

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Lärmschutz
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Volksinitiative
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

Bernath, Magdalena
Burgos, Elie
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Frischknecht, Ernst
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Ory, Gisèle
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Burgos, Elie; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Frischknecht, Ernst; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Ory, Gisèle; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Lärmschutz, Volksinitiative, 1974 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Landesverteidigung	1
Militärorganisation	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Luftfahrt	3
Umweltschutz	4
Luftreinhaltung	4
Lärmschutz	4

Abkürzungsverzeichnis

UNO	Organisation der Vereinten Nationen
EU	Europäische Union
EWK	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

ONU	Organisation des Nations unies
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
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
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Landesverteidigung

Militärorganisation

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.12.2005
ELIE BURGOS

L'écologiste Franz **Weber a déposé, au mois de novembre, son initiative populaire fédérale** intitulée « Contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques ». Une dizaine de communes de l'Oberland bernois ont fondé un comité contre cette initiative, qui aurait, selon elles, des conséquences néfastes sur leur économie.¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.09.2006
ELIE BURGOS

Le Conseil fédéral a présenté son message concernant l'initiative populaire « Contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques », lancée par l'écologiste Franz Weber. Sans surprise, **le gouvernement a proposé aux chambres de rejeter cette initiative**, qui entraverait considérablement la disponibilité opérationnelle des avions de combat. Entrant dans le détail, le gouvernement a précisé qu'en raison du trafic intense d'avions civils, les secteurs d'entraînement des avions de combat ne pouvaient pratiquement pas être déplacés, et qu'un transfert général des vols d'exercice à l'étranger serait une alternative insuffisante et irréaliste. Selon lui, une telle alternative ne permettrait en effet plus à l'armée de garantir l'instruction et l'entraînement des personnes chargées d'assurer l'engagement d'avions de combat, et compromettrait ainsi la mission de l'armée. Cela aurait pour conséquence que la Suisse ne pourrait dès lors plus garantir la protection de son espace aérien, ce qui remettrait en cause sa souveraineté et sa neutralité.²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 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.³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 22.10.1974
PETER GILG

Strassenverkehr

Die vielfältigen Bestrebungen zum Schutz der Umwelt vor den **Immissionen des Strassenverkehrs** waren unvermindert wirksam. Im Herbst wurde die von einer St. Galler Arbeitsgruppe lancierte **«Albatros»-Initiative eingereicht**, die eine weitere drastische Verringerung der Motorfahrzeugabgase verlangte. Gleichzeitig gaben die Burgdorfer Technikumsstudenten, die ein Volksbegehren für zwölf autofreie Sonntage im Jahr in Umlauf gesetzt hatten, das Zustandekommen ihres Unternehmens bekannt. Das Initiativkomitee, das sich unter dem Vorsitz von Nationalrat J. Bächtold (Idu, BE) für strengere Lärmvorschriften einsetzte, gelangte dagegen noch nicht ans Ziel. Dafür legte eine Expertengruppe des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau einen Bericht (BRG 12151) über Immissionsschutzmassnahmen an Autobahnen vor. Dieser befürwortete vor allem die Ausscheidung von Lärmschutzzonen mit Wohnbauverbot, wie sie bereits für den Flugplatzbau vorgeschrieben ist, sowie bauliche Abschirmvorkehrungen. Über den Expertenbericht wurde ein Vernehmlassungsverfahren angeordnet. Gegen Jahresende orientierte der Bundesrat seinerseits das Parlament über den Stand der Bekämpfung von Abgas- und Lärmeinwirkungen im Strassenverkehr und legte ein Konzept zur Verschärfung der bestehenden Regelungen vor. Zugleich setzte er die bereits 1973 vorgesehene, wegen der Versorgungskrise jedoch noch aufgeschobene Senkung des Bleigehalts im Benzin in Kraft.⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 07.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Wie der Ständerat im Vorjahr empfahl auch die Volksskammer die **Initiative «Pro Tempo 130/100»** Volk und Ständen zur Ablehnung (mit 123:23 Stimmen). Sowohl ein Rückweisungsantrag Gros (Ip, GE), der die Kompetenz zur Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten vom Bundesrat auf das Parlament übertragen wollte, als auch ein von den Liberalen unterstützter Antrag Scherrer (ap, BE), das Volksbegehren zur Annahme zu empfehlen, wurden mit grosser Mehrheit abgelehnt. Neben den Linken und Grünen sprachen sich auch die Fraktionen der FDP, der CVP und der SVP klar gegen die Initiative aus, da Geschwindigkeitslimiten nicht in die Verfassung gehörten. Allerdings forderten die FDP und die SVP den Bundesrat mit aller Deutlichkeit auf, die Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen wieder auf 130 Stundenkilometer zu erhöhen und ausserorts Tempo «80 plus» zu verfügen (d.h. generell 80 km/h mit der Möglichkeit, die Limiten auf 100 km/h zu erhöhen, wenn entsprechend ausgebaute Strassen ein höheres Tempo erlauben).

Dieser Kompromissvorschlag wurde von den Strassenverkehrsverbänden FRS und ACS unterstützt, die ausserdem signalisierten, dass sie auf eine aktive Beteiligung am Abstimmungskampf verzichten könnten, falls die Landesregierung auf diese Alternative eintrete. Der Bundesrat seinerseits nahm in der Frage der Höchstgeschwindigkeiten auf den Autobahnen und Hauptstrassen eine abwartende Haltung ein. Er verschob den auf Ende des Berichtsjahres in Aussicht gestellten Entscheid über das ab 1990 geltende Temporegime auf den Autobahnen und Hauptstrassen, da zuerst die Elektrowatt-Studie für zusätzliche Massnahmen zur Reduktion der Luftverschmutzung ausgewertet werden müsse. Damit handelte sich die Landesregierung den Vorwurf der Verzögerungstaktik ein.⁵

Luftfahrt

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Saisi d'une **initiative populaire cantonale visant à réduire les nuisances sonores de l'aéroport de Zurich** par un plafonnement du nombre de mouvements d'appareils (250'000/an; 260'000 en 2006) et une interruption des vols durant neuf heures la nuit (en 2006: six heures), le Grand conseil zurichois a adopté un contre-projet censé permettre de lutter contre le bruit des avions sans entraver la croissance de l'aéroport. A la limitation, jugée rigide, voulue par les initiants, elle a préféré l'édiction d'une limite à 320'000 mouvements/an et une interdiction de vol durant sept heures pendant la nuit. Dans les urnes, l'initiative, soutenue par les Verts, le PS et les organisations écologistes, a été rejetée par 63% des votants, alors que le contre-projet a été approuvé dans une proportion identique. Le PRD, le PDC, l'UDC, Swiss et Flughafen Zürich AG, qui craignaient pour le développement économique de la région, ont fait part de leur soulagement. Le peuple zurichois devra toutefois encore voter sur trois autres initiatives visant toutes à réduire le nombre de vols et étendre la durée du repos nocturne.⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Le 27 septembre, le peuple zurichois a rejeté par 75,2% des voix l'initiative populaire cantonale visant à **réduire les nuisances sonores de l'aéroport de Zurich par un plafonnement du nombre de mouvements** d'appareils à 250'000 mouvements par an et un prolongement de 6 à 9 heures de l'interruption nocturne des vols. Tous les partis avaient appelé au rejet et seules quelques communes directement exposées aux nuisances induites par le trafic aérien ont approuvé le texte proposé.⁷

Umweltschutz

Luftreinhaltung

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 25.09.1977
HANS HIRTER

Die wichtigsten Probleme des Umweltschutzes bilden weiterhin die Luftverunreinigung und der Lärm. Untersuchungen in Zürich ergaben geradezu alarmierende Resultate, lagen doch an verkehrsreichen Stellen die Schadstoffkonzentrationen beträchtlich über den in den USA zugelassenen Höchstwerten. Drastische und vor allem sofort wirksame Vorkehrungen gegen eine der Hauptquellen der Luftverschmutzung forderte die 1974 eingereichte **Volksinitiative für die Verringerung der Motorfahrzeugabgase** (sogenannte «Albatros»-Initiative). Die Diskussion in den Räten zeigte, dass die materiellen Ziele des Begehrens zwar grösstenteils gutgeheissen werden, nicht aber der von den Initianten beantragte zeitliche Rahmen, welcher die sofortige Einführung der Massnahmen verlangte. Dies umsomehr, als der Bundesrat versprach, an seinem eigenen Zeitplan festzuhalten und ähnliche Grenzwerte bis 1982 einzuführen. Mit diesem Programm der Regierung sei auch gewährleistet, dass die Entwicklung der Schweiz im Gleichschritt mit derjenigen der Mehrheit der europäischen Länder verlaufe. Dem wurde von den Befürwortern entgegengehalten, dass es unserem Land besser anstehen würde, sich auf die Seite der Nationen zu stellen, welche bei der Bekämpfung der Motorfahrzeugabgase ein bedeutend schnelleres Tempo angeschlagen haben (Schweden, Japan und die USA). Beim Souverän vermochten sich die Argumente der Initianten (sie wurden u.a. unterstützt von den Umweltschutzorganisationen, den Sozialdemokraten und dem Landesring) nicht durchzusetzen. Er lehnte das Begehren mit 1'157'368 Nein gegen 740'842 Ja ab; zustimmende Mehrheiten ergaben sich einzig in den beiden Stadtkantonen Genf und Basel-Stadt. Dass die Agglomerationsbewohner eine rasche Verminderung der Schadstoffemissionen für dringlicher halten als die weniger betroffene Landbevölkerung, zeigte auch die Annahme der Initiative in der Stadt Zürich, sowie eine nach der Abstimmung vorgenommene Meinungsumfrage.

Abstimmung vom 25. September 1977

Beteiligung: 51.67%
Ja: 740'842 / Stände: 11/2
Nein: 1'157'368 / Stände: 18 5/2

Parolen:

- Ja: EVP (1*), LdU (1*), PdA, POCH, REP, SD, SPS (1*)
- Nein: CVP (1*), FDP (1*), LPS, SVP (1*), SAV, SBV, SGV, TravS, VSA
- Stimmfreigabe: SGB

*In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen⁸

Lärmschutz

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.12.1975
ERNST FRISCHKNECHT

Neben dem Volksbegehren für zwölf autofreie Sonntage kam 1975 auch die **Initiative «gegen den Strassenlärm»** zustande, die eine wirksame Verschärfung der Lärmvorschriften verlangt. Die Initianten hielten fest, dass die leisesten Fahrzeuge jeder Kategorie als Massstab gelten sollten und «nicht – wie heute – die lautesten».⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.10.1977
HANS HIRTER

Für die Behandlung der **Volksinitiative gegen den Strassenlärm** bewilligte das Parlament dem Bundesrat eine Fristverlängerung; dieser will in seiner Stellungnahme das Ergebnis der Abstimmung über die «Albatros»-Initiative berücksichtigen (vgl. auch hier). Im Kanton Baselland nahm der Landrat Stellung zu dem von der Jungen CVP eingereichten Volksbegehren für ein Sonntagsschiessverbot. Er bekannte sich zum Gegenvorschlag der Regierung, welcher auf ein generelles Verbot verzichten will, dafür aber vorschlägt, den Gemeinden die Kompetenz zum Erlass von Schiessverboten an einzelnen Sonntagen einzuräumen.¹⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.11.1979
GISÈLE ORY

Comme la lutte contre le bruit suscitait un intérêt croissant, l'ONU entreprit une campagne contre cette nuisance. En Suisse l'attention fut monopolisée par **l'initiative contre le bruit des routes**. La commission du Conseil national qui la traita, décida à l'unanimité d'en recommander le rejet, ne la trouvant pas assez nuancée; trop de véhicules devraient être retirés de la circulation. En revanche la commission adopta une motion par laquelle elle invita le gouvernement à renforcer périodiquement les prescriptions sur le bruit des véhicules déjà en circulation, à modifier la manière de mesurer le bruit des motocycles, à organiser et encourager la formation des fonctionnaires pour la lutte contre le bruit, à stimuler la recherche et à changer éventuellement la taxation favorable aux véhicules bruyants. Adoptant ce point de vue, les Chambres fédérales repoussèrent l'initiative et le Conseil national accepta, tout comme le Conseil fédéral, la motion. Les initiateurs, la Ligue suisse contre le bruit et la Société suisse pour la protection du milieu vital, estimèrent que cette solution était admissible. Pour éviter un déplacement aux urnes et épargner l'argent d'une campagne vaine, **ils retirèrent leur projet**. A la fin de l'année, le Conseil fédéral ordonna une réduction graduelle jusqu'en 1986 du bruit des véhicules neufs, allant de 30 à 80 pour cent selon les catégories, comme il l'avait annoncé dans son message accompagnant l'initiative. Ces prescriptions sont les plus sévères qui existent actuellement dans le monde.¹¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 13.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst präsentierte der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur Volksinitiative **„Gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten“**, welche touristisch genutzte Erholungsgebiete in der Schweiz durch ein Verbot militärischer Übungsflüge mit Kampffjets vor Fluglärm schützen will. **Die Regierung empfahl das Volksbegehren zur Ablehnung**. Da die Initiative keine glaubwürdigen Übungen mit Kampffjets mehr zuliesse, beeinträchtigte sie die Einsatzbereitschaft der Armee, so dass die Schweiz ihre Lufthoheit und damit ihre Souveränität und Neutralität nicht mehr umfassend wahren könne – die Auslagerung von Trainings ins Ausland böte keine realistische Alternative. Dem Anliegen der Initiative sei in der geltenden Gesetzgebung und mit den getroffenen Massnahmen genügend Rechnung getragen.¹²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Mai 2022 gab die Bundeskanzlei bekannt, dass die Unterschriftensammlung für die **Volksinitiative «Für eine Einschränkung von Feuerwerk»** gestartet werden konnte. Die Sammelfrist wurde auf den 3.11.2023 terminiert. Die Initiative verlangte, dass der Verkauf und die Verwendung von Feuerwerk, das Lärm verursacht, generell verboten wird. Ausnahmen können von den Kantonen für Anlässe von überregionaler Bedeutung bewilligt werden. Wie die Medien berichteten, stand für Roman Huber, einem der Mitglieder des Initiativkomitees, der Schutz von Menschen, Tieren und Umwelt im Vordergrund, welche teilweise stark unter dem Feuerwerkslärm und dem Feinstaub litten.¹³

1) FF, 2005, p. 6473 s.; Presse du 4.11.05 et LT, 19.11.05; Bund, 16.12.05

2) FF, 2006, p. 7231 ss.; Presse du 14.9.06.

3) 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.

4) AB NR, 1974, S. 678 f.; AS, 1974, S. 1856; AS, 1975, S. 58; BBI, 1974, II, S. 965 ff.; BBI, 1975, I, S. 25 ff.; BN, 24.4.74; TA, 24.4.74.; TA, 3.1. und 24.4.74; BN, 24.4.74; Ldb, 28.9.74; Ostschw., 27.9.74; NZZ, 9.10.74; NZ, 14.12.74.

5) AB NR, 1988, S. 1352 ff.; AB NR, 1988, S. 1528; AB SR, 1988, S 744; BBI, 1988, III, s. 762; NZZ, 26.2., 20.8. und 26.8.88; BZ, 29.9.88; Suisse, 29.9.88; SGT, 30.9.88; Presse vom 5.10.88.

6) NZZ, 6.2, 21.2, 24.2 et 28.3.07; presse du 26.11.07.

7) AZ et NZZ, 28.9.09.

8) AB NR, 1977, S. 22 ff.; AB NR, 1977, S. 936; AB SR, 1977, S. 84 ff.; BBI, 1977, III, S. 924; BaZ, 18.8.77; Presse vom 25.9.77.; SGU, Bulletin, 1977, Nr. 2; Vox, Analyse eidgenössischer Abstimmungen, 25.9.77; Wanner (1977). Luftverunreinigung durch Motorfahrzeuge.

9) BBI, 1975, II, S. 2099 f.; NZZ, 12.11.75.

10) AB NR, 1977, S. 1111 f.; AB SR, 1977, S. 570; BBI, 1977, I, S. 1307 ff.; BaZ, 25.11. und 6.12.77.

11) BO CE, 1979, p. 341 ss.; BO CN, 1979, p. 822 ss.; RO, 1979, p. 1922 ss.; TA, 18.5.79; JdG, 26.5., 22.6. et 20.9.79; presse du 14.11. et 29.11.79.

12) BBI, 2006, S. 7629 ff.; Presse vom 14.9.06.

13) BBI, 2022 1027; AZ, LT, 4.5.22