

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Verkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Füzesséry, Alexandre
Hirter, Hans
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Verkehr, 1982 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EG	Europäische Gemeinschaft
ZHAW	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CE	Communauté européenne
ZHAW	Haute école des sciences appliquées de Zürich
EPFZ	École polytechnique fédérale de Zürich
SNCF	Société nationale des chemins de fer français

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.08.1982
HANS HIRTER

An die in erster Linie mit den Erfordernissen des Verkehrs in Bezug auf die zeitliche Koordination mit dem übrigen Europa begründete Einführung der Sommerzeit hatte sich in ihrem zweiten Geltungsjahr offensichtlich ein Grossteil der Bevölkerung gewöhnt. Sie wird aber weiterhin politisches Thema bleiben, da die SVP des Kantons Zürich im Herbst eine **Volksinitiative für ein Verbot dieser Zeitumstellung lancierte**.¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 05.10.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Auftrag des ASTRA führten die ETHZ, die ZHAW sowie die Universität Basel 2019 und 2020 einen **Feldversuch zum Mobility Pricing** mit rund 3700 Personen durch. Es stellte sich heraus, dass diejenigen Teilnehmenden, denen bei der Reduktion der externen Kosten ihres Verkehrsverhaltens eine finanzielle Belohnung winkte, bereit waren, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Sie fuhren zwar insgesamt nicht weniger weit, dafür stiegen sie öfter vom Auto auf das Velo oder den öffentlichen Verkehr um oder gingen gar zu Fuss. Zudem fuhren die Probandinnen und Probanden am Morgen früher los, um zu vermeiden, in den Stau zu kommen. Insgesamt reduzierten die Teilnehmenden, denen ein finanzieller Anreiz geboten wurde, ihre externen Kosten um gut 5 Prozent stärker als die Teilnehmenden in der Kontrollgruppe. Die Autoren der Studie und die Medien waren sich einig, dass Mobility Pricing also die gewünschte Wirkung einer Reduktion der externen Kosten haben kann. Der Tages-Anzeiger war sich sicher, dass die Resultate auch die Politik interessieren dürften; so habe der Bundesrat ja bereits angekündigt, eine Grundlage für regionale Pilotprojekte schaffen zu wollen – allerdings verzögere sich dieses Projekt wohl. Insgesamt sei es schwierig zu prophezeien, wie es mit dem Konzept des Mobility Pricing in der Schweiz weitergehe, betonte die Zeitung.²

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Près de deux ans après être entré en vigueur, le **traité sur le transit entre la Suisse et l'UE a donné entière satisfaction aux deux parties**. Seules six autorisations ont été délivrées à des 40 tonnes pour passer à travers les Alpes (limite maximale de 50 par jour), ce qui signifie que les capacités helvétiques de ferroutage n'ont pas été surchargées.³

BERICHT
DATUM: 13.03.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteauffälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.12.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2017 hatte der Bundesrat das UVEK beauftragt, anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse in der Region Zug das Thema **Mobility Pricing** zu untersuchen. Der Bundesrat nahm im Dezember 2019 Kenntnis von den Resultaten dieser Wirkungsanalyse, welche gezeigt hatte, dass Verkehrsspitzen in stark befahrenen Agglomerationen mit dem Einsatz von Mobility Pricing sowohl beim Privatverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr geglättet werden können.

In der Folge beauftragte der Bundesrat das UVEK und das EFD damit, ein Konzept zur Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Das Ziel besteht darin, bestehende Steuern und Abgaben durch eine leistungsabhängige Abgabe zu ersetzen. Zudem beauftragte er das UVEK, eine Vernehmlassungsvorlage vorzubereiten, welche die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von Pilotversuchen in Sachen Mobility Pricing für Kantone und Gemeinden schafft.⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 25.08.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH) reichte im September 2019 eine parlamentarische Initiative zum Thema **Mobility-Pricing** ein. Er forderte, dass die Schweiz ein Mobility Pricing für Strasse und Schiene einführt, bei welchem die folgenden Kriterien eingehalten werden: Es soll erstens für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr gelten; zweitens sollen die zu erhebenden Preise der effektiven Nutzung der Verkehrsinfrastruktur entsprechen; drittens sollen die Preise in Abhängigkeit der Tageszeit ausgestaltet werden und schliesslich können gemäss Bäumle weitere Faktoren, wie etwa die Umweltbilanz des entsprechenden Verkehrsträgers, mitberücksichtigt werden.

Die KVF-NR sprach sich im August 2020 mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen die Initiative aus. Die Kommissionmehrheit begründete ihren Entschluss mit den laufenden Arbeiten des Bundesrates zum Thema Mobility Pricing.⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat behandelte in der Wintersession 2020 die parlamentarische Initiative Bäumle (glp, ZH) zur **Einführung eines Mobility-Pricings**. Bäumle führte aus, dass ein Mobility-Pricing zur Glättung von Verkehrsspitzen beitragen könne. Dafür würde eine neue Benutzungsgebühr für die Verkehrsinfrastrukturen geschaffen. Im Gegenzug würden aber andere Steuern und Abgaben (beispielsweise die Nationalstrassenabgabe) abgeschafft, weshalb insgesamt keine finanzielle Mehrbelastung für die Bevölkerung entstehe. Bäumle insistierte, dass das Thema nun angegangen werden müsse, in den letzten Jahren sei «wenig bis nichts passiert». KVF-NR-Minderheitssprecherin Schaffner (glp, ZH) befürchtete des Weiteren, dass lediglich Pilotprojekte durchgeführt werden, weil eine Verfassungsänderung, auf die dieser Systemwechsel bei der Finanzierung der Mobilität wohl hinauslaufe, nicht angepackt werden wolle.

Die Kommissionssprecher Fluri (fdp, SO) und Romano (cvp, TI) erläuterten, weshalb sich die Mehrheit der Kommission gegen Folge geben entschieden habe. Anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse im Kanton Zug habe aufgezeichnet werden können, dass die Umsetzung eines Mobility Pricings sehr komplex sei und aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten alle drei Staatsebenen einzubeziehen seien. Die Kommission sei zum Schluss gekommen, dass ein Gesetz zur Ermöglichung von Pilotversuchen einer Verfassungsänderung vorzuziehen sei. Damit folge sie der Linie des Bundesrates.

Aufgrund der Erläuterungen der Kommissionmehrheit zog Nationalrat Bäumle seine parlamentarische Initiative zurück; er wolle damit eine parallele Gesetzgebung vermeiden.⁷

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.07.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a suivi le Conseil des Etats dans sa décision de rejeter sans contre-projet les initiatives "pour la suppression de la vignette routière" et "pour la suppression de la taxe sur les poids lourds". Seuls les libéraux, emmenés par Ch. Friderici (VD), ainsi que les automobilistes ont combattu ces taxes en arguant qu'elles pénalisaient les entreprises de transports routiers et créaient un handicap pour le développement du tourisme en Suisse. La majorité de la chambre les défendit, en raison notamment du fait qu'elles permettent de compenser, en partie, le déséquilibre du compte routier (la route ne couvrant pas ses frais) et vont dans le sens des efforts menés actuellement par la CE. Un mois après le rejet du Conseil national, **les initiants**, avec B. Böhi à leur tête, **annonçaient le retrait des deux initiatives**. Ils motivèrent leur acte par le manque de soutien reçu de la part des organisations automobilistes. Ces textes ne seront donc pas soumis au peuple.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.04.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a adopté le projet de révision de la loi **sur les amendes d'ordre**. La Chambre a approuvé le fait de porter le montant maximal des amendes à CHF 300 au lieu de CHF 100 et de donner au gouvernement le soin d'adapter cette somme au renchérissement. Elle n'a ainsi pas suivi sa commission qui proposait de s'en tenir à CHF 250 et de conserver au parlement la tâche de modifier ce montant. Par ailleurs, manifestant le souci de ne pas encourager la délation, la petite chambre a biffé du projet la possibilité de punir un contrevenant sur dénonciation d'un particulier. Elle a également repoussé la suggestion du Conseil fédéral de rendre possible un cumul illimité d'amendes d'ordre et a fixé comme somme à ne pas dépasser le double du montant maximal.⁹

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

La même Chambre a encore accepté le postulat Baumberger (pdc, ZH) **souhaitant que les trains internationaux** de la ligne Stuttgart-Zurich **passent par Schaffhouse-Winterthour-Zurich-Aéroport** afin de revaloriser ce tronçon, de mieux absorber le trafic Nord-Sud et d'améliorer la situation économique des régions traversées.¹⁰

MOTION
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

D'autre part, le parlement a transmis comme postulat les motions Roth (pdc, JU) (Mo. 92.3126) et Matthey (ps, NE) invitant le gouvernement à **présenter une conception** d'ensemble des **relations ferroviaires Suisse-France entre Bâle et Genève**, problème soulevé par l'arrêté sur le transit alpin. Au centre des préoccupations des motionnaires se trouvent la remise en question des lignes Paris-Lausanne (VD) via Vallorbe (VD), Delle (JU)-Belfort (F), Neuchâtel-Pontarlier (F) ou Le Locle (NE)-Besançon (F) (la SNCF a annoncé la fermeture de la ligne Delle-Belfort. Cela a provoqué les protestations des instances politiques régionales suisses et françaises: ce tronçon est en effet important pour la liaison de l'arc jurassien au TGV Rhin-Rhône et le désenclavement du canton du Jura). A. Ogi a cependant répondu que les priorités de la Suisse en matière de raccordement au réseau européen à grande vitesse restaient Genève et Bâle.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.04.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Ayant renoncé à soumettre au parlement le crédit de CHF huit milliards nécessaires à la construction proprement dite des tunnels, **le Conseil fédéral a proposé cependant d'accorder un crédit de transition de CHF 855 millions pour les NLFA**. Cette somme doit garantir que les travaux préliminaires déjà entrepris puissent continuer sans interruption. De ces CHF 855 millions, seuls 160 millions seront utilisables immédiatement pour la construction des puits d'attaque au Gothard, les 695 autres millions restant bloqués tant que le gouvernement n'aura pas trouvé de solutions satisfaisantes pour le financement global des NLFA.¹²

POSTULAT
DATUM: 10.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a également transmis un postulat Strahm (ps, BE) **priant** le gouvernement **de prendre des mesures pour que l'adjudication publique** et la passation des mandats concernant les NLFA **se fassent de manière à permettre le jeu de la libre concurrence**. L'auteur du postulat invite également l'exécutif à examiner les possibilités permettant une gestion rationnelle des risques ainsi que celles concernant l'institution d'une responsabilité solidaire entre les différents fournisseurs par le biais d'un consortium.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.09.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a lui aussi adopté ce crédit de transition. Il a suivi la petite Chambre pour que les 210 millions nécessaires à la réalisation des puits d'attaque des deux tunnels soient immédiatement débloqués. La Chambre du peuple a par ailleurs rejeté une proposition de non-entrée en matière Steinemann (pdl, SG) qui voulait enterrer le projet des NLFA. Il a également repoussé une proposition Diener (pe, ZH) de suspendre toute allocation de crédit tant que la question du financement global des transversales alpines n'était pas résolue. Le gouvernement, soutenu par la commission du Conseil national, a en effet convaincu le plénum que ce crédit de transition permettrait uniquement une planification des NLFA et ne préjugait en rien quant à leur réalisation. Enfin, la grande Chambre a rejeté tant une proposition Diener (pe, ZH) que celle du député vaudois Friderici (pl) qui demandaient de limiter les travaux, la première, au seul Gothard, la seconde, au seul Lötschberg.¹⁴

MOTION

DATUM: 19.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine von Frédéric Borloz (fdp, VD) im März 2020 eingereichte Motion forderte die Klärung der **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Diese Klärung solle insbesondere die Verteilung der Risiken und die Regelung der Rechtsmittel zwischen den Eisenbahnunternehmen (beispielsweise die SBB) und den Wagenhaltern sowie die rechtlichen Folgen von Vorfällen mit gefährlichen Gütern betreffen. Es müsse also geklärt werden, wer für die Qualität des Materials verantwortlich ist, respektive bei Unfällen haftbar gemacht wird. Hintergrund des Vorstosses war eine Entgleisung von Tankwagen im Jahr 2015. Borloz argumentierte, dass der Wagenhalter bei einem Unfall nach geltendem Recht nur hafte, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass diesen ein Verschulden trifft. Deshalb schlug der Motionär vor, die Rechtsmittel der Eisenbahnunternehmen gegenüber den Wagenhaltern zu überprüfen.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion, welche von der grossen Kammer in der Sommersession 2020 stillschweigend angenommen wurde.¹⁵

POSTULAT

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga.

Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.¹⁶

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT

DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte die KVF-NR den Bundesrat beauftragen, aufzuzeigen, wie **nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr** auf Strassen **zum Durchbruch verholfen** werden könnte. Die KVF-NR wünschte sich einen Prüfbericht, in dem Massnahmen zur finanziellen Förderung der Umstellung von Dieselnissen auf klimaneutrale Fahrzeuge untersucht werden. Mit der Begründung, dass heute weder Kosten noch Nutzen der Förderung von klimafreundlichen Bussen verlässlich beziffert werden könnten, befürwortete der Bundesrat die Annahme des Postulats. Gegen den Widerstand der SVP-Fraktion – für Adrian Amstutz (svp, BE) ist klimaneutrale Mobilität schlicht «gelogen» – nahm der Rat das Postulat mit 104 gegen 78 Stimmen (keine Enthaltungen) an.¹⁷

Der Bundesrat präsentierte im März 2021 seinen **Bericht in Erfüllung des Postulats «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen»** der KVF-NR. Das Postulat hatte verlangt, dass der Bundesrat prüft, mit welchen finanziellen Massnahmen die Umstellung bei Bussen von Diesel auf einen nichtfossilen Antrieb beschleunigt werden kann.

Der Bericht zeigte, dass die massgeblichen Emissionen und Immissionen (Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm) wesentlich gesenkt werden können, wenn die heute im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Einsatz stehenden Dieselsebusse durch Busse mit fossilfreiem Antrieb – wie zum Beispiel Elektrobatterien – ersetzt werden. Der Bericht untersuchte dafür drei Szenarien mit unterschiedlichen Umstellungstempi: maximale, realistische und langsame Umstellung. Zudem schätzte er die dafür anfallenden Mehrkosten ab und analysierte, mit welchen Finanzierungsquellen diese gedeckt werden könnten. Der Bericht sah fünf Möglichkeiten zur Finanzierung vor, darunter die maximale Ausschöpfung nationaler Förderprogramme (beispielsweise Gelder aus dem Agglomerationsprogramm), Mittel aus nicht mehr zurückerstatteter Mineralölsteuer sowie Mittel aus dem mit dem CO₂-Gesetz geschaffenen Klimafonds.

Für die konkrete Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse müsse der politische Dialog zwischen den drei Staatsebenen ausgebaut werden. Zudem sei eine breite Konsultation der involvierten Akteure notwendig, schloss der Bericht.¹⁸

1) BBl, 1982, II, S. 968 ff.; TA, 78, 3.4.82; 202, 1.9.82; TLM, 268, 25.9.82.

2) Medienmitteilung ETHZ vom 4.10.21; Studie ETHZ vom Juli 2021; AZ, CdT, NZZ, TA, 5.10.21; NZZ, 16.10.21

3) Presse du 19.1.94; NF, 1.12.94.

4) Bericht ARE vom 13.3.19

5) Medienmitteilung ASTRA vom 13.12.2019

6) Medienmitteilung KVF-NR vom 25.8.20

7) AB NR, 2020, S. 2628 f.

8) BO CE, 1990, p. 542; BO CN, 1990, p. 1317; BO CN, 1990, p. 966ss.; FF, 1990, II, p. 1185s.; FF, 1990, II, p. 1449; Presse des 5.4. et 13.6.90; SZ, 5.6.90 ainsi que RFS, 22/23, 29.5.90 et 25, 19.6.90.; Presse du 11.7.90.

9) BO CE, 1994, p. 65 ss.; Presse du 4.3.94; NZZ, 21.4.94

10) BO CN, 1992, p. 2756

11) BO CE, 1992, p. 518 s.; BO CN, 1992, p. 2743 ss.; NQ, 1.2, 27.9 et 15.10.92; Suisse, 6.2 et 21.2.92; 24 Heures, 20.2.92; BZ, 2.3.92; TA, 6.3.92; presse du 28.4.92; LM, 11.5.92; Express et Dém., 17.6.92.

12) FF, 1995, III, p. 229 ss.; Presse des 6.4 et 12.4.95.

13) BO CN, 1995, p. 2208

14) BO CN, 1995, p. 1796 ss.; FF, 1995, IV, p. 577 s.; Presse du 21.9.95.

15) AB NR, 2020, S. 1139 f.

16) AB SR, 2020, S. 1260 ff.

17) AB NR, 2019, S. 229 f.

18) Bericht Bundesrat vom 12.3.21; Medienmitteilung Bundesrat vom 12.3.21