

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Internationale Abkommen
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Holenstein, Katrin
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Internationale Abkommen, 1985 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	6
Eisenbahn	7
Schifffahrt	7
Luftfahrt	8
Post und Telekommunikation	10

Abkürzungsverzeichnis

UNO	Organisation der Vereinten Nationen
EU	Europäische Union
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SVG	Strassenverkehrsgesetz
LFG	Luftfahrtgesetz
EASA	European Aviation Safety Agency
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
OTIF	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
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)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

ONU	Organisation des Nations unies
UE	Union européenne
CEE-ONU	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
EEE	l'Espace économique européen
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
LA	Loi fédérale sur l'aviation
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
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)
USP	Union Suisse des Paysans
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Quadri (lega, TI) verlangte, dass der Bundesrat sich für die Änderung des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr einsetzt und erwirkt, dass das Landeswappen als Unterscheidungsmerkmal ausreicht und der Aufkleber mit dem Landeskürzel überflüssig wird. Als Begründung gibt Quadri **ungerechtfertigte Bussen aufgrund des fehlenden CH-Klebers** für Schweizer Autofahrer im Ausland an. Bundesrätin Leuthard bemerkte im März 2015 im Nationalrat dazu, das Aufkleben eines CH-Klebers sei im Vergleich zur Änderung eines internationalen Übereinkommens "reichlich zumutbar". Die Motion wurde im Nationalrat mit 97 zu 85 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) abgelehnt.¹

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.06.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Von der Schaffung eines EG-Binnenmarktes im Jahr 1992 werden grosse Auswirkungen auf die europäische Verkehrspolitik erwartet. Die vorgesehene Verkehrsliberalisierung und das erwartete Anschwellen der Güterströme führten 1987 zu einem verstärkten **Druck der EG-Staaten auf die Transitländer Österreich und Schweiz**. Gefordert wird die freie Durchfahrt für den europäischen Schwerverkehr im Nord-Süd-Transit und dabei insbesondere der Abbau der bestehenden Restriktionen (siehe auch A 87.636). Eine Heraufsetzung der schweizerischen Gewichtslimiten von 28 t auf die in Europa üblichen 40 t und eine Lockerung oder gar Aufhebung des Nachtfahrverbots kommen jedoch für den Bundesrat aus verkehrspolitischen und umweltschützerischen Gründen nicht in Frage. Zur Lösung der europäischen Transitprobleme schlägt die Schweiz eine Umlagerung der Verkehrsströme von der Strasse auf die Schiene vor. Als Sofortmassnahme will sie den kombinierten Verkehr (Huckepack und Grosscontainer) fördern und gleichzeitig den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) vorantreiben (siehe auch Po. 85.592).

Laut einer Erhebung des Stabes für Gesamtverkehrsfragen nahm der alpenquerende Schwerverkehr durch die Schweiz 1987 erneut um 10 Prozent zu. Er war damit fast zweieinhalbfach stärker als 1979, im Jahr vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels. Mehr als die Hälfte des Schwerverkehrs kam aus dem Ausland. Die Zahl der Lastwagen, Lasten- und Sattelzüge stieg am Gotthard zwischen 1981 und 1987 von 680 auf 1'770 pro durchschnittlichen Werktag.

Der Kanton Uri empfand diese Situation als unhaltbar und verlangte härtere Massnahmen zur Eindämmung des Schwerverkehrs. In einer internen Studie prüfte die Urner Regierung die Erhebung einer Tunnelgebühr für Lastwagen, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sowie die Ausdehnung des Wochenend- und Nachtfahrverbots. Als kurzfristige Massnahme versuchte sie, den Schwerverkehr mit verstärkten Gewichts- und Ruhezeitkontrollen einzuschränken. Eine **Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs vom Gotthard auf den San Bernardino erfolgte nach der Unwetterkatastrophe im Sommer**. Wegen Reparaturen an der schwer beschädigten Autobahn blieb die Gotthardroute für den Transit-Schwerverkehr für mehrere Monate geschlossen (siehe auch D. Ip. 87.548). Aus dieser Notsituation erhoffte man sich namentlich in Uri auch ein erzwungenes Umdenken und die Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene.

Im Zusammenhang mit den Verkehrsstaus während der Sommermonate und der Überlastung der Transitachsen **durch den Schwerverkehr verlangten die Automobilverbände einmal mehr den Bau einer zweiten Autotunnel-Röhre** durch den Gotthard. Das Lastwagengewerbe (Astag) verband diese Forderung mit dem Begehren nach einem Eisenbahnbasistunnel Amsteg – Biasca. Diese Anliegen wurden vom Basler Autojournalisten Böhi durch die Lancierung von zwei Volksinitiativen konkretisiert. Der Bundesrat, die grossen Parteien sowie die Anliegerkantone lehnten eine zweite Autotunnel-Röhre nach wie vor strikte ab. Ihrer Ansicht nach würden damit die Verkehrsprobleme auf der N 2 nicht gelöst, sondern nur zusätzlicher Verkehr angezogen (siehe auch Mo. 87.464).²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Pourtant, à la fin du mois d'octobre, en même temps que **les négociations** sur l'EEE, celles **sur le transit ont abouti**. L'accord conclu reprend la solution des dérogations **et permet à la Suisse de conserver sa limite de 28 tonnes** pour les poids lourds. Les exceptions sont de 100 camions de 40 tonnes par jour (50 allers et retours) mais de 15'000 au maximum par année. Ceux-ci devront cependant répondre aux normes les plus strictes en matière de protection de l'environnement, ne transporter que des denrées périssables et urgentes et ne passer par la route que si les capacités de ferroutage sont épuisées, ce qui devrait assurer un nombre restreint de dérogations. Par ailleurs, La Suisse a obtenu la garantie que ses camions de 40 tonnes pourront circuler sur les routes de la CE et qu'une solution satisfaisante sera trouvée dans le domaine du trafic aérien. Elle s'est également engagée à augmenter à court terme ses capacités de ferroutage par le Lötschberg et le Gothard et, à long terme, à faire de même grâce aux transversales alpines. Ce traité, d'une durée de douze ans, a été paraphé au début du mois de décembre. Il est prévu qu'un comité procède à son réexamen tous les trois ans, en particulier en fonction des problèmes environnementaux posés par le trafic de transit.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 02.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Participant à la **Conférence paneuropéenne de Prague sur les transports**, la Suisse, ainsi qu'une trentaine d'autres pays, a adopté une déclaration appelant à un développement coordonné d'un système de transports couvrant toute l'Europe, celle de l'Est y compris. Il s'agirait ainsi de mettre en place un réseau d'infrastructure qui soit organisé au niveau international par une collaboration continue entre les Etats, et qui aurait pour buts la rentabilité économique, mais aussi l'économie d'énergie et la protection de l'environnement.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a approuvé **l'accord trilatéral Suisse-Allemagne-Italie** qui constitue un fondement important de la mise en application du traité sur le transit, et des mesures provisoires décidées en 1989 par le gouvernement dans l'attente des transversales alpines. Ce texte a pour but d'améliorer l'offre de transport combiné rail-route et prévoit, à cet effet, d'en élever la capacité d'ici 1994 grâce à des mesures techniques, ainsi qu'au développement de tronçons et de terminaux. Il règle l'adaptation des infrastructures sur les axes du Lötschberg-Simplon et du Gothard, pour que les capacités de ferroutage de la Suisse ne débouchent pas sur des goulets d'étranglement aux frontières. Outre les adaptations techniques, les extensions de réseaux et la construction de terminaux, l'accent est mis sur la suppression d'entraves administratives et sur une harmonisation des tarifs et des horaires.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 04.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a signé l'«accord européen sur les grandes lignes de transport combiné internationales et les installations connexes»**, la Suisse en devenant ainsi la quinzième partie contractante. Ce texte, élaboré par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), prévoit le développement, en Europe, du trafic combiné rail-route par l'amélioration de sa compétitivité afin de le rendre plus attractif.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.05.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté au Chambres son **message relatif à l'accord sur le transit conclu entre la CE et la Suisse** en 1991. Consécutif à trois années de négociations, ce texte permet à la Suisse de maintenir le cap de sa politique de promotion du trafic combiné rail-route, tout en faisant face à l'accroissement des transports dans une Europe en voie d'intégration poussée. D'une durée de douze ans, l'accord prévoit le développement en Suisse de la capacité de ferroutage par l'amélioration des lignes existantes, ainsi que par la construction des nouvelles transversales alpines. Pour les pays de la CE, les travaux à entreprendre consistent essentiellement en l'aménagement ou la construction de terminaux. En outre, tandis que les camions de 40 tonnes pourront circuler librement en Europe, la Suisse a pu faire en sorte de maintenir sa limite de 28 tonnes sur son territoire, et l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. Des exceptions, au nombre de 100 par jour, seront admises si les capacités de ferroutage sont épuisées et si les marchandises transportées sont des denrées périssables ou urgentes.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTEDATUM: 19.05.1992
SERGE TERRIBILINI

Les écologistes, ainsi que les **organisations de protection de l'environnement**, ont d'ailleurs fortement **critiqué le traité sur le transit**. Selon eux, il ne garantit aucune politique environnementale en matière de transit à long terme. Au contraire, ses dispositions seraient plutôt de nature à favoriser, ou en tout cas à ne pas empêcher, un accroissement du trafic motorisé. En outre, de par sa durée limitée, il pourrait voir la Suisse aux prises avec la construction des nouvelles transversales sans bénéficier de la solidarité de la CE.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le corollaire à **ce traité, et** qui figure dans le même message, est l'**accord trilatéral** entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail-route. Ce texte vise à développer les infrastructures de ces pays dans le cadre de la solution transitoire (développement de la capacité des lignes du Lötschberg et du Gothard) dans l'attente des nouvelles transversales alpines. Pour qu'un flot ininterrompu de trafic ferroviaire soit assuré aux frontières suisses, l'accord prévoit la construction de diverses installations au nord et au sud de ces lignes, tels de nouveaux terminaux ainsi que des extensions de réseaux. Les chemins de fer italiens (FS) ont mis en fonction la première partie de la gare de triage de Domodossola 2. Cette installation est un élément capital dans le cadre du doublement de la voie du Lötschberg, de la revitalisation de la ligne du Simplon et de la réalisation des NLFA. Ces textes **ont été adoptés** à l'unanimité **par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans le même élan, le Conseil fédéral a encore présenté son message relatif à l'**accord** européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (**AGTC**), qui s'inscrit dans la même logique que le traité sur le transit (MCF 92.047). Adopté en 1991 par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, et signé par la Suisse la même année, ce texte va dans le sens de la politique helvétique des transports; il entend favoriser un transfert plus important du transport de marchandises de la route au rail dans toute l'Europe. Pour cela, il prévoit une amélioration de la qualité des infrastructures et des conditions d'exploitation du trafic combiné en engageant les parties contractantes à se conformer aux données techniques figurant dans l'accord. De plus, il stipule de faciliter les passages aux frontières afin d'augmenter la rapidité de ce mode de transport et, donc, son attractivité.

Ce texte a été **adopté à l'unanimité par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a **rejeté deux postulats** émanant de la minorité de sa commission, considérant que l'essentiel de leurs exigences étaient remplies par le projet de transversales alpines et les traités sur le transit. Ces textes **demandaient notamment un transfert accru du trafic de transit de la route au rail**, l'imposition rapide des transports routiers ainsi que la présentation de rapports sur l'évolution des trafics routier et ferroviaire et le transfert de l'un à l'autre, le produit et le degré de couverture des coûts pour le trafic de marchandises et les impacts sur l'environnement provoqués par les couloirs de transit.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 17.12.1992
SERGE TERRIBILINI

La CE a également ratifié le traité en fin d'année. Elle a encore négocié en fin d'année les modalités d'application du traité sur le transit, notamment à propos des émoluments à verser par les véhicules bénéficiant des exceptions prévues. Tandis que la Suisse entendait faire payer CHF 300 les camions autorisés à traverser le pays, la CE a réussi à faire tomber cette somme à CHF 50.¹¹

VOLKSINITIATIVEDATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'**initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes)**, sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et

alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%

Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2

Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.

– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que

l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.¹²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Réagissant à l'acceptation de l'initiative des Alpes et doutant que cette dernière soit compatible avec l'accord sur le transit, la **Commission européenne ainsi que le Conseil des ministres des transports** européens ont regretté la décision du souverain helvétique et **ont décidé de réévaluer l'ensemble des relations de l'UE avec la Suisse**. De fait, les négociations bilatérales qui devaient débiter en avril ont été reportées. En outre, à l'exception de l'Autriche, qui connaît des problèmes identiques à ceux de la Suisse en matière de transit, et de la Grande-Bretagne, plutôt compréhensive, la plupart des pays européens ont fait part individuellement de leur désapprobation, voire de leur condamnation. La France et l'Allemagne, notamment, ont eu des mots sévères pour qualifier la décision suisse. Pour leur part, les transporteurs des pays européens ont proposé de mettre en oeuvre des mesures de rétorsion.¹³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.05.1994
SERGE TERRIBILINI

Les autorités fédérales ont immédiatement tenu à rassurer leurs partenaires européens, notamment en certifiant que la Suisse tiendrait ses engagements internationaux. Devant le Conseil national, le gouvernement a déclaré que tout serait mis en oeuvre pour expliquer à l'UE que le vote suisse n'était pas un vote anti-européen et qu'il n'entraînerait pas de mesures discriminatoires. Durant les mois suivants, Adolf Ogi a ainsi profité de diverses conférences internationales sur les transports pour exposer la position helvétique aux représentants européens.¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La Suisse et l'Autriche ont conclu en juillet un accord sur le trafic routier. Désormais, à l'instar de ce qui est prévu pour les camionneurs européens, le transit de camions suisses sera contingenté à 36'000 véhicules par année. Le surplus de véhicules devra être transféré de la route sur le rail. Cette adaptation de l'accord signé en 1958 avait été rendue nécessaire suite à l'entrée de l'Autriche dans l'UE, les routiers suisses jouissant d'un régime de faveur par rapport à ceux européens.¹⁵

MOTION
DATUM: 05.03.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Strassenverkehr

Während Massnahmen zur Reduktion des Schadstoffausstosses auch in der Bevölkerung weitgehend unterstützt wurden, löste die **Forderung der Umweltorganisationen, der private Motorfahrzeugverkehr müsse gebremst oder gar reduziert werden**, heftige Reaktionen aus. Mit der Idee eines Öko-Bonus, einem massiven Zuschlag auf Benzin, dessen Ertrag gleichmässig auf die ganze Bevölkerung zu verteilen wäre, wollte der VCS auf Kosten der Vielfahrer diejenigen Verkehrsteilnehmer belohnen, welche wenig oder gar nicht autofahren; eine entsprechende Motion Jaeger (Idu, SG) (Mo. 85.495) wurde indessen vom Nationalrat auch nicht in Postulatform überwiesen. Ebenfalls abgelehnt wurde eine Motion der LdU/EVP-Fraktion (Mo. 84.599), die den Bundesrat aufforderte, Vorkehrungen zu treffen, um bei einem weiteren Fortschreiten des Waldsterbens eine Treibstoffrationierung verfügen zu können (siehe auch Kt.lv. 85.202). Dagegen **verlangte das Parlament** in einem aufsehenerregenden Entscheid vom Bundesrat **die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen** im Sinne einer Sofortmassnahme (Mo. 83.956; Po. 85.326; Kt.lv. 84.203; Kt.lv. 84.204). Die Landesregierung, die in dieser Frage allein zuständig ist, beschloss jedoch, an den auf Anfang 1985 in Kraft gesetzten Tempolimiten 80/120 einstweilen festzuhalten. Mit 256'207 gültigen Unterschriften wurde eine Initiative «Pro Tempo 130/100» eingereicht. Der Berner Grosse Rat stimmte mit grossem Mehr einer Motion zu, wonach sich die Regierung beim BR für 6 autofreie Sonntage einsetzen soll. Die geplante Neuauflage der 1978 abgelehnten «Burgdorfer Initiative» für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage wurde fallen gelassen. Dagegen konnte der Aufruf verschiedener, teilweise durch kantonale Regierungen unterstützter Komitees zur «Aktion autofreier Bettag» insgesamt als Erfolg gewertet werden.

Eine **erfreuliche Auswirkung dieser Tempobegrenzung** auf National- und Hauptstrassen konnte die Unfallstatistik verzeichnen: Erstmals seit 1954 wurden im Berichtsjahr wieder weniger als 1'000 Verkehrstote (908, das sind 17.2 Prozent weniger als 1984) registriert, obwohl sich der Fahrzeugbestand seither mehr als verfünffachte. Auch die Zahl der Verletzten sank auf 29'827 (2.5 Prozent weniger als 1984), während die Unfälle gesamthaft leicht zunahm (+0.7 Prozent). Der Bundesrat beschloss die Erhöhung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr um durchschnittlich 50 Prozent auf Anfang 1986. Stärker heraufgesetzt wurden dabei die Bussenansätze für jene Übertretungen, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind. Nachdem sich in der Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) die Mehrheit der Kantone unter anderem für eine Erhöhung der allgemein zulässigen Breite von Motorfahrzeugen auf 2.5 m ausgesprochen hatte, kündigten die **Schweizerische Verkehrsstiftung, der VCS sowie die Interessengemeinschaft Velo Schweiz das Referendum an**: Breitere Lastwagen würden die Fussgänger und Zweiradfahrer vermehrt gefährden, und zudem seien Strassenverbreiterungen auf Kosten von Kulturland, Vorgärten und Trottoirs zu befürchten. Die Exekutive eröffnete ferner die **Vernehmlassung zur Neugestaltung der Strassenrechnung**, welche für finanz- und verkehrspolitische Entscheide – vor allem in der Frage des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades der verschiedenen Verkehrskategorien – von wesentlicher Bedeutung ist.

(Die eidgenössischen Räte genehmigten einstimmig das Haager Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht, welches die Schweiz 1980 unterzeichnet hatte (BRG 84.080).)¹⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.02.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem Nationalrat Quadri (lega, TI) das Thema schon 2013 aufgenommen hatte, lancierten im Februar 2019 einige Privatpersonen aus dem Kanton St. Gallen eine **Volksinitiative zur «Integration des Landeskennzeichens in das Kontrollschild (Kontrollschild-Initiative)»**. Hintergrund ist der Umstand, dass ein Motorfahrzeug bei Fahrten ins Ausland mit dem Kürzel jenes Landes versehen sein muss, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Dieser Erfordernis des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr kann in der Schweiz, wo zwar das Schweizer Wappen, nicht aber das Kürzel «CH» auf dem Nummernschild steht, mit dem Aufkleben eines «CH»-Klebers Genüge getan werden. Wer dies jedoch unterlässt und über die Grenze fährt, kann gebüsst werden. Während die Motion Quadri 2013 eine Änderung der Wiener Übereinkunft vorgeschlagen hatte, setzt das Initiativkomitee der Kontrollschild-Initiative auf eine Integration des Landeskürzels in das Erscheinungsbild des Nummernschildes, so dass ein zusätzlicher Aufkleber nicht mehr notwendig wäre. Auf das Initiativ-Vorhaben aufmerksam geworden, fragte Ständerat Caroni (fdp, AR) im Juni 2019 in einer Interpellation (Ip. 19.3083), ob der Bundesrat bereit wäre, das Design der Fahrzeugkontrollschilder anzupassen. Der Bundesrat hielt zwar fest, dass der

«CH»-Aufkleber sehr zweckmässig sei, wies aber auch darauf hin, dass in sehr bevölkerungsreichen Kantonen der Moment näherrücke, in welchem die sechsstelligen Nummern der Kontrollschilder aufgebraucht sein würden. Spätestens dann brauche es Anpassungen und dann werde auch die Integration des Landeskürzels geprüft. Ständerat Caroni fragte nach einem Zeitplan, doch Bundesrätin Sommaruga konnte keine genaue Auskunft geben – es dauere sicher noch «ein paar Jahre».¹⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 17.11.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2020 teilte die Bundeskanzlei mit, dass für die **Volksinitiative «Integration des Landeskennzeichens in das Kontrollschild (Kontrollschild-Initiative)»** nicht die notwendige Anzahl an Unterschriften eingereicht wurde. Die Initiative kam somit nicht zustande.¹⁸

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 14.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les Chambres ont accepté le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. La révision du droit international applicable en la matière a été rendue nécessaire par la réforme des chemins de fer, qui a ouvert le marché et donc sensiblement modifié, dans de nombreux Etats contractants, les bases du droit et de l'organisation des chemins de fer. Le protocole de Vilnius a élargi les attributions de l'**Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaire** (OTIF), qui, à l'avenir, s'occupera de pratiquement toutes les questions qui surgissent dans le trafic ferroviaire international et qui doivent être réglées au niveau des Etats; elle sera aussi appelée à contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation du secteur ferroviaire en déclarant obligatoires les normes techniques et en oeuvrant à l'uniformisation des règles techniques applicables. Les bases juridiques nécessaires à cette fin ont été définies dans la COTIF, qui comprend sept appendices. Divers aspects du droit ferroviaire international y sont réglés, tels que le transport international des voyageurs et des marchandises, en particulier celui des marchandises dangereuses, ou l'utilisation de wagons dans le trafic international.¹⁹

Schifffahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le travail de la Commission internationale de protection des eaux pour le lac de Constance (IGKB) a abouti. En effet, après approbation du Conseil fédéral, ainsi que des exécutifs de Vienne et de Bonn, **des prescriptions sur les gaz d'échappement** doivent être introduites en 1992. Ainsi, dès 1993, les moteurs à deux temps devront être équipés d'un catalyseur sur le lac de Constance. Dès 1996, des prescriptions renforcées entreront en vigueur, et les moteurs à quatre temps seront également assujettis au catalyseur.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin. Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message concernant l'approbation de l'Accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses** par voies de navigation intérieures. Cet accord vise à harmoniser les conditions juridiques de ce type de transport. Elaboré par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, il reprend les dispositions du règlement du 29 novembre 2001 pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) et en étend l'application aux autres voies fluviales européennes. L'adhésion de la Suisse n'occasionnera aucun changement, puisque le Rhin, qui est la seule voie navigable suisse sur laquelle ont lieu d'importants transports de marchandises dangereuses, est déjà soumis à ces règles. Le Conseil fédéral propose d'ailleurs d'exclure les eaux frontalières (lac Léman, lac Majeur et lac de Lugano) de l'accord, dans la mesure où aucune marchandise dangereuse n'y est transportée, à l'exception du lac de Constance, pour lequel des prescriptions spécifiques sont appliquées. L'adhésion doit permettre à la Suisse de défendre ses intérêts en matière de sécurité et de protection de l'environnement dans ce domaine sensible. Au parlement, le projet n'a suscité ni discussion ni opposition. En votation finale, les chambres ont adopté l'arrêté fédéral, respectivement par 190 voix contre 2 et à l'unanimité.²²

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 11.02.1991
SERGE TERRIBILINI

Faisant suite à la catastrophe de Lockerbie (GB) en 1988, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a organisé **une conférence à Montréal**, à laquelle la Suisse prit part, **afin d'élaborer une Convention internationale sur les explosifs plastic**. Le principe de ce texte est d'enjoindre aux pays produisant du plastic d'utiliser des agents de détection lors du processus de fabrication, permettant ainsi un repérage facile. Parallèlement, il s'agit d'interdire la production, l'importation ou l'exportation d'explosif non marqué.²³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.06.1991
SERGE TERRIBILINI

En 1989, le Conseil fédéral avait donné son accord à la participation de la Suisse à **Eurocontrol, Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne**. Ce projet a été adopté à l'unanimité par le parlement.²⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.05.1992
SERGE TERRIBILINI

L'accord **EEE** couvrait également le trafic aérien. La substance du traité prévoyait la **libéralisation complète de ce type de transport**, ce qui aurait impliqué une liberté absolue pour quiconque d'établir son entreprise aérienne où que ce soit. Par extension, les règles générales de l'EEE se seraient appliquées intégralement à ce domaine (les quatre libertés, les aides étatiques et la concurrence). En outre, le traité entendait réprimer les abus de position dominante. Cette réglementation aurait permis à la Suisse de pouvoir librement accéder au marché européen sans subir de discriminations, ce qui aurait dû compenser largement certains désavantages impliqués par cette situation (tarifs, TVA). Une telle position était ardemment recherchée par les autorités helvétiques depuis quelques années. Ces dernières entendaient même parvenir à un accord allant dans ce sens avec la CE, mais celle-ci n'avait entrepris des négociations en 1990 qu'avec la Norvège et la Suède.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son message concernant **divers accords sur le trafic aérien de ligne et la modification de quatre accords sur le trafic aérien de ligne**. Ces accords bilatéraux, qui s'insèrent dans le cadre juridique de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), visent à fixer les conditions auxquelles sont soumis l'exploitation des lignes aériennes, la capacité de transport des avions desservant ces lignes et les tarifs applicables sur celles-ci. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.²⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Die Schweiz beteiligt sich am **Einheitlichen Europäischen Luftraum** (Single European Sky, SES). Die Teilnahme erfolgt einerseits auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU, andererseits beherbergt die Schweiz zwei der meistbeflogenen Kreuzungspunkte des kontinentalen Luftverkehrs. Ein zentrales Anliegen des SES ist die Bildung so genannter funktionaler Luftraumblöcke für die Flugsicherung, die von den Bedürfnissen der Verkehrsflüsse bestimmt und nicht mehr wie heute von den Landesgrenzen diktiert werden.²⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.11.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le directeur de l'OFAC et le chef de l'Etat-major des Forces aériennes ont signé conjointement avec leurs homologues allemands, belges, français, luxembourgeois et néerlandais une déclaration d'intention en vue de la **création d'un bloc d'espace aérien couvrant les six Etats et baptisé FABEC** (pour Functional Airspace Block Europe Central). Cette démarche est conçue dans la perspective du projet de Ciel unique européen (Single European Sky, SES) lancé par l'UE. Les prestataires de services de navigation aérienne concernés, notamment Skyguide, ont pour leur part conclu un accord jetant les bases d'une collaboration renforcée sur le plan opérationnel. Si les travaux ont déjà débuté, l'accord international créant formellement le FABEC sera soumis aux chambres fédérales en 2010.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 20.05.2009
NICOLAS FREYMOND

En avril, le Conseil fédéral a publié le message concernant la **première des trois révisions partielles de la loi sur l'aviation (LA)**. Le gouvernement a conservé les innovations qui se sont révélées les plus controversées lors de la consultation. Ainsi, tant l'introduction d'une taxe de surveillance afin de financer les coûts non couverts de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) que l'instauration d'une redevance de sûreté censée financer les surcoûts générés par le renforcement des mesures de sécurité contre les actes terroristes sont conservées. Le gouvernement a toutefois sensiblement abaissé le montant des nouvelles taxes dont le produit escompté est passé de CHF 18 à 5 millions par an. Il a en outre partiellement répondu à une revendication de la direction de Skyguide. Confrontée à un déficit structurel imputable aux prestations fournies (gratuitement ou à un prix inférieur aux coûts réels) aux aéroports régionaux et aux usagers de l'espace aérien limitrophe dans le cadre de son mandat légal, la société de surveillance aérienne a en effet sollicité une aide de la Confédération pour couvrir ce manque à gagner estimé à CHF 65 millions par an. Le Conseil fédéral propose un dédommagement à hauteur de CHF 44 millions par an. Le message comporte en outre un projet d'arrêté fédéral relatif à la continuation de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). La Communauté européenne a adopté un nouveau règlement qui attribue à la Commission européenne le pouvoir de sanctionner les entreprises de transport aérien. Cette délégation de compétence nécessitant l'accord du parlement, le Conseil fédéral demande à l'Assemblée fédérale de l'habiliter à approuver la future proposition du comité mixte CE/Suisse d'intégrer le nouveau règlement à l'accord bilatéral du 21 juin 1999 sur le transport aérien. Afin de faciliter la procédure à l'avenir, le gouvernement propose également d'introduire dans la LA une extension de sa compétence en matière de conclusion d'accords internationaux.²⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 03.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans le cadre du projet de Ciel unique européen, la Suisse, l'Allemagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ont signé un traité prévoyant la gestion en commun de leurs espaces aériens au sein du **Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC)**. Le FABEC, qui représente 55% du trafic aérien européen, vise à améliorer la coopération afin de faire face à la croissance attendue du trafic.³⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Als Mitglied des Einheitlichen Europäischen Luftraums Single European Sky (SES) übernahm die Schweiz im August des Berichtsjahrs die **Verordnungen der EU für den funktionalen Luftraumblock für Zentraleuropa** (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC). Der Block soll künftig die Flugsicherung der Benelux-Staaten, Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz zusammenfassen. Zum Mandatsentwurf zwecks Aufnahme von Verhandlungen mit der EU über Inlandflüge (Kabotage-Recht) siehe hier.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Auch im Ständerat war die Genehmigung des Montreal-Protokolls zur Änderung des **Tokio Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen** unbestritten. Die kleine Kammer stimmte dem Geschäft in der Wintersession 2020 einstimmig mit 40 zu 0 Stimmen zu. In den Schlussabstimmungen verabschiedeten die beiden Kammern das Geschäft ebenfalls jeweils einstimmig: 194:0 Stimmen im Nationalrat, 42:0 Stimmen im Ständerat.³²

Post und Telekommunikation

Comme le Conseil des Etats en 1990, **le Conseil national a approuvé à l'unanimité les actes signés au xxe Congrès postal universel** et a habilité le Conseil fédéral à les ratifier. Ce congrès avait principalement décidé d'instituer un système de tarification selon le mode et la vitesse de l'acheminement, ainsi que la suppression de l'effet contraignant des taxes internationales de base sur la poste aux lettres.³⁵

-
- 1) AB NR, 2015, S. 335f.
 - 2) AB NR, 1987, S. 1447 ff.; AB NR, 1987, S. 1529 f.; AB NR, 1987, S. 232 ff.; AB SR, 1987, S. 487 ff.; AS, 1987, S. 361 ff.; BBI, 1988, I, S. 98 f.; Vat., 24.1.87; 9.9.87; 10.9.87; 23.9.87; 12.1.88; 8.4.88; TA, 27.1.87; 24.3.87; 13.7.87; 20.7.87; 12.8.87; 11.9.87; 14.9.87; NZZ, 22.5.87; 5.9.87; 10.9.87; 12.9.87; 8.10.87; 17.10.87; 3.11.87; 10.11.87; BaZ, 26.5.87; 26.6.87; 24.7.87; 14.10.87; 8.12.87; 24 Heures, 26.6.87; Ww, 16.7.87; SoBlick, 19.7.87; LNN, 28.8.87; 5.9.87; 9.9.87; 10.9.87; 18.9.87; CdT, 14.9.87; Büz, 17.9.87; Blick, 28.9.87; Bund, 29.9.87; SHZ, 8.10.87; BZ, 16.11.87; JdG, 8.12.87.
 - 3) NZZ et JdG, 1.11.91; SGT, 2.11.91.
 - 4) Presse du 7.11.91.
 - 5) NZZ et JdG, 1.11.91; presse du 4.12.91.
 - 6) FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 14.2 et 15.5.92; NZZ, 14.5.92
 - 7) Presse du 19.5.92.
 - 8) BO CE, 1992, p. 918 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 3.7.92.
 - 9) BO CE, 1992, p. 931 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1060 ss.
 - 10) BO CN, 1992, p. 2587 ss.
 - 11) BaZ, 3.9.92; presse du 1.10 et 17.12.92; JdG, 24.10, 27.10 et 1.12.92; NZZ, 5.11, 19.11 et 1.12.92
 - 12) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.
 - 13) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.
 - 14) BO CN, 1994 p. 155 ss.; Presse des 21.2, 22.2, 8.3, 15.3, 16.3, 3.6 et 4.6.94; 24 Heures, 27.5 et 28.5.94
 - 15) JdG, 1.7.95.
 - 16) A.G. Gnädinger, «Der Kostenbegriff in der Strassenrechnung», in ebenda, S. 51 ff.; AB NR, 1985, S. 1251 f.; AB NR, 1985, S. 1329 f.; AB NR, 1985, S. 136 f.; AB NR, 1985, S. 1362 ff.; AB NR, 1985, S. 164 ff.; AB NR, 1985, S. 1860; AB NR, 1985, S. 192 f.; AB NR, 1985, S. 208 f.; AB NR, 1985, S. 2234 ff.; AB SR, 1985, S. 183 f.; AB SR, 1985, S. 45 ff.; AB SR, 1985, S. 57; AS, 1985, S. 782 ff.; BBI, 1985, I, S. 787; BBI, 1984, III, S. 915 ff.; BBI, 1985, II, S. 1336; Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1985, Bern 1986.; Die Volkswirtschaft, 58/1985, S. 757 ff.; Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes in der Schweiz 1984/85, Bern 1986.; Jahrbuch der Schweiz. Verkehrswirtschaft 1985, S. 181 f.; Presse vom 28.1.85, 29.1.85, 30.1.85, 8.2.85, 9.5.85, 22.6.85; 16.9.85; Bund, 28.1.85; 15.10.85; TA, 31.1.85; 22.4.85; 8.8.85; 22.8.85; 10.9.85; 29.11.85; 15.2.86; LNN, 4.2.85; Vat., 4.2.85; 30.5.85; 21.8.85; 12.9.85; BZ, 13.3.85 und 16.8.85; TW, 28.3.85; 3.8.85; TAM, 20.4.85; NZZ, 6.7.85; 16.7.85; 9.8.85; 26.11.85; 29.11.85; 2.12.85; 6.12.85; SGT, 8.7.85, 9.7.85, 29.8.85; 11.9.85; Vr, 26.8.85; Ww, 5.12.85; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 6 f.; Varenholt (1984). Tempo 100. Soforthilfe für den Wald?; Verhandl. B. vers., 1985, III, S. 12
 - 17) AB SR, 2019, S. 476 f.; BBI, 2019, S. 1899 f.
 - 18) BBI, 2020 2368
 - 19) FF, 2001, p. 3769 ss. et 6187; BO CE, 2001, p. 829 s. et 1046; BO CN, 2001, p. 966 et 2011; DETEC, communiqué de presse, 30.5.01.
 - 20) NZZ, 10.5.91; SGT, 26.10. et 16.11.91; SN, 21.11.91; Bund, 11.12.91; LZ, 19.12.91.
 - 21) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.
 - 22) FF, 2010, p. 857 ss.; BO CN, 2010, p. 996 et 1675; BO CE, 2010, p. 919 et 1010; FF, 2010, p. 6037 s.
 - 23) JdG, 10.2.91; NZZ, 11.2.91.
 - 24) BO CE, 1991, p. 815; BO CE, 1991, p. 922; BO CN, 1991, p. 1150; BO CN, 1991, p. 2039; FF, 1991, I, p. 1364 ss.; FF, 1991, III, p. 1577 ss.; NZZ, 15.5.91; JdG, 19.6.91
 - 25) FF, 1992, IV, p. 325 ss.; FF, 1992, IV, p. 657 ss.
 - 26) BO CE, 1992, p. 397 ss.; BO CN, 1992, p. 1966; FF, 1992, II, p. 1193 ss.; Presse du 13.2.92; NZZ, 18.4.92.
 - 27) Presse vom 16.9.06.
 - 28) Presse du 21.11.08.
 - 29) FF, 2009, p. 4405 ss.; presse du 16.4.09 (Skyguide); NZZ, 22.5.09.
 - 30) Presse du 3.12.10.
 - 31) NZZ, 14.4., 5.7. und 16.11.11; Medienmitteilung BAZL vom 22.6.11.
 - 32) AB NR, 2020, S. 2730 ; AB SR, 2020, S. 1252 f.; AB SR, 2020, S. 1439
 - 33) BO CN, 1991, p. 665