschaffen wird, damit der Gebäudebestand ausserhalb der Bauzonen stabilisiert werden kann. Gemäss aktuellen Zahlen des Bundes befinden sich in der Schweiz 590'000 Gebäude ausserhalb der Bauzonen, wovon 190'000 als Wohnraum genutzt werden. Neben zahlreichen weiteren Akteuren hatte auch die BPUK die in der ergänzenden Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene Ausgestaltung des Planungs- und Kompensationsansatzes als noch nicht reif erachtet und das Bundesgericht, das ebenfalls eine Vernehmlassungsantwort eingereicht hatte, wies darauf hin, dass gemäss geltendem Recht die Ausnahmen bezüglich Bauen ausserhalb der Bauzonen alle im Raumplanungsgesetz definiert seien und das Gericht so vollständig über Auslegung und Anwendung dieser Bestimmungen urteilen kann. Die geplanten Bestimmungen zur Planungs- und Kompensationslösung würden demgegenüber nur teilweise auf Bundesrecht beruhen und das Bundesgericht habe nicht die Befugnis, über die gesamte Bundesrechtskonformität kantonaler Regelungen zu befinden. Auch bliebe unklar, ob die Verbandsbeschwerde bei massgeblich auf kantonalem Recht beruhenden Regelungen zur Anwendung kommen könnte.

Als Reaktion auf die grossmehrheitlich negativen Stellungnahmen setzte das ARE im Frühjahr 2018 eine Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern diverser Kantone und der BPUK ein mit dem Ziel, den Planungs- und Kompensationsansatz zu konkretisieren und mögliche Ausgestaltungen auf ihre Machbarkeit zu überprüfen. Die Ergebnisse dieses Prozesses wurden in der Folge mit diversen weiteren Akteuren aus den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Landschaftsplanung sowie mit Vertreterinnen und Vertretern des Städte- und des Gemeindeverbandes sowie des Bundesgerichts diskutiert. Gemäss bundesrätlicher Botschaft, die Ende Oktober 2018 vorgelegt wurde, attestierten die Beteiligten den Ergebnissen einen «hohen Reifegrad».

Konkret enthält die **Botschaft des Bundesrates** betreffend Planungs- und Kompensationsansatz folgende zentrale Bestimmungen: Grundsätzlich soll den Kantonen bei der Ausgestaltung des Planungs- und Kompensationsansatzes mehr Spielraum eingeräumt werden, damit diese auf ihre spezifischen räumlichen Bedürfnisse Rücksicht nehmen können. Die daran geknüpfte Bedingung, die der Bundesrat in seiner Botschaft aufführt, ist, dass die Kompensations- und Ausgleichsmassnahmen auf eine Verbesserung der räumlichen Gesamtsituation abzielen. Planungs- und Kompensationsansätze der Kantone müssten im Richtplan festgehalten und infolgedessen vom Bund genehmigt werden. Weiter plante der Bundesrat die Einführung einer Beseitigungspflicht, gemäss welcher neue zonenkonforme (etwa: landwirtschaftlich genutzte Bauten) und standortgebundene

Bauten und Anlagen (etwa: Kiesgruben, Skilifte, Wanderwege) entfernt werden müssten, sobald diese nicht mehr für den ursprünglichen Zweck genutzt werden. Betreffend die nicht zonenkonformen Vorhaben (etwa: Umnutzung ehemaliger Ställe für hobbymässige Tierhaltung) beabsichtigte der Bundesrat neuerdings von bundesrechtlichen Regelungen abzusehen und die Regelung von Ausnahmen den Kantonen zu überlassen, wobei lediglich der Rahmen der einzelnen Ausnahmen im Raumplanungsgesetz festgelegt werden soll.

Doch auch der der ergänzenden Vernehmlassung nachgelagerte konsultative Prozess konnte nicht alle Kritiker besänftigen. So etwa hinterfragten Wirtschaftsverbände nach wie vor die Notwendigkeit dieser Vorlage und Umwelt- und Naturschutzverbände erachteten die getroffenen Massnahmen zum Bauen ausserhalb der Bauzonen als nicht griffig genug. Letztere waren es denn auch, welche die Lancierung einer Volksinitiative zu Beginn des Jahres 2019 ankündigten. Von einem Gesetzesreferendum hingegen wollten die Umwelt- und Naturschutzkreise absehen, da dies lediglich den ebenfalls kritisierten Status quo festigen würde. Mit der Initiative soll eine klare Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet sichergestellt und die zahlen- und flächenmässige Ausdehnung von Gebäuden ausserhalb der Bauzonen verhindert werden. Gemäss AZ plante die Verbände-Allianz zeitgleich die Lancierung einer zweiten Volksinitiative mit dem Ziel, wertvolle Landschaften und Ortsbilder besser zu schützen. Letzteres Begehren versteht sich unter anderem als Reaktion auf eine parlamentarische Initiative Eder (fdp, ZG) aus dem Jahr 2012, welche die Rolle der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) als Gutachterin einschränken möchte.<sup>11</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 10.02.2019  
MARLENE GERBER

Dass die **Zersiedelungsinitiative an der Urne verworfen** wurde, erstaunte nach dem starken Rückgang der Unterstützung vor der letzten Umfragewelle wenig. Am 10. Februar 2019 legten bei einer unterdurchschnittlichen Stimmbeteiligung von 37.9 Prozent mit 63.7 Prozent beinahe zwei Drittel der Stimmenden ein Nein in die Urne und in keinem Kanton fand sich eine Mehrheit für das Volksanliegen. Überdurchschnittlich hohe – wenn auch dort nicht mehrheitliche – Unterstützung erfuhr die Initiative in den Städten. So stimmte etwa die Bevölkerung in den Städten Bern und Zürich sowie im Kanton Basel-Stadt und Genf der Initiative mit 46.5 Prozent bis gut 49 Prozent zu. In Bezug auf die im Laufe des Abstimmungskampfes abnehmende Unterstützung in der Bevölkerung sowie auch auf das schlussendlich erfolgte Ergebnis handle es sich bei diesem Anliegen um eine durchschnittliche Initiative, konstatierte etwa die NZZ.

Die Initianten zeigten sich zwar enttäuscht vom Resultat, äusserten sich aber zufrieden, mit ihrer Volksinitiative eine wichtige Diskussion angestossen zu haben. Dass das Thema Zersiedelung und Bauen ausserhalb der Bauzonen mit dem jüngsten Urnengang noch lange nicht vom Tisch ist, zeigte sich bereits am Tag nach der Abstimmung. Die Medien berichteten von zwei geplanten Volksanliegen, die von einer Allianz aus Umwelt- und Naturverbänden im März lanciert werden sollen. Die Gegner hingegen sahen sich durch das Abstimmungsergebnis darin bestätigt, dass das Volk eine föderalistisch organisierte Raumplanung bevorzuge und den Kantonen im Rahmen der zweiten RPG-Teilrevision, deren Beratung im Parlament noch ausstand, ausreichend Spielraum zugestanden werden müsse. Der bisher vorliegende Entwurf des Bundesrates zum Bauen ausserhalb der Bauzonen werde von Natur- und Heimatschutzverbänden als «komplett untauglich» eingestuft, wie sich Raimund Rodewald von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz in der BaZ zitieren liess. Nicht zuletzt zeigte sich bereits eine Woche nach der Abstimmung, dass nicht alle Kantone die erste RPG-Teilrevision fristgerecht umgesetzt hatten, weswegen der Bund in den betroffenen Gebieten einen Einzonungsstopp verhängte.

#### **Abstimmung vom 10. Februar 2019**

Beteiligung: 37.9%

Ja: 737'241 (36.3%) / Stände: 0

Nein: 1'291'513 (63.7%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

– Ja: SP, GPS, EVP; Pro Natura, VCS, Greenpeace, Biosuisse, Kleinbauernvereinigung, Alpeninitiative.

– Nein: GLP, CVP, BDP, FDP, SVP, EDU; Economiesuisse, HEV, SBV, SGV, Städteverband, Arbeitsgemeinschaft Berggebiete.<sup>12</sup>

## Umweltschutz

### Luftreinhaltung

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 27.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

Sollicité par les cantons de Genève et du Tessin, le Conseil fédéral a exprimé le souhait de permettre l'instauration de **zones environnementales dans les villes**, telles qu'il en existe à Berlin et Milan, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Un projet d'ordonnance censé fournir la base juridique nécessaire a été mis en audition à la fin de l'été. Le gouvernement y prévoit l'introduction d'un système de vignettes permettant de classer les véhicules automobiles en fonction de leurs émissions polluantes (oxydes d'azote et particules fines en particulier). Sur la base de cette classification, les cantons pourront définir des objectifs en matière de qualité de l'air et exclure telle ou telle catégorie de véhicules d'un périmètre déterminé. En cas d'infraction, les contrevenants seront passibles d'une amende de 100 francs. Des exceptions sont toutefois prévues pour les services de secours. Le PS, les Verts et l'ATE ont salué le projet, rappelant que, dans les villes, les valeurs limites en matière de pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. À l'inverse, le PLR a jugé le système proposé excessivement contraignant et émis des doutes sur ses effets concrets en faveur de l'environnement, tandis que l'UDC a dénoncé une attaque contre le trafic individuel et les entreprises. Le TCS a quant à lui mis en garde contre le risque d'un chaos routier et de tracasseries administratives inutiles. Quant aux cantons, outre Genève et le Tessin, Berne, Bâle-Ville, les Grisons et le Jura ont soutenu la proposition du Conseil fédéral, tandis que Zurich, Argovie et plusieurs petits cantons s'y sont opposés.<sup>13</sup>

### Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 22.03.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO2** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (économiesuisse), la branche du tourisme, le secteur de l'énergie (Union pétrolière suisse), le PRD et toutes les associations liées aux transports routiers (Fédération routière suisse, TCS) ont refusé la taxe et ont plaidé pour le « centime climatique » (variante 4). Le PDC s'est prononcé en faveur de la variante mixte, en soutenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique (variante 3). Les démocrates chrétiens se sont opposés à la taxe sur les carburants, car elle toucherait les régions périphériques. L'UDC a rejeté les quatre variantes en bloc car elles prêteraient « gravement » l'économie et l'industrie. Le PS et les Verts, l'Alliance pour une politique climatique responsable, la Société des industries chimiques, les distributeurs Migros et Coop, l'Union syndicale suisse et les associations écologistes (WWF, Greenpeace, Association Transports et Environnement), de consommateurs et d'entraide se sont, en revanche, prononcés en faveur de la taxe sur le CO2 pour les combustibles et pour les carburants. Les positions variaient quant au montant à prélever (variante 1 ou 2). Pour plus de précisions au sujet des quatre variantes voir ici.<sup>14</sup>

1) Presse du 3.2.05; presse du 13.8.05 (UDC); LT, 15.1.05.

2) Presse des mois d'août et de septembre 2000.

3) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBI, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".

4) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.

5) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.

6) Presse du 16.7.99.

7) Presse du 16.5 et 11.10.01.

8) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.

9) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.

10) BRG 10.019; Presse vom 8.1.13; AZ, 10.1.13; NZZ, 11.1., 19.1., 6.2., 7.2., 19.2. und 27.9.13; SoS, 12.1. und 23.1.13; NF, 19.1. und 21.1.13; TA, 2.2.13; WB, 7.2. und 21.1.13; SGT, 11.2.13; 24H, 22.2.13; Lit. Bühlmann; vgl. SPJ 2012, S. 246 f.

11) BBI, 2018, S. 7443 ff.; Ergebnisbericht erg. Vernehmlassung; Medienmitteilung BR, ARE, UVEK vom 31.10.18; NZZ, SGT, 1.11.18; AZ, 10.11.18; NZZ, 22.11.18

12) BBI 2019, S. 2873 f.; NZZ, 9.2.19; AZ, BaZ, CdT, LT, NF, NZZ, TA, 11.2.19; AZ, 17.2.19; TG, 18.2.19; TA, 19.2.19

13) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.

14) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.