

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **09.04.2024**

Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Volksabstimmung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1965 – 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Ehinger, Paul
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Holenstein, Katrin
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Ehinger, Paul; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Holenstein, Katrin; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Volksabstimmung, Bundesratsgeschäft, 1971 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 09.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	6
Luftfahrt	9

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafenbetriebe
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
WWF	World Wide Fund for Nature
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USS	Union syndicale suisse
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
WWF	World Wide Fund for Nature
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 12.02.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. Februar 2017 konnte das Stimmvolk an der Urne über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** befinden. Die Abstimmung über den NAF stand jedoch im Schatten der Unternehmenssteuerreform III, deren Abstimmungskampf deutlich kontroverser und mit viel mehr Medienpräsenz geführt worden war. Mit fast 62% Ja-Stimmen wurde der NAF sehr deutlich gutgeheissen. Laut Voto-Bericht wurde die Notwendigkeit einer Finanzierungslösung für die Strasseninfrastruktur in allen Bevölkerungssegmenten anerkannt.

Abstimmung vom 12. Februar 2017

Beteiligung: 46.6%
Ja: 1'503'746 (61.9%) / Stände: 20 6/2
Nein: 923'783 (38.1%) / Stände: 0

Parolen:

- Ja: BDP, CVP, EVP, FDP, GLP, SVP.
- Nein: GPS (1)*, SP (3)*, EDU.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen.¹

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 24.03.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales 1994 (MCF 94.073), le parlement, sur proposition du gouvernement, a décidé de **supprimer les contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**. Cette réforme exigeant une modification constitutionnelle, elle devra être soumise au vote du peuple et des cantons.²

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 09.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la **campagne pour l'arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**, les partisans de l'abrogation de la disposition – à savoir la quasi-totalité des partis politiques et l'ensemble des milieux économiques – ont principalement fait valoir que la construction de places de parc auprès des gares ferroviaires n'était plus, pour des raisons de rigueur budgétaire, une priorité pour la Confédération, qui devait se concentrer désormais sur ses tâches principales. Il fut également relevé que le but recherché par la disposition en question avait été en grande partie atteint puisque quelque 7'800 places avaient été ainsi créées.

Les opposants – les associations de défense des transports publics ainsi que le TCS et l'ACS – ont pour leur part argué que la disparition des subsides fédéraux porterait un coup sans doute fatal au développement de nouveaux parkings à proximité des gares et prétériteraient de ce fait la politique de transfert du trafic de la route au rail. Cette conséquence néfaste pour l'environnement était par ailleurs d'autant plus inacceptable que l'économie réalisée était bien relative en regard du déficit de la Confédération.³

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 10.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au mois de mars, le peuple et les cantons étaient appelés à se prononcer sur une mesure d'économies impliquant une modification constitutionnelle. Il leur était en effet proposé d'abroger la disposition relative à la participation financière de la Confédération à **l'aménagement des places de parc auprès des gares**. L'économie réalisée par une telle mesure se chiffrait à quelque 20 millions de francs. A la suite d'une campagne et d'un vote ne mobilisant que très peu les citoyens, le souverain a accepté relativement facilement la modification proposée par 56% de oui et 11 6/2 cantons. Les cantons les plus favorables à cette mesure d'économies furent les cantons de Zurich, Berne, Bâle-Ville et Lucerne. Il est à relever que parmi les cantons rejetant l'abrogation constitutionnelle se trouvaient tous les cantons romands, à l'exception de celui de Genève.

Arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares.
Votation du 10 mars 1996

Participation: 31.0%

Oui: 741'219 (53.9%) / cantons: 11 6/2

Non: 632'792 (46.1%) / cantons: 9

Mots d'ordre:

- Oui: PRD (5*), PDC (6*), UDC (3*), PL (2*), PE (2*), Adl, PdT, PdL (1*), DS (2*), PEP, Vorort, USAM, USS, ATE

- Non: PdT, Union des villes de Suisse, Union des transports publics, Litra, TCS, ACS, FRS

- Liberté de vote: PS (2*)

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes⁴

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 01.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'**analyse VOX** a relevé qu'à l'origine du comportement de vote des citoyens favorables à la modification constitutionnelle figurait avant tout le souci de ménager les finances fédérales. Parmi les opposants, des raisons liées à la promotion des transports publics, ainsi que, subsidiairement, la crainte que les communes ne voient leur budget alourdi, ont été les éléments déterminant le refus. En ce qui concerne le lien entre comportement de vote et affinités partisanes, il est à souligner que seuls les électeurs proches du PDC n'ont pas voté conformément aux recommandations de leur parti. Les sympathisants socialistes ont pour leur part rejoint majoritairement le camp des partisans.⁵

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
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 Berichtjahres 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 nationalrätslicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag 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 Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag 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 Minderheitsantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres 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 Kantonstrassen 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 Abstimmungsinsérates des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Insérates auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Insérates 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 Insérates die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Insérates wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Insérates stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Insératedichte 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 Insérates 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 Parteidentifikation 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 Kantonstrassen) 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 ⁶

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 09.02.2014
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss über die **Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** wurde am 9. Februar 2014 in der Volksabstimmung gutgeheissen. Während das Hauptmotiv der Ja-Stimmenden gemäss Vox-Analyse die Zustimmung zum Ausbau der Bahninfrastruktur war, liessen sich die Nein-Stimmenden hauptsächlich von der Ablehnung der hohen Kosten und der Mitfinanzierung durch den Strassenverkehr motivieren. Von den abstimmenden Anhängern der SVP folgte ein Drittel nicht der Parteiparole und stimmte der Vorlage zu. Anhänger der SPS und der CVP folgten grossmehrheitlich ihren befürwortenden Parteien, von den Anhängern der FDP. Die Liberalen folgten hingegen weniger als zwei Drittel der Ja-Empfehlung ihrer Partei. Die Zustimmung zur Vorlage war bei Jungen, Frauen, städtischen Regionen, höheren Einkommen und höherem Bildungsstand am grössten, unter den 50- bis 59-Jährigen und unter Autopendlern am tiefsten. Während des Abstimmungskampfes dominierte das Pro-Lager die Insératespalten der Schweizer Tagespresse: 93,8% der Insérates warben für die Zustimmung zur Vorlage. In den Insérates der Befürworter

wurde die Wichtigkeit der Vorlage für den öffentlichen Verkehr (und damit für die Schweiz) betont: Der Hauptslogan lautete „Ein guter Zug für die Schweiz.“ Die Gegner der Vorlage legten den Schwerpunkt ihrer Inserattekampagne auf die hohen Kosten und auf regionale Interessen. Die Zustimmung zu FABI fiel etwa gleich deutlich aus wie die Zustimmung zu den früheren Eisenbahn-Grossvorlagen NEAT (1992) und Finöv (1998): Bei einer Beteiligung von 55.0% stimmten 1'776'688 Stimmberechtigte zu (62.0%), 1'088'210 lehnten ab (38.0%). Am deutlichsten angenommen wurde die Vorlage in den Kantonen Genf (mit 76.6% Ja), Waadt (73.9%), Basel-Stadt (72.3%) und Tessin (71.8%), abgelehnt wurde sie nur im Kanton Schwyz (mit 50.5% Nein).

Abstimmung vom 9. Februar 2014

Beteiligung: 56,24%
Ja: 1 776 878 (62,02%)
Nein: 1 088 176 (37,98%)

Parolen:

- Ja: FDP (2*), CVP, SPS, EVP, CSP, GPS, GLP, BDP, SGV, SBV, SGB, TravS.
- Nein: SVP, EDU
- Stimmfreigabe: economiesuisse.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen⁷

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.1998
LAURE DUPRAZ

Le **référendum** contre la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une **redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, lancé par l'Association Suisse des transports routiers (ASTAG), a **abouti** au mois d'avril avec 189'707 signatures.

Par conséquent, en septembre, les citoyens helvétiques ont été appelés à se prononcer sur la RPLP. Cette redevance est liée à la charge transportée et à la distance parcourue. Elle doit remplacer la taxe actuelle (un montant forfaitaire par année) dès 2001. **C'est avec une majorité de 57,2% que le peuple a accepté la RPLP**, et avec 14 cantons et 4 demi, au terme d'une campagne très disputée et d'un scrutin marqué par un taux de participation élevé. Les résultats de la votation ont montré un clivage entre les communes urbaines et les communes rurales. Les villes se sont prononcées nettement en faveur de la redevance (64% de oui), alors que les communes rurales l'ont franchement rejetée (45% de oui). Contrairement aux votations précédentes qui touchaient aussi la politique des transports, les différences entre les régions linguistiques ont été dans ce cas relativement faibles. La Suisse italienne a le plus fortement approuvé la RPLP (67%), précédant la Suisse alémanique (58%) et la Suisse romande (52%).

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Votation du 27 septembre 1998

Participation: 51,0%
Oui : 1 355 735 (57,2%) / 14 4/2 cantons
Non : 1 014 370 (42,8%) / 6 2/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PDC (2*), PRD (13*), PS, PE, PdT, PCS, Adl, PEP; USS, UCAPS, CSC, Vorort.
- Non : UDC (1*), PL, PdL, UDF; ASTAG, USAM, Centre patronal, ACS.
- Liberté de vote : DS (4*).

* Recommandations différentes des partis cantonaux.

La **campagne** précédant le vote a été particulièrement intense et conflictuelle en raison de ses implications multiples et enchevêtrées. Les **partisans** ont estimé que la RPLP avait un rôle clé dans la politique suisse des transports, car elle permettait de rétablir l'équilibre des chances entre le rail et la route et de financer les nouvelles transversales. Ils ont rappelé que la RPLP autoriserait un désengorgement des routes et préserverait l'environnement, en réalisant le principal objectif de l'Initiative des Alpes. Les partisans ont également insisté sur le lien entre la RPLP et la politique d'intégration

europeenne de la Suisse. Sans la taxe, il serait impossible d'abandonner la limite des 28 tonnes et donc de signer les accords bilatéraux avec l'UE. En outre, ils ont estimé qu'un refus mettrait en péril des milliers d'emplois dans la construction, l'industrie ferroviaire et les entreprises de chemins de fer.

Dans les rangs des **opposants**, l'ASTAG a axé la campagne sur les répercussions économiques de la nouvelle taxe. L'association a estimé que la RPLP provoquerait une hausse de l'imposition d'un camion de 28 tonnes, de CHF 4'000 actuellement à CHF 56'000 par année. Selon l'association des routiers, chaque ménage suisse devrait assumer cette hausse à hauteur de CHF 500 par année. A cet argument, le Conseil fédéral a répondu par ses propres estimations (des experts du DETEC): la RPLP entraînerait une charge annuelle de CHF 11 à 55 par ménage et un renchérissement minime pour l'économie en raison du gain de productivité lié à l'autorisation des 40 tonnes. Les opposants ont également douté des effets de la RPLP sur le transfert de la route au rail du trafic de marchandises. Ils ont craint que la taxe ait des effets négatifs pour les régions périphériques et de montagne. Ils ont refusé aussi toute implication européenne du scrutin et redouté le non respect de l'affectation des recettes prévue par la Constitution. Finalement, les opposants ont estimé que la RPLP mettrait en danger plus de 30'000 emplois.⁸

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 28.02.2016
NIKLAUS BIERI

Am 28. Februar 2016 fand die Volksabstimmung über das **Referendum** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) statt. Bei einer hohen Stimmteilnahme von 63.5% entschied eine Mehrheit von 57% für den Bau einer zweiten Röhre. Die beiden am stärksten betroffenen Kantone Uri und Tessin sagten beide Ja (UR 53.0%, TI 57.8%). Nein sagten nur die Kantone Waadt (45.5%) und Genf (45.2%): Sie profitieren von der Gotthardroute nicht und hielten eigene Umfahrungs- und Agglomerationsprojekte für dringender.

Dem Urnengang war ein intensiver Abstimmungskampf vorausgegangen, der zwar nicht so polarisiert und emotional aufgeladen geführt worden war, wie bei der am gleichen Termin zur Abstimmung kommenden "Durchsetzungsinitiative". In Bezug auf die Inserate in den Printmedien war das Referendum gegen die zweite Gotthardröhre aber die mit Abstand präsenteste Vorlage des Abstimmungswochenendes. In ihren Inseraten warben die Befürworter, deren Kampagne von einem bürgerlichen Komitee geführt wurde, mit mehr Sicherheit im Tunnelverkehr und beschworen den nationalen Zusammenhalt. Sowohl Pro- als auch Contra-Seite warben mit der Solidarität für den Kanton Tessin: Die Befürworter der zweiten Röhre liessen verlauten, das Tessin dürfe nicht isoliert oder abgehängt werden. Die Gegner (unter der Federführung des VCS) erklärten die zweite Röhre hingegen zum "vergifteten Geschenk", welches dem Tessin noch mehr Luft- und Gesundheitsbelastungen bringe – Solidarität mit dem Tessin müsse deshalb bedeuten, eine zweite Röhre abzulehnen. Zudem sei die Vorlage eine Mogelpackung, da sie verfassungswidrig und quasi durch die Hintertür die Strassenverkehrskapazitäten am Gotthard verdopple. Dass die Mittel für eine zweite Röhre in den Städten und Agglomerationen mehr für den Strassenverkehr bewirken könnten als im Gotthardmassiv, war ein Argument des bürgerlichen Nein-Komitees.

Laut der VOX-Analyse zur Abstimmung war für die Ja-Stimmenden massgebend, dass sie das Vorhaben einer zweiten Röhre als wichtig für die Verkehrssicherheit im Gotthardstrassentunnel erachteten. Ja-Stimmende befürworteten zudem eher einen Kapazitätsausbau auf der Nord-Süd-Achse und hätten das Gefühl gehabt, dass die vorgeschlagene Lösung für die Tunnelsanierung die beste sei. Die Nein-Stimmenden begründeten ihre Wahl bei der Nachbefragung mit der Umweltbelastung, die durch den Tunnel entstehe, mit den hohen Kosten und mit der Befürchtung, dass der Tunnel entgegen den Versicherungen der Regierung doch zum Kapazitätsausbau genutzt werde.

Abstimmung vom 28. Februar 2016

Beteiligung: 63.5%
Ja: 1'883'859 (57.0%) / Stände: 18 6/2
Nein: 1'420'390 (43.0%) / Stände: 2

Parolen:

- Ja: SVP, FDP, CVP (2)*, BDP, EDU, MCG
- Nein: SP, GPS, GLP, EVP, PdA, CSP

* in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen⁹

Eisenbahn

Wie unmittelbar nach dem Parlamentsbeschluss von Ende 1986 angekündigt, wurde gegen die Vorlage «Bahn 2000» das Referendum ergriffen. Die Opposition richtete sich nicht gegen eine Angebotsverbesserung bei der Bahn an sich, sondern gegen die Neubaustrecken und den mit ihnen verbundenen Kulturlandverlust. Die Gegnerschaft war geografisch auf das von der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Olten betroffene Gebiet des bernischen Oberaargaus und des Kantons Solothurn konzentriert. Entsprechend fiel denn auch das Sammelergebnis aus: Von den gut 80'000 Unterschriften kamen über 50'000 aus dem Kanton Bern und weitere 18'000 aus dem Kanton Solothurn.

In der Kampagne vor der Abstimmung erhielten die Gegner nur wenig zusätzliche Unterstützung. Von den Parteien sprachen sich auf nationaler Ebene einzig die äussere Rechte (NA, OFP und EDU) und die Auto-Partei gegen die «Bahn 2000» aus, wobei sich lediglich die letztere aktiv dagegen einsetzte. In den Kantonen Bern und Solothurn gaben zudem die SVP bzw. die FDP und die CVP die Nein-Parole aus. Ähnlich schwach fiel die Unterstützung durch Interessenorganisationen aus: Nur gerade die dem Strassenverkehr nahestehende "Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr" propagierte die Ablehnung, Vertreter des TCS und des ACS äusserten sich hingegen eher positiv. Auch der Schweizerische Gewerbeverband sprach sich – trotz Otto Fischers Warnungen vor einem Finanzdebakel und einer Mehrbelastung der Steuerzahler – knapp zugunsten von «Bahn 2000» aus.

Die Organisationen des Umweltschutzes befanden sich in einem gewissen Dilemma: Zum einen befürworteten sie die Vorlage als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, zum andern stellten sie jedoch die grundsätzliche Frage, ob damit wirklich ein Umsteigeeffekt erzielt werden könne oder ob nicht vielmehr der Tendenz zu einer weiteren Zunahme der Mobilität mit ihren negativen Auswirkungen auf die Umwelt Vorschub geleistet werde. Der VCS und der Naturschutzbund stimmten dem Konzept «Bahn 2000» trotz dieser Bedenken zu, andere Organisationen wie zum Beispiel der WWF und die SGU verzichteten auf eine Parole. An der bezahlten Werbung in den Medien war auffallend, dass die Quantität der Ja-Propaganda diejenige der Gegner um ein Mehrfaches übertraf und dass dabei vor allem versucht wurde, die Automobilisten anzusprechen.

Bahn 2000. Abstimmung vom 6. Dezember 1987

Beteiligung: 47.7%
Ja: 1'140'857 (56.7%)
Nein: 860'893 (43.3%)

Parolen:

- Ja: FDP*, CVP*, SP, SVP*, GPS, LP*, LDU, EVP, POCH*, PDA; SGB, CNG, Vorort, SGV, SBV; SGU, VCS.
- Nein: NA, AP.

*abweichende Kantonalsektionen

In der Volksabstimmung vom 6. Dezember wurde das Konzept «Bahn 2000» mit einer Mehrheit von 57 Prozent gutgeheissen. Neben Schwyz und Appenzell Innerrhoden lehnten die von den Neubaustrecken betroffenen Kantone Solothurn, Bern und Freiburg die Vorlage ab. Sehr positiv fiel das Ergebnis demgegenüber in den verkehrsgünstig gelegenen Kantonen der Jurakette und der Ostschweiz sowie im Tessin aus. In einer repräsentativen Nachbefragung zeigte sich, dass die Verbesserung des Verkehrsangebotes bei den Befürwortern eine grosse Rolle gespielt hatte. Ein noch wichtigeres Motiv war allerdings der Schutz der Umwelt und dabei insbesondere die von der «Bahn 2000» erhoffte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr. Bei den von den Gegnern genannten Gründen hielten sich die Einwände gegen den Landverschleiss und gegen die hohen Kosten die Waage.

Mit der Zustimmung des Souveräns zur «Bahn 2000» trat auch der vom Parlament 1986 gutgeheissene Bundesbeschluss zur Realisierung des Konzepts in Kraft. Die SBB werden darin ermächtigt, Verpflichtungen im Umfang von CHF 5.4 Mia für Infrastrukturvorhaben einzugehen.¹⁰

Le 27 septembre, avec une participation relativement élevée, les Suisses ont accepté le **projet de transversales alpines à une forte majorité**. Les plus enthousiastes furent les Romands, où le taux de oui culmina jusqu'à 85 pour cent à Genève et 79 pour cent en Valais, auxquels il faut ajouter les Bâlois (près de 72 pour cent). A l'inverse, les plus mitigés furent les citoyens de Suisse orientale et centrale (sur l'axe du Gothard). Deux cantons ont même rejeté l'arrêté; il s'agit d'Uri (59 pour cent de non), très touché par le transit par route ou par rail, et des deux Appenzell. D'aucuns, Romands en premier lieu, ont relevé que ce résultat dépassait le cadre des transports et était encourageant dans la perspective de l'intégration de la Suisse à l'Europe. Les réactions des pays voisins allèrent également dans ce sens. Les commentaires en Suisse alémanique ont plutôt mis l'accent sur la dimension écologique de la chose. Avant la votation, le commissaire européen des Transports, K. Van Miert, s'il a déclaré être confiant sur l'issue du vote, n'a pas caché qu'un refus populaire mettrait fondamentalement en cause l'accord sur le transit alpin et placerait la Suisse en fort mauvaise position par rapport à la CE.

Arrêté relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

Votation du 27 septembre 1992

Participation: 45.9%
Oui: 1'305'914 (63.6%)
Non: 747'048 (36.4%)

Mots d'ordre:

Oui: PDC, PRD, PS (1*), UDC (2*), Adl, PEP, PL, PdT (1*); ATE, CSCS, SEV, SPE, TCS, USAM, USP, Vorort, USS ainsi que diverses organisations pour la construction, les transports publics ou l'énergie.

Non: DS (2*), PA, PE (2*); WWF, Greenpeace. Liberté de vote: ACS, ASTAG, LSPN.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Pour les partisans des NLFA, un tel projet serait le seul instrument susceptible de transférer vers le rail l'accroissement prévisible du trafic des marchandises à longue distance. De ce fait, il permettrait d'éviter un déferlement de poids lourds sur les routes et irait dans le sens d'une protection accrue de l'environnement, notamment en ce qui concerne la région alpine. Il serait également un outil central pour l'intégration de la Suisse dans le réseau ferroviaire européen; non seulement les cantons alpins pourraient profiter de son effet de synergie, mais il faciliterait le raccordement au réseau à grande vitesse et procurerait en cela de nombreux gains de temps. Il valoriserait également le Simplon. Autre point capital, les transversales alpines constituent un élément fondamental du traité sur le transit avec la CE, sans lequel celui-ci serait vide de sens et laisserait la Suisse aux prises avec un trafic routier excessif. Plus largement, ce serait l'intégration européenne de la Suisse qui serait remise en question. Sur le plan purement économique, les NLFA, devisées à quelque 15 milliards de francs, représentent un chantier important s'étendant sur de nombreuses années; cela constituerait une chance unique pour l'emploi et la construction dans une période de récession. Par ailleurs, le coût des transversales par rapport au produit intérieur brut serait tout à fait supportable et ne compromettait en aucune manière les finances fédérales. Enfin, les défenseurs d'Alptransit n'ont pas manqué de mettre en évidence le fait que ce projet se situait dans la tradition helvétique des grandes constructions ferroviaires et revêtait un esprit pionnier digne de celui qui anima la percée du Saint-Gothard.

Les **opposants** aux transversales alpines, fortement minoritaires et constitués de deux groupes antagonistes (automobilistes plus quelques parlementaires de tous les courants bourgeois confondus et écologistes), ont principalement mis l'accent sur deux points. Premièrement, le coût réel du projet serait excessif: certains ont articulé des chiffres allant de CHF 25 à CHF 50 milliards. De telles sommes ne pourraient être assumées qu'au détriment d'autres prestations de l'Etat ou par des hausses d'impôts. En outre, le mode de financement fut fortement critiqué; la ponction des sommes nécessaires sur les droits d'entrée sur les carburants ont notamment été dénoncées par les automobilistes. Selon eux, la construction du réseau routier en souffrirait et les automobilistes seraient une fois de plus les victimes de la politique fédérale. Deuxièmement, la réalisation des NLFA irait à l'encontre d'une véritable politique de protection de l'environnement. Les défenseurs de la nature, en utilisant cet argument, entendaient démontrer que les transversales alpines étaient surdimensionnées et qu'elles n'auraient fait que dévaloriser certains paysages alpins, dévorer une quantité immense de terrain, créer des montagnes de déchets avec les matériaux d'excavation et utiliser une quantité excessive d'électricité. Et ce, sans pouvoir endiguer une seule

seconde le flot croissant des véhicules motorisés. Selon ces opposants, il aurait mieux valu œuvrer dans le sens d'une limitation de la mobilité, ceci notamment en recentrant les activités économiques au niveau des régions européennes et en diminuant certains échanges. Les transversales alpines auraient également pour conséquence de sacrifier le trafic régional et de défavoriser ainsi les régions périphériques. Elles auraient de plus ôté toute priorité à l'achèvement de Rail 2000. Par ailleurs, il fut relevé par les deux parties que les NLFA n'étaient construites que pour répondre aux besoins de la CE, cette dernière n'ayant même pas proposé une participation financière.

Durant la campagne, la voix des partisans des NLFA fut largement dominante. En particulier, A. Ogi s'impliqua personnellement et fut omniprésent dans les médias. L'analyse Vox de ce scrutin montre que l'argument majeur retenu par les personnes ayant accepté le projet est celui relatif à la protection de l'environnement par le transfert de la route au rail du trafic de marchandises de transit. Le phénomène de l'intégration européenne semble avoir joué un rôle limité. Chez les opposants, l'importance financière du projet fut décisive pour la formation de leur opinion. Par ailleurs, les sympathisants du PRD, du PDC, de l'Adl ou du PEP furent les plus enclins à accepter le projet, les personnes proches des verts, des automobilistes ou des démocrates suisses le rejettèrent plutôt.

Suite à la votation populaire, le Conseil fédéral a mis sur pied un organe indépendant de contrôle et de coordination des NLFA (OCC) dont la tâche sera de reconnaître assez tôt les risques et les problèmes engendrés par la réalisation d'Alptransit. M. Blanc (udc), ex-conseiller d'Etat vaudois, en a été nommé président.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.1998
LAURE DUPRAZ

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui.** Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimales. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en percant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics
Votation du 29 novembre 1998

Participation: 37,7%

Oui : 1104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons
Non : 634 714 (36,5%) / 13/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PS, PRD (6*), PDC, Adl, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.
- Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.
- Liberté de vote: USAM.

* Recommandations différentes des partis cantonaux.¹²

Luftfahrt

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 17.12.1971
PAUL EHINGER

Für die 1970 angekündigte Revision des Luftfahrtgesetzes legte der Bundesrat im Februar einen Entwurf vor (BRG 10828). Dieser enthielt namentlich ein Verbot des Fliegens mit Überschallgeschwindigkeit in der Zivilluftfahrt, eine Ermächtigung des Bundesrates zum Erlass von Bau- und Nutzungsbeschränkungen im Umkreis von Flugplätzen (Lärmzonen) sowie eine Rechtsgrundlage für Massnahmen der kantonalen Polizei zur Verhinderung von Anschlägen. Die Schaffung von Lärmzonen sollte an die Kantone delegiert werden können. An der Freiheit des inländischen Bedarfsluftverkehrs hielt der Entwurf fest. Beide Räte stimmten diesen Neuerungen zu, wobei auf Verlangen des Nationalrats noch eine Ausscheidung von Ruhezonen im Gebirge, die nicht überflogen werden dürfen, vorgesehen wurde. Die Aufnahme eines Nachtflugverbotes drang dagegen nicht durch (BRG 10828). Die 1969 lancierte Verfassungsinitiative gegen den Überschallknall konnte im März eingereicht werden; ihre Urheber sagten jedoch zu, dass sie das Volksbegehren nach Ablauf der Referendumsfrist für die Revision des Luftfahrtgesetzes zurückziehen würden. (Die Initiative erhielt 64'929 Unterschriften.)

Um den Aus- bzw. Neubau von Grossflughäfen fanden weitere Auseinandersetzungen statt. Das Referendum gegen einen Kredit für den Flughafen Cointrin, das Ende 1970 im Kanton Genf lanciert worden war, blieb zwar erfolglos, doch erhielt die Vorlage bloss ein Zufallsmehr, was nicht zu weiteren Ausbauplänen ermutigte (die Abstimmung über die Voralge ergab 34'583 Ja und 34'259 Nein). Da der nächtliche Fluglärm eine Hauptursache der starken Opposition gewesen war, einigte man sich im Genfer Grossen Rat bereits im Sommer auf ein gesetzliches Nachtflugverbot, zu dessen Erlass freilich der Kanton Genf die Befugnis so wenig besass wie der Kanton Zürich. Das Eidg. Luftamt, das schon 1968 durch eine Verordnung des Bundesrates verpflichtet worden war, in seiner Genehmigungspraxis auf eine Verminderung der An- und Abflüge zwischen 22 und 6 Uhr hinzuwirken, fasste nun die Einführung einer **Nachtflugsperre für Kloten und Cointrin** ins Auge. Das Projekt eines **Pistenausbau auf dem Flughafen Basel-Mülhausen**, für das der Grosse Rat von Baselstadt einen Kredit von CHF 26 Mio bewilligte, scheiterte in der Volksabstimmung; von verschiedener Seite, u. a. von der PdA, wurde dagegen das Referendum ergriffen, und Verfechter des Umweltschutzes bekämpften die Vorlage wegen des Fehlens eines Nachtflugverbots. Flughafenfreundliche Kreise forderten deshalb nach der Abstimmung die Kantonsregierung auf, für ein solches Verbot einzutreten, zu welchem freilich nicht nur eidgenössische, sondern auch französische Instanzen ihre Zustimmung geben müssten. Die Frage eines Grossflughafens im Kanton Bern blieb in der Schwebe, da der Bundesrat im Juni die bernische Regierung ersuchte, vor weiteren Schritten den Bericht über seine neue Flughafenkonzeption abzuwarten. Inzwischen stellte die **Swissair den Linienverkehr mit Bern ein** und eröffnete für die Bundesstadt gemeinsam mit PTT und SBB einen Buszurgerdienst nach Kloten.¹³

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 06.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Pourtant, les mesures contenues dans l'accord EEE ne purent entrer en vigueur car, bien que le parlement ait adopté les réformes légales nécessaires, le refus en votation populaire le 6 décembre du traité EEE les a rendues caduques.¹⁴

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 29.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à son approbation par les chambres l'année précédente, l'arrêté portant modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale afin de **créer un financement spécial en faveur du trafic aérien** a été soumis au **vote du peuple et des cantons** à l'automne de l'année sous revue. La création de ce fonds spécial doté d'environ CHF 40 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique n'a pas suscité les passions dans une campagne de votation nettement dominée par les initiatives populaires « pour l'interdiction d'exporter du

matériel de guerre » et surtout « contre la construction de minarets ». Les partis gouvernementaux ont soutenu le projet, à l'exception du parti socialiste qui a laissé la liberté de vote, alors que son groupe parlementaire avait unanimement rejeté le projet l'année précédente. Les partisans ont souligné que la création de ce fonds est censée garantir que les taxes sur les carburants ne profitent plus exclusivement au trafic routier mais aussi au trafic aérien. À l'inverse, le camp des opposants, réunissant les Verts, le PEV, le PCS et le PdT, a critiqué les nuisances environnementales dues à l'aviation et jugées autrement plus graves que celles du trafic routier. Si les organisations patronales ont appelé à approuver le projet, les syndicats n'ont pas émis de mots d'ordre. Parmi les organisations de protection de l'environnement, seule l'ATE a pris position, laissant la liberté de vote.

Votation du 29 novembre 2009

Participation : 52,6%

Oui : 1 609 682 (65,0%) / cantons : 20 6/2

Non : 867 113 (35,0%) / cantons : 0

Mots d'ordre :

- Oui : PLR, PDC, UDC, UDF, PBD, Lega, Verts libéraux ; USAM, Economiesuisse, USP.

- Non : Verts, PCS, PEV, PdT.

- Liberté de vote : PS, DS ; ATE

Au terme de cette terne campagne, l'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien a été approuvé par 65% des citoyens et citoyennes et par tous les cantons. Grâce à la mobilisation suscitée par les autres objets, le taux de participation s'est élevé à 52,6%. Sans surprise, l'approbation a été la plus forte dans les cantons aéroportuaires de Genève (72,5%) et Zurich (69,2%).¹⁵

1) APS-Inserateanalyse zum 12.02.2017; VOTO Bericht; NZZ, 4.2.17; AZ, Blick, Lib, NZZ, 13.2.17

2) BO CE, 1995, p. 159 ss.; BO CE, 1995, p. 440; BO CN, 1995, p. 1 ss.; BO CN, 1995, p. 1012; FF, 1995, I, p. 85 ss.; FF, 1995, II, p. 351

3) TW, 9.2.96; TA, 12.2.96; NQ, 19.2.96; QJ, 4.3.96.

4) FF, 1996, II, p. 1038 ss.; Presse du 11.3.96

5) Delgrande und Linder (1996). Analyse des votations fédérales du 10 mars 1996, Vox No 58.

6) 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".

7) Bernhard et al. (2014). APS-Inserateanalyse der eidg. Abstimmung vom 9.2.14; Sciarini et al. (2014): VOX-Analyse der eidg. Abstimmungen vom 9.2.14; NZZ, 10.2.14

8) FF, 1998, p. 2330 s.; FF, 1998, p. 4852 s.; presse du 28.9.98; communiqué de presse de l'OFS du 22.10.98.; Presse des 5.5., 13.5., 18.5., 20.6., 14.8., 17.8. et 28.8.98; NZZ, 30.6.98; BZ, 12.8.98; 24 Heures, 10.9.98; LT, 16.9.98.

9) APS-Inserateanalyse 28. Februar 2016; VOX Analyse de la votation fédérale du 28 février 2016; NZZ, 27.2.16; CdT, LMD, NZZ, SGT, TA, 29.2.16

10) AS, 1988, S. 364 f.; BBI, 1987, I, S. 46 f.; BBI, 1987, II, S. 482 ff.; BBI, 1988, S. 162 f.; BBI, 1988, S. 569 ff.; SZ, 23.1.87; Presse vom 23.11.-5.12.1987, 7.12.87; TA, 11.4.87 und AT, 27.11.87; TW, 14.11.87; WoZ, 6.11.87 und Ww, 19.11.87; Bund, 11.4.87; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 6. Dezember 1987, Zürich 1988.

11) FF, 1992, VI, p. 409 ss.; Jdg, 14.3 et 18.3.92; Presse du 26.6.92, 18.7.92, 28.9.92, 29.9.92, 1.12.92 et 15.12.92 et des mois d'août et de septembre 1992; Vox, Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1992, Berne 1992.

12) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10., 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.

13) AB NR, 1971, S. 1419 ff.; AB NR, 1971, S. 630 ff.; AB NR, 1971, S. 641; AB SR, 1971, S. 578 ff.; AB SR, 1971, S. 858 f.; BBI, 1971, I, S. 266 f.; BBI, 1971, I, S. 653 f.; BBI, 1971, II, S. 1988 ff.; Gesch.ber., 1971, S. 241; TdG, 8.2.71; 9.2.71; 11.2.71; 28.6.71; Bund, 7.7.71; 26.10.71; 12.11.71; NZZ, 5.9.71; 5.10.71; BN, 12.11.71.

14) BO CE, 1992, p. 1070; BO CN, 1992, p. 1967; BO CN, 1992, p. 2218 ss.; Cf. supra, part. I, 2 (EEE); FF, 1992, V, p. 1 ss.

15) FF, 2010, p. 317 ss.; presse du 30.11.09.; Presse du 26.9.09 (CF); Lib. et NZZ, 13.10.09; SN, 22.10.09; BaZ, LT et NZZ, 27.10.09; BaZ, NZZ et SGT, 30.10.09; BaZ et NZZ, 6.11.09; SZ, 9.11.09; SGT, 11.11.09; SN, 14.11.09; NLZ, 17.11.09.