

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnote	Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG), Landwirtschaft und Umweltschutz, Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Gesellschaftliche Debatte
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Frischknecht, Ernst
Giger, Nathalie
Gilg, Peter
Gsteiger, Christian
Heidelberger, Anja
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Lachat, Alexandre
Longchamp, Claude
Meyer, Luzius
Ory, Gisèle
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Frischknecht, Ernst; Giger, Nathalie; Gilg, Peter; Gsteiger, Christian; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Lachat, Alexandre; Longchamp, Claude; Meyer, Luzius; Ory, Gisèle; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG), Landwirtschaft und Umweltschutz, Strassenverkehr, Gesellschaftliche Debatte, 1967 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Politische Grundfragen	1
Rechtsordnung	1
Öffentliche Ordnung	1
Wahlen	2
Eidgenössische Wahlen	2
Landesverteidigung	2
Militärorganisation	2
Wirtschaft	2
Landwirtschaft	3
Agrarpolitik	5
Landwirt (Beruf)	5
Landwirtschaft und Umweltschutz	6
Infrastruktur und Lebensraum	9
Energie	9
Alternativenergien	9
Erdöl und Erdgas	10
Verkehr und Kommunikation	10
Verkehrspolitik	10
Strassenverkehr	12
Eisenbahn	14
Umweltschutz	14
Naturschutz	14
Gewässerschutz	15
Luftreinhaltung	15
Lärmschutz	18
Bodenschutz	18
Allgemeiner Umweltschutz	19
Sozialpolitik	19
Bevölkerung und Arbeit	19
Arbeitszeit	19
Sozialversicherungen	19
Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)	19
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	20
Parteien	20
Linke und ökologische Parteien	20
Konservative und Rechte Parteien	21
Verbände	21
Landwirtschaft	21

Abkürzungsverzeichnis

EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
NGO	Nichtregierungsorganisation
WAK-SR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BLW	Bundesamt für Landwirtschaft
SNB	Schweizerische Nationalbank
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
IV	Invalidenversicherung
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
ASTRA	Bundesamt für Strassen
FMH	Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
Agroscope	Kompetenzzentrum des Bundes für landwirtschaftliche Forschung
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
VKMB	Kleinbauern-Vereinigung
SBV	Schweizerischer Bauernverband
BRD	Bundesrepublik Deutschland
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
ZHAW	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
WWF	World Wide Fund for Nature
WBK-NR	Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Nationalrats
NABO	Nationale Bodenbeobachtung
ECHA	Europäische Chemikalienagentur
EFSA	Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
SALS	Schweizerische Vereinigung für einen starken Agrar- und Lebensmittelsektor
SFV	Schweizerischer Fischerei-Verband
VSBo	Verordnung über Schadstoffe im Boden
BUS	Bundesamt für Umweltschutz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
<hr/>	
DFJP	Département fédéral de justice et police
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AVS	Assurance-vieillesse et survivants
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
ONG	Organisation non gouvernementale
CER-CE	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFAG	Office fédéral de l'agriculture
BNS	Banque nationale suisse
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
AI	Assurance-invalidité

DFI	Département fédéral de l'intérieur
GIEC	groupes d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
OFROU	Office fédéral des routes
FMH	Fédération des médecins suisses
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
Agroscope	Centre de compétence de la Confédération suisse pour la recherche agricole
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
VKMB	Association des petits-paysans
USP	Union Suisse des Paysans
RFA	République fédérale d'Allemagne
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
ZHAW	Haute école des sciences appliquées de Zürich
WWF	World Wide Fund for Nature
CSEC-CN	Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil national
NABO	Observatoire national des sols
ECHA	Agence européenne des produits chimiques
EFSA	Autorité européenne de sécurité des aliments
EPFZ	École polytechnique fédérale de Zürich
DMF	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)
LPN	Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage
ASSAF	Association suisse pour un secteur agroalimentaire fort
FSP	Fédération Suisse de Pêche
Osol	Ordonnance sur les polluants du sol
OFPE	Office fédéral de la protection de l'environnement
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
UTP	Union des transports publics

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Politische Grundfragen

Politische Grundfragen

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 29.12.1984
PETER GILG

Der **Ungehorsam gegenüber rechtlichen Erlassen** wurde aber nicht nur als Grenzfrage zwischen Recht und Moral diskutiert, sondern auch unter dem Aspekt der **Funktionsfähigkeit des politischen Systems**. Im Zusammenhang mit dem Widerstand im Transportgewerbe gegen die von Volk und Ständen gutgeheissene Schwerverkehrsabgabe und mit dem Zögern der Bundesrates, von seiner Kompetenz zur Anordnung einer umstrittenen Tempobeschränkung im Strassenverkehr Gebrauch zu machen, wurde der Ausdruck «Akzeptanz» für die Schweiz zum neuen politischen Begriff. Es machte sich eine Tendenz geltend, Zumutbarkeit und Durchsetzbarkeit zu massgebenden Kriterien für den Erlass rechtlicher Neuerungen zu erheben und die Bedeutung der Konsensherstellung vor dem behördlichen Entscheid zu erweitern: nicht nur der Möglichkeit des negativen Ausgangs einer Volksabstimmung soll die Regierung vorbeugen, sondern auch der Gefahr einer verbreiteten Missachtung des rechtlich endgültigen Entscheids durch Teile der Bevölkerung oder gar durch die Verwaltung eines mit der Durchführung beauftragten nachgeordneten Gemeinwesens im Bundesstaat. Solche Vorstellungen waren an sich nicht neu; bereits früher hatte man gegenüber Steuererhöhungsabsichten auf eine wachsende Neigung zum «Steuerwiderstand» hingewiesen oder im Zusammenhang mit der Gurtentragpflicht an der Loyalität kantonaler Vollzugsorgane gezweifelt. Neu war die als Quasi-Legitimation wirkende Begriffsbildung und die Rücksicht, welche die Behörden der erwähnten Tendenz entgegenbrachten. Dabei dachte man freilich nicht in erster Linie an einen ethisch begründeten Widerstand, sondern an den Willen zur Durchsetzung des materiellen Interesses oder des blossen Beliebens. In der Presse wurde für die Rechtssetzung zwar Rücksichtnahme auf das Volksempfinden und auf die Leistungsfähigkeit der staatlichen Vollzugsorgane als Gebot politischer Klugheit anerkannt, zugleich aber vor Führungsschwäche und Abhängigkeit der Behörden gegenüber betroffenen Minderheiten gewarnt.¹

Rechtsordnung

Öffentliche Ordnung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.2010
MARC BÜHLMANN

Im Jahr 2010 fanden **14 Grossdemonstrationen** mit 1000 und mehr Beteiligten statt. An zwei Kundgebungen nahmen mehr als 5000 Personen teil. Im März demonstrierten rund 6000 Personen auf dem Bundesplatz für die Gleichstellung der Geschlechter und im April unterstützten rund 5000 Personen die Solidaritätskundgebung für Tibet in Zürich. In Bern fanden acht Grossdemonstrationen statt, in Genf und Zürich je zwei, in Freiburg und in Gösgen je eine. Im Gegensatz zum Vorjahr, als bei 25 Grossdemonstrationen mehrheitlich aussenpolitische Fragen bewegt hatten, standen 2010 vermehrt spezifische Interessen einzelner Gruppen im Vordergrund: neben Gleichstellungsfragen waren etwa Proteste von Wirten gegen die Mehrwertsteuer, von Lehrern für bessere Arbeitsbedingungen, von Postangestellten gegen Poststellenabbau und Rationalisierung, von Jugendlichen für Genfer Konzertlokale oder von Velofahrern gegen den Autoverkehr Gründe für die Protestaktionen. Darüber hinaus bewegten Solidaritätskundgebungen für verfolgte Christen und für Ausländer, darunter die Protestdemonstration gegen die Annahme der Ausschaffungsinitiative. In Gösgen demonstrierten rund 4000 Personen gegen das AKW und in Bern nahmen etwa 1000 Linksautonome am antifaschistischen Abendspaziergang teil.²

Wahlen

Eidgenössische Wahlen

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Regierungsparteien versuchten im Wahlkampf, auch möglichst viele **Rentnerinnen und Rentner** anzusprechen und zugunsten ihrer Parteien zu mobilisieren. Dabei spielte die Diskussion um die 10. AHV-Revision eine nicht unwesentliche Rolle. Kurz vor den Wahlen warfen sich FDP, SP und CVP gegenseitig vor, eine rasche finanzielle Besserstellung der Rentner verhindert zu haben. Aus der VOX-Analyse im Anschluss an die Wahlen ging unter anderem hervor, dass die FDP von allen Parteien den grössten Teil dieser Personengruppe mobilisieren konnte.

In den Augen vieler Wahlbeobachter spielten auch die Mutmassungen über eine vom Bundesrat geplante **Benzinzollerhöhung** von 25 bis 35 Rappen pro Liter, welche während den Sommermonaten diskutiert wurde und in der letzten Woche vor den Wahlen durch die Presse an die Öffentlichkeit gelangte, eine wichtige Rolle in der Meinungsbildung vieler, zu jenem Zeitpunkt noch unentschlossener Wählerinnen und Wähler. Ein direkter Zusammenhang zwischen dem Erfolg der AP sowie der Lega dei Ticinesi einerseits und der durch gewisse Medien geschürten Angst vor einer massiven Benzinpreiserhöhung andererseits liess sich in der VOX-Umfrage nicht nachweisen.³

Landesverteidigung

Militärorganisation

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.08.1986
ALEXANDRE LACHAT

Le projet de la place d'armes prévue à Rothenthurm est empêtrée dans une bataille juridique depuis 1983. En juillet, le Tribunal fédéral a admis partiellement les nombreux recours déposés par les opposants au projet et a conséquemment annulé les décisions d'expropriation prononcées l'année précédente par le DMF. La première Cour de droit public a en effet estimé à l'unanimité que les renseignements fournis par le DMF en cours de procédure s'étaient révélés bien trop insuffisants pour pouvoir apprécier objectivement l'impact de l'ensemble du projet sur l'environnement, privant ainsi les principaux intéressés des moyens nécessaires de faire valoir leurs droits lors de la procédure d'opposition à l'expropriation. En conclusion, le Tribunal fédéral en a déduit que le droit d'être entendu garanti aux opposants avait été violé et a renvoyé le dossier au DMF pour une nouvelle instruction plus complète. Il a en outre invité celui-ci à tenir compte de toutes les données statistiques nouvelles, ainsi que des exigences de la nouvelle loi sur l'environnement. Ce verdict a été salué tant du côté des promoteurs que du côté des opposants à la place d'armes. Les premiers se sont félicités de voir la plus haute instance juridique du pays admettre implicitement la nécessité d'une place d'armes à Rothenthurm, alors que les seconds ont considéré celui-ci comme une première leçon pour le DMF. Parallèlement, le Conseil des Etats a suivi la recommandation du Conseil fédéral au sujet de l'initiative populaire «Pour la protection des marais» dite «Initiative de Rothenthurm». La chambre des cantons a pris très nettement position contre ce projet de texte constitutionnel qui vise indirectement à empêcher la construction d'une place d'armes à Rothenthurm. Elle a par contre approuvé la proposition du gouvernement de **réviser partiellement la loi sur la protection de la nature et du paysage** afin de renforcer tout de même la protection des marais et du biotope.⁴

Wirtschaft

Landwirtschaft

Landwirtschaft

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.08.2018
KAREL ZIEHLI

Les images auront marqué les esprits: les hélicoptères de l'armée suisse ont été mobilisés, en cet **été 2018**, pour abreuver les vaches passant la saison estivale sur les alpages (une vache boit environ 100 litres d'eau par jour). La situation a particulièrement été compliquée dans certains cantons à l'image des cantons de Vaud, de Fribourg et de St-Gall, les trois possédant de nombreux alpages n'ayant aucun accès routier. Les vols – non facturés aux paysan.ne.s car faisant parti du budget ordinaire de l'armée – se sont donc succédés tout au long de l'été dans les montagnes suisses. Redescendre le bétail en plaine n'aurait été qu'une manière de repousser le problème à plus tard selon le député et agriculteur vaudois Jacques Nicolet (udc). En effet, la **sécheresse** a considérablement réduit la quantité d'herbe dans les prairies en plaine. Les vaches auraient donc été nourries avec les réserves hivernales. Cette situation s'est, par ailleurs, présentée dans de nombreuses exploitations de plaine. Les paysan.ne.s ont été contraint.e.s d'acheter du fourrage pour faire face au manque d'herbe, contribuant à grever leur porte-monnaie. En situation normale, cet apport excédentaire en fourrage aurait dû pénaliser doublement les agricultrices et agriculteurs, un déséquilibre dans le bilan de fumure étant sanctionné dans l'octroi des paiements directs. Mais cette situation ayant été évaluée comme un cas de force majeure, les sanctions n'ont pas été appliquées, la Confédération demandant aux cantons de faire montre de compréhension. En plus de cela, les autorités ont accédé à la demande formulée par l'USP concernant les taxes douanières perçues pour l'importation de fourrage, en les réduisant afin de compenser la hausse des prix qu'a connu le marché européen. Certaines sections cantonales de l'USP ont mis en place des bourses de fourrage afin que les paysan.ne.s demandeurs.euses puissent acheter les excédents d'autres productrices et producteurs. Ces mesures se sont toutefois révélées insuffisantes pour beaucoup d'éleveurs et éleveuses qui ont dû se résoudre à bouchoyer une partie de leur cheptel, ne pouvant pas supporter les coûts dus au fourrage. Cette situation a mené à une baisse conséquente du prix de la viande.

La situation n'a pas été seulement catastrophique pour l'élevage bovin, l'agriculture devant compter avec des pertes dans les récoltes de l'ordre de 30 pour cent cette année. Les cultures de pommes de terre, de betteraves sucrières, de maïs ainsi que certaines cultures maraîchères ont été particulièrement touchées. D'autres productions s'en sont mieux sorties, à l'image des pommes et poires à jus ainsi que du raisin pour la fabrication du vin.

La Fédération suisse de pêche (FSP) a également fait état d'une situation compliquée pour les poissons suisses. Une quantité impressionnante de cadavres de poissons a été retrouvée dans les lacs et cours d'eau. Dans certains endroits, il a été décidé de déplacer les poissons, afin de les préserver des températures trop élevées.

La forêt suisse a également été fortement impactée, celle-ci étant de moins en moins adaptée au climat changeant.

Cet été caniculaire a été l'occasion pour un certain nombre de chercheuses et chercheurs de lancer un appel aux paysan-ne-s dans les médias, à l'image du chercheur en agronomie, Urs Niggli: «Passt euch an, sonst habt ihr keine Chance!». Les climatologues prévoient, en effet, que ces phénomènes extrêmes deviennent la nouvelle norme si rien n'est entrepris. Concernant l'herbage, certain.e.s paysan.ne.s ont d'ores et déjà opté pour des variétés de trèfle particulièrement résistantes aux vagues de chaleur. Quant aux alpages, la sécheresse subie en 2015 a déjà été le moteur de certains changements dans la gestion de l'eau, beaucoup d'exploitations ayant pris des mesures afin d'affronter de tels épisodes. Mais, de manière générale, selon l'OFAG, les agricultrices et agriculteurs seraient encore trop passifs face aux changements climatiques, ceux-ci n'adaptant encore pas assez systématiquement leurs cultures pour qu'elles soient résistantes aux sécheresses et canicules par exemple.

Cette sécheresse a profité d'une forte résonance politique. Elle a révélé une certaine rupture entre la politique climatique menée par l'UDC, historiquement proche de la paysannerie, et les réalités vécues au jour le jour par les paysannes et paysans, en première ligne face aux changements climatiques. En effet, le parti agrarien s'était opposé à la ratification de l'accord de Paris, alors que certain.e.s de ses représentant.e.s paysan.ne.s avaient refusé de suivre la ligne du parti sur cette question. Autre exemple de ce grand-écart, la loi sur le CO2, actuellement en discussion, est attaquée par l'UDC qui souhaite en réduire au maximum sa portée. Le président du parti Vert'libéral, Jürg Grossen (pvl, BE), en a profité pour tacler le monde paysan qui devrait, selon lui, s'attaquer aux causes des réchauffements climatiques, au

lieu de soutenir un parti qui essaie de torpiller une loi qui permettrait de lutter contre ces phénomènes leur étant directement nuisibles. Le président de l'USP, Markus Ritter (pdc, SG), a, quant à lui, rappelé aux paysan.ne.s sceptiques que les changements climatiques étaient un fait bien réel, alors que le directeur de l'organisation paysanne, Jacques Bourgeois (plr, FR), a tenu à rappeler que les paysan.ne.s ont réduit de 10 pour cent leurs émissions de CO₂, preuve de leur engagement sur ces questions.⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.09.2018
KAREL ZIEHLI

Avenir Suisse tire à boulet rouge sur l'agriculture suisse dans une étude s'intéressant aux coûts générés par ce secteur. Selon les calculs du Think Tank libéral, l'agriculture générerait des pertes de l'ordre de CHF 20 milliards pour la Suisse par année. Alors que le chiffre avancé par les autorités concernant les aides à l'agriculture s'élève à CHF 4 milliards, Avenir Suisse y ajoute l'impact sur l'environnement (CHF 7 milliards), les pertes pour les entreprises suisses dues au blocage des accords de libre-échange (CHF 3 milliards) ainsi que CHF 4 milliards supportés par les consommateurs et consommatrices en raison des barrières douanières. Pour le Think Tank, cela n'est pas acceptable au vu du PIB que représente le secteur pour l'économie suisse, à savoir 0.7%. Avenir Suisse fait, en outre, remarquer que malgré ces gigantesques coûts, les agriculteurs et agricultrices n'en bénéficient que peu directement, quelques géants profitant de la situation (Fenaco, Migros et Coop étant directement cités). Et bien que les aides par exploitation soient passées de CHF 47'000 à CHF 70'000 par année, l'endettement, lui, augmente également, tout comme la disparition inexorable des exploitations agricoles. Avenir Suisse propose donc, en 10 points, de moderniser et libéraliser le secteur afin de réduire les coûts engendrés et faire de l'agriculteur un véritable entrepreneur.

Sans surprise, les milieux paysans ont réagi avec véhémence à cette étude, l'USP faisant remarquer que l'ilot de cherté qu'est la Suisse n'est nullement pris en compte dans l'étude, tout comme l'apport indirect de l'agriculture pour le tourisme. L'ASSAF dénonce, elle, ce qu'elle considère être un dogmatisme du libre-échange agricole.

A noter que la publication de cette étude intervient deux semaines avant les votations sur l'initiative pour la souveraineté alimentaire ainsi que l'initiative pour des aliments équitables, de quoi nourrir les débats en cours sur la protection du secteur agricole.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.03.2020
KAREL ZIEHLI

Le monde agricole a connu quelques chamboulements lors du semi-confinement dû à la pandémie du Covid-19. Le secteur agricole, comme beaucoup d'autres domaines, a navigué à vue, devant s'adapter aux connaissances, restrictions et assouplissements successifs. En plus du rôle de l'agriculture suisse dans l'autosuffisance alimentaire qui a été longuement discuté dans les médias, plusieurs aspects sont à considérer.

Premièrement, au début du semi-confinement, la Confédération a interdit la tenue des traditionnels marchés paysans, qui représentent une manne importante pour une partie de la paysannerie. Pour y faire face, les agricultrices et agriculteurs ont dû trouver d'autres moyens pour écouler leur production. La vente directe à la ferme, ainsi que les paniers de légumes livrés à domicile ont été parmi les solutions privilégiées. L'USP a mis en place tout une série d'outils afin de soutenir ces solutions (facilitation de paiement, mise en place d'un site internet, etc.), surfant sur la venue des citoyens à la campagne. Les horticulteurs.trices et producteurs.trices de plantons n'ont pas eu cette chance, eux qui ont dû fermer les magasins de fleurs ainsi que les jardinerie au pire moment. En effet, c'est au printemps que fleurs et plantons se vendent le mieux (entre 40 à 60% du chiffre d'affaire annuel). Des exceptions cantonales ont émergé après un certain temps. Pour d'autres producteurs.trices, dont les gros maraîchers, le semi-confinement a été source de bonnes ventes. En effet, la fermeture des frontières a stoppé net le tourisme d'achat, obligeant la population à acheter en Suisse.

Deuxièmement, le secteur agricole est très dépendant des travailleurs et travailleuses saisonnières provenant de l'étranger. Entre 30'000 et 35'000 saisonniers viennent chaque année en Suisse pour travailler dans les cultures. Avec la fermeture des frontières, d'aucuns ont redouté une pénurie de cette main-d'œuvre bon marché (un.e travailleur.euse touche environ CHF 3'200 par mois, pour des semaines de plus de 50 heures). Ainsi a émergé l'idée d'employer des personnes au chômage, pour des emplois à courte durée. L'USP a notamment lancé une plateforme pour simplifier la prise de contact entre travailleurs.euses désœuvrés.e.s et exploitations en manque de main-d'œuvre. Bien que la population ait répondu à l'appel lancé par le secteur agricole, peu de productrices et producteurs embaucheront cette main-d'œuvre locale et spontanée. En effet, la Confédération a, dans un premier temps, rendu l'arrivée des

saisonnier.e.s plus compliquée, pour finalement simplifier les procédures. Ceci a permis aux habituels saisonniers de faire le voyage jusqu'en Suisse. Certain.e.s vigneron.ne.s iront jusqu'à apprêter des vols depuis le Portugal pour faire venir leurs travailleuses et travailleurs usés à l'exercice délicat du travail de la vigne. Les productrices et producteurs ont, en effet, privilégié cette main-d'œuvre dont l'expérience acquise au fil des années est parfois indispensable pour certaines tâches.

Troisièmement, tous les secteurs n'ont pas vécu cette crise de la même manière. Certains secteurs ont vu leurs ventes augmenter, à l'image du secteur laitier (en particulier le fromage et le beurre), alors que d'autres ont subi des pertes importantes (secteur viticole, culture des patates destinées aux frites). Des solutions ont permis à d'autres branches de minimiser les dégâts. Ainsi, la production de viande (et particulièrement de veau), dépendante de la restauration, a pu profiter d'aides afin de frigorifier les surplus. De manière générale, les premiers chiffres à disposition tendent à montrer que l'agriculture a plutôt bien résisté à cette crise.⁷

Agrarpolitik

L'année 1990 a véritablement ébranlé l'agriculture helvétique et a vu l'amorce d'une **profonde restructuration**. Ces bouleversements constituent une inévitable remise en question face aux pressions qui s'exercent de plus en plus durement sur la politique agricole suisse, ainsi que l'a démontré, entre autres, le refus de l'arrêté viticole en votation populaire. La révolution des mentalités, esquissée depuis quelques années, s'est précisée, catalysée par l'urgence des problèmes. Pressé de toutes part, le monde paysan doit affronter plusieurs exigences majeures venant de deux directions: de l'intérieur des frontières suisses, par des demandes instantes pour une production plus respectueuse de l'environnement d'une part, et moins onéreuse pour le consommateur d'autre part, et de la part d'organismes internationaux, comme le GATT et la CE, pour une meilleure adaptation aux lois du marché. Ces éléments conditionnent désormais chaque domaine de la politique agricole dont la tendance va progressivement vers des solutions du type paiements directs, instruments semblant les plus aptes à répondre aux problèmes qui se posent.⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Si l'on additionne les **nouveaux paiements directs aux contributions pour détenteurs de bétail**, c'est une somme totale de 525 millions de CHF que la Confédération octroiera aux agriculteurs en 1993 au titre de paiements directs.

La grande chambre a transmis comme postulat la motion de sa commission demandant au Conseil fédéral, dans le cadre de l'application de la loi révisée sur l'agriculture et du plan financier 1993-1995, une révision du train de subventions et un groupement du point de vue matériel et administratif des critères de référence utilisés pour l'octroi de subventions. Il a, par contre, rejeté deux autres motions émanant de la minorité de la commission. Celles-ci exigeaient, d'une part, un programme visant à réduire le volume de la production agricole et les contributions fédérales liées à la production en proportion équivalente à l'augmentation des paiements directs et, d'autre part, de prolonger la validité de l'ordonnance sur les contributions aux détenteurs d'animaux jusqu'à l'entrée en vigueur de la modification de la loi sur l'agriculture si celle-ci devait tarder.⁹

Landwirt (Beruf)

Politischer und ökonomischer Druck sowie teilweise das eigene Interesse am Erhalt der Produktionsgrundlagen führen immer mehr Bauern dazu, ihre Produktionsmethoden umzustellen. Die einen stützen sich dabei auf das **wachsende Interesse der Konsumentinnen und Konsumenten an gesunder Nahrung** – für die diese gemäss Umfragen auch bereit sind, höhere Preise zu bezahlen – und stellen auf eine **naturnahe Produktion** um. Sie fordern eine vermehrte öffentliche Unterstützung mit dem Hinweis, dass die Auslagen, die für die Behebung von Phosphat- und Nitratschäden aufgebracht werden, mit mehr Nutzen für die Vermeidung solcher Schäden, also im biologischen Landbau, investiert würden. Ihre politischen Anstrengungen gehen vorläufig jedoch vor allem in Richtung auf eine amtliche Anerkennung von Herkunftszeichen, welche nach dem Willen des Bundesrates im Konsumenteninformationsgesetz geregelt werden soll.

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.12.1988
LUZIUS MEYER

Andere, vor allem Westschweizer Landwirte, verlegen sich mehr und mehr auf eine eher **naturferne Produktion**, nämlich die bodenunabhängige oder Hors-sol-Produktion, bei der die Wurzeln der Nutzpflanzen – meist Gurken und Tomaten – in einer Nährlösung schwimmen. Auf entschiedenen Protest, auch seitens der Bauernorganisationen, stiessen jene Landwirte, die ihre Milch- und Fleischproduktion mit Hilfe von gentechnisch produzierten Wachstumshormonen zu steigern suchen. Der SBV und die VKMB deponierten beim Bund eine Petition mit 15'000 Unterschriften, die ein **Verbot des Wachstumshormons Somatotropin** fordert.¹⁰

Landwirtschaft und Umweltschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 26.11.2017
KAREL ZIEHLI

Avant même que l'UE ne décide de prolonger l'autorisation de **vente du glyphosate** pour 5 ans, le Conseil fédéral a fait savoir, dans sa réponse à la motion des Verts demandant un **moratoire** sur cette substance jusqu'en 2022, qu'il s'oppose pour l'heure à prendre une décision qu'il estime être trop radicale. Les premiers résultats de l'étude demandée par la CSEC-CN semblent, en effet, indiquer que l'exposition de la population suisse à cette substance est trop faible pour avoir un impact délétère sur la santé. Bien que 40% des produits alimentaires testés contiennent des résidus de l'herbicide, il faudrait manger, par exemple, 70 kilogrammes par jour de l'aliment le plus contaminé (des pâtes) pour souffrir d'effets secondaires. Cet argument est attaqué par les organisations de protection des consommateurs qui font remarquer que les effets dits "cocktails" (accumulation de plusieurs pesticides dans l'alimentation) pourraient eux être particulièrement nocifs pour la santé. Le Conseil fédéral indique également qu'un plan d'action pour réduire de 50 pourcents les risques liés aux pesticides a été mis sur pied. De plus, les autorités tiennent à rappeler que plusieurs organes européens, dont l'ECHA et l'EFSA ont conclu, à l'appui de méta-études, à la non-dangerosité du glyphosate. Le Conseil fédéral souligne finalement la difficulté, à l'heure actuelle, de se passer de ce produit.

Concernant cette dernière affirmation, les avis sont partagés, comme le révèlent les nombreux articles dédiés à cette question dans les médias. Ainsi en est-il du témoignage de deux paysans vaudois souhaitant se passer de glyphosate et qui doivent, pour cela, se tourner vers l'arrachage mécanique des plantes vues comme nuisibles ou la mise en place de techniques culturales risquées (telles que les cultures compagnes, consistant à concurrencer les mauvaises herbes ou la technique du faux semis qui impliquera, dans une première phase, de laisser pousser les mauvaises herbes après la première culture).

En parallèle à ces débats, le responsable du groupe de recherche «politique et économie agricole» de l'ETHZ, Robert Finger, estime que les effets négatifs qu'engendreraient une interdiction du glyphosate sont surestimés. Celui qui a simulé – à l'aide d'un modèle bio-économique – un tel scénario considère que les pertes salariales seraient de l'ordre de 0.5 à 1% pour les paysan.e.s utilisant cet herbicide. Le modèle semble également indiquer que les agricultrices et agriculteurs ne se tournent, pour la majorité, pas vers d'autres pesticides afin de remplacer le glyphosate. Le chercheur précise toutefois que des recherches plus complètes doivent être menées pour avoir une image plus globale des impacts (environnementaux, selon les cultures, les régions, etc.), comme le rapporte le Tages-Anzeiger.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 12.07.2019
KAREL ZIEHLI

L'agriculture occupe une place particulière lorsqu'on se penche sur la question climatique. En plus d'être la quatrième émettrice de gaz à effet de serre (à hauteur de 14 pour cent, derrière les transports, l'industrie et les ménages), elle est touchée de plein fouet par les modifications climatiques. Qu'il s'agisse de la grêle, des épisodes de gel au printemps ou des sécheresses successives, telle que celle subie en 2018, le monde agricole doit faire face aux aléas climatiques, qui ne feront que se renforcer avec le temps. En réaction à l'été caniculaire subi une année auparavant, l'**USP** a organisé une conférence de presse pour clarifier sa position. Lors de cette conférence de presse, elle **a annoncé vouloir lutter contre le réchauffement climatique**. Alors que par le passé, le président de l'USP, Markus Ritter (centre, SG), demandait aux autorités que les agricultrices et agriculteurs touchent à l'avenir des compensations financières en cas d'aggravation du réchauffement climatique, cette année, la conférence de presse s'est principalement concentrée sur les efforts à entreprendre par le monde agricole. Ainsi, l'impact des ruminants semble être la principale épine dans le pied de la paysannerie, et pour en réduire sa portée, différentes idées émergent, telles que des compléments alimentaires destinés aux bovins permettant de réduire la production de méthane, le prolongement de la vie des vaches laitières ou la sélection de vaches peu

émettrices de gaz à effet de serre. D'autres possibilités s'offrent aux agricultrices et agriculteurs, comme la valorisation du lisier et du fumier pour en faire du biogaz, de l'électricité ou de la chaleur par un processus de fermentation. A côté de cela, le monde agricole se doit de mettre en place une série de dispositifs afin de s'adapter aux nouvelles conditions, qu'il s'agisse des systèmes d'irrigation, de la culture de variétés moins gourmandes en eau ainsi que d'autres sortes végétales moins conventionnelles mais plus adaptées aux nouvelles conditions, telles que le sorgho, le soja ou le millet ou du recours à l'agroforesterie, une technique encore peu pratiquée en Suisse. La souscription à une assurance contre les pertes de récolte et un soutien financier de la Confédération à cet égard ont également été présentés dans le catalogue des mesures à appliquer. Finalement, il a été précisé que bien que l'agriculture soit émettrice de gaz à effet de serre, un bilan global des domaines devrait être effectué, car certaines des plantes cultivées – notamment fourragères – permettent une absorption du CO₂ et un stockage de ce dernier dans l'humus.

Bien que le président de l'USP plaide pour une Loi sur le CO₂ ambitieuse, il n'a pas manqué de rappeler que tout le monde doit fournir un effort et pas seulement le monde agricole. Cette position tranche avec celle que l'organisation agricole défendait en 2016 dans le cadre de la consultation sur la politique climatique, comme le fait remarquer le St. Galler Tagblatt. Pour l'USP, les objectifs de la Confédération étaient alors vus comme « très ambitieux ». Pour le journal saint-gallois, la position de Markus Ritter est délicate, une partie du monde paysan étant proche de l'UDC, un parti qui combat toute politique climatique progressiste. Dans les médias, on a pu, par exemple, entendre l'agriculteur et conseiller national Marcel Dettling (SZ) affirmer, lors de la sécheresse de 2018, « Ich lebe lieber in wärmeren Zeiten », ou encore le président du parti national, Albert Rösti (BE) qui, au même moment, estimait tout à fait normal qu'il fasse chaud en été. Toutefois, d'autres voix émergent au sein du parti agrarien, à l'image des agriculteurs Markus Hausammann (TG) et Erich von Siebenthal (BE), qui ont tous deux indiqué, dans les médias, leur soutien à la Loi sur le CO₂. Ne voulant pas s'exprimer directement sur la position de l'UDC, Markus Ritter a tout de même affirmé que celui qui ne s'est pas rendu compte du réchauffement climatique de 2018 n'est pas paysan.¹²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.02.2020
KAREL ZIEHLI

Un nouveau mouvement alliant paysan.ne.s et activistes du climat a vu le jour. Sous le nom «Agriculture du futur», ce collectif, constitué notamment du WFF, de Pro Natura, de Greenpeace, d'Uniterre, de l'Association des petits paysans et des activistes du climat, a organisé une manifestation dans la capitale fédérale à laquelle pas moins de 4'500 personnes ont participé. Le slogan scandé par les manifestant.e.s, «L'alimentation est politique», était directement dirigé contre la nouvelle mouture de la Politique agricole 22+ qui ne va pas assez loin à leur goût. En effet, le collectif appelle à une politique agricole plus solidaire, moins polluante, qui protège les écosystèmes et qui lutte plus activement contre le gaspillage des ressources. Selon «Agriculture du futur», le système agricole actuel aurait comme objectif premier de générer du profit pour les géants de l'agroalimentaire et non de nourrir la population avec des denrées alimentaires saines et accessibles à toutes et tous. Le mouvement a profité de cette manifestation pour publier sa «Vision 2030» qui propose une transformation radicale du système agricole et alimentaire actuel. Mais les revendications portées par «Agriculture du futur» trouvent des échos, au mieux, mitigés au sein des autres organisations paysannes. Ainsi en est-il de l'Association des femmes paysannes vaudoises qui, bien que louant les objectifs affichés, estime que la population et le monde agricole ne sont pas prêts pour de tels changements abrupts. Des pertes de rendement sont redoutées. Du côté de l'USP, on considère que les fermes sont déjà à taille humaine et qu'une agriculture 100 pour cent biologique ne répondrait pas aux demandes du marché, comme le rappelle Jacques Bourgeois (plr, FR), président de l'Union Suisse des Paysans.¹³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 03.08.2020
KAREL ZIEHLI

Quatre ONG environnementales – WWF, Pro Natura, BirdLife et Greenpeace – ont lancé une campagne publicitaire pour dénoncer l'agrobusiness responsable, selon elles, d'une diminution de la biodiversité, d'une surfertilisation des terres et d'une utilisation excessive de pesticides. Cette campagne publicitaire a pour but d'envoyer un message au Parlement, alors que ce dernier s'attelle au traitement de divers objets touchant directement à cette thématique. Premièrement, la Politique agricole 22+ (PA 22+) risque d'être repoussée – sous la pression de l'Union suisse des paysans (USP) – et toutes les avancées environnementales avec. Deuxièmement, le corps électoral devra se prononcer sur deux initiatives ayant pour objet les pesticides et les intrants fertilisants

(initiative pour une interdiction des pesticides de synthèse et initiative pour une eau potable propre), une fois celles-ci traitées par les deux chambres. Troisièmement, l'organe législatif cherche une alternative à ces initiatives sur les pesticides par le biais d'une initiative parlementaire visant à réduire les risques liés aux produits phytosanitaires.

Lors de la conférence de presse de lancement de la campagne publicitaire, les organisations environnementales ont rappelé qu'aucun des objectifs environnementaux fixés par la Confédération en 2008 pour l'agriculture n'a été atteint, d'où la nécessité d'agir pour en réduire enfin l'impact environnemental. Elles ne veulent, toutefois, pas viser les paysannes et paysans, conscientes que nombre d'entre elles et eux font des efforts. Elles visent bien plus l'agrobusiness qui profiterait indirectement de la manne fédérale, par la vente de pesticides ou encore de fourrages importés. C'est ainsi que l'alliance d'organisations environnementales appelle l'USP à se distancer de cet agrobusiness et à promouvoir une agriculture durable. Réagissant à ces propos, l'organisation agricole s'est défendue d'être redevable envers quelques entreprises, estimant simplement représenter l'avis de la majorité de ses membres. Pour l'USP, l'agriculture a, de plus, fait de gros efforts ces dernières années en termes d'écologie, utilisant, par exemple, moins de pesticides que les pays voisins.

A noter que ce n'est pas la première campagne d'affichage d'organisations environnementales qui s'attaque à l'utilisation excessive de pesticides. En effet, Pro Natura avait lancé une campagne contre la présence de pesticides dans les eaux en 2016, ce qui n'avait pas manqué d'irriter l'Union suisse des paysans.¹⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 22.11.2021
KAREL ZIEHLI

Lorsque l'on se penche sur les secteurs émettant le plus de gaz à effet de serre en Suisse, on s'aperçoit que l'agriculture est responsable de 14 pour cent des émissions indigènes. Une part importante (46 pour cent) est due à l'élevage bovin, ces animaux étant de véritables «machines à fabriquer du méthane» – pour reprendre les propos du journal La Liberté – un puissant gaz à effet de serre. Toutefois, à la différence du CO₂ qui reste quelques 100 années dans l'atmosphère avant de se dégrader, le méthane n'y reste que 30 ans, ce qui permettrait, en cas de mesures ciblant ce gaz, d'avoir un impact plus rapide sur le réchauffement climatique selon les experts du GIEC. 30 décideuses et décideurs politiques se sont ainsi engagés, lors de la COP 26 à Glasgow, à réduire leurs émissions de méthane de 30 pour cent d'ici à 2030. Les solutions trouvées dans le secteur agricole suscitent donc un intérêt certain. Des agriculteurs.trices et chercheuses.eurs ont ainsi démontré qu'un **changement dans l'alimentation des bovins pouvait contribuer à limiter les émissions de méthane**. L'ingestion de certaines algues, d'herbes appartenant aux légumineuses, de plantain, d'ail ou encore de lin aurait un tel effet bénéfique. Il serait ainsi possible de réduire, par l'ajout de compléments alimentaires, de 10 à 15 pour cent les émissions de méthane dues à la rumination. Une autre solution réside dans le prolongement de la vie des vaches, le temps que mettent de nouvelles vaches laitières pour arriver à maturité étant ainsi économisé; une incitation économique est d'ores et déjà prévue par les autorités à cet égard. Agroscope étudie également la possibilité de sélectionner des races de vaches peu émettrices de ce gaz, tandis que d'autres considèrent l'élevage de vaches à double attitude (pour la production laitière et de viande) alors que ces deux filières sont aujourd'hui généralement distinguées.

Pour des organisations telles que Greenpeace, la solution la plus efficace réside toutefois dans la réduction de la consommation de produits carnés et laitiers, suivant ainsi les constats mis en lumière par le GIEC qui estime que les réductions de gaz à effet de serre pourraient atteindre les 15 pour cent d'ici à 2050 si la population mangeait moins de viande rouge et plus de produits d'origine végétale.¹⁵

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Alternativenergien

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.07.2020
MARCO ACKERMANN

Als «Pionierin des Wasserstoffs» betitelte die Westschweizer Zeitung «Le Temps» die Schweiz im Juli 2020 mit Verweis auf das geplante, privatwirtschaftlich organisierte **Netz von Wasserstofftankstellen** entlang der Achse Bodensee bis Genfersee. Nachdem bereits 2016 in Hunzenschwil (AG) die erste Wasserstofftankstelle der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen hatte, folgte im Juli 2020 eine weitere in der Stadt St. Gallen. Bis Jahresende sollen zudem Tankstellen an den Standorten Rümlang (ZH), Zofingen (AG), Stadt Bern und Crissier (VD) folgen, wie das St. Galler Tagblatt berichtete. Mit der Eröffnung solcher Tankstellen könne die «Huhn-und-Ei-Frage» durchbrochen werden, denn ohne Infrastruktur würden auch keine Wasserstofffahrzeuge gekauft und ohne Nachfrage auch keine Tankstellen errichtet werden, erklärte dieselbe Zeitung weiter.

Bereits ab 2021 sollen 150 Wasserstoff-LKWs auf den Schweizer Strassen unterwegs sein, zwei Jahre später bereits deren 1000, wie die «bz Basel» festhielt. Möglich gemacht hat diese Wasserstoffinitiative unter anderem der im Jahr 2018 gegründete, privatwirtschaftlich organisierte Förderverein «H2 Mobilität Schweiz», der zum Ziel hat, ein flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen in der Schweiz aufzubauen. Mitglieder dieses Vereins sind unter anderem die Detailhändler Migros und Coop sowie verschiedene Tankstellenbetreiber und Transportunternehmen, die entsprechende Fahrzeuge bestellt haben. Interesse am Alternativantrieb zeigte gemäss dem St. Galler Tagblatt beispielsweise auch die St. Galler Kantonspolizei, die im Sommer 2020 ein erstes Wasserstoffauto in ihre Dienstflotte aufnahm.

Nebst dem Netzausbau von H2-Tankstellen scheint auch die Produktion von Wasserstoff ins Rollen geraten zu sein. Der ersten bestehenden Anlage in der Schweiz beim Wasserkraftwerk Gösgen (SO) könnte beim Wasserkraftwerk Birsfelden (BL) bald eine zweite folgen, wie die «bz Basel» berichtete. Mit dem Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes und einer klimafreundlichen H2-Produktion werde erwartet, dass der Verkauf von Brennstoffzellenautos ansteige. Zusätzlich zum Potenzial, die Mobilitätsbranche aufzuwühlen, werde der Wasserstoff als potenzieller Energieträger angesehen, um temporär überschüssigen Strom aus Wind- und Solarkraftwerken zu speichern, wie die NZZ berichtete.¹⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.10.2021
MARCO ACKERMANN

Zwischen Genfersee und Bodensee eröffneten 2020 und 2021 mehrere **Wasserstofftankstellen**. Vor allem ein serienmässig hergestellter Wasserstoff-Lastwagen der Marke Hyundai, von dem in der Schweiz bis zu diesem Zeitpunkt über 1'600 Stück bestellt worden seien und die bis 2025 geliefert werden sollten, habe diese Entwicklung ins Rollen gebracht, summierten die Medien. Vorwiegend in der Ostschweiz war das Thema in den Medien präsent, zumal dort im Oktober 2020 der erste dieser Lastwagen in der Schweiz bei der Genossenschaft Migros Ostschweiz in Betrieb genommen wurde. 2023 soll es nach Meinung des Fördervereins «H2 Mobilität Schweiz» schweizweit an rund fünfzig Tankstellen möglich sein, Wasserstoff zu tanken. Diese rasche Entwicklung sei möglich, weil der Verein eine gemeinsame Verfolgung der Interessen von Transport-, Handels- und Mineralölunternehmen und eine Bündelung ihrer Anstrengungen ermögliche, erklärte das St. Galler Tagblatt. Durch eine Zusammenarbeit zwischen dem Stromkonzern Alpiq, dem Energiedienstleistungsunternehmen EW Höfe AG sowie dem Tankstellenbetreiber Socar soll gemäss der Aargauer Zeitung beispielsweise in Freienbach (SZ) bis Ende 2022 die bisher grösste Elektrolyseanlage der Schweiz zur Gewinnung von Wasserstoff entstehen. Das St. Galler Tagblatt mutmasste im Frühling 2021 deshalb euphorisch, die Schweiz könnte damit zu einer Vorreiterin bezüglich Wasserstoff-Mobilität werden. Auch das Parlament und der Bundesrat beschäftigten sich 2021 mit der strategischen Ausrichtung, aber auch mit kritischen Fragen im Zusammenhang mit Wasserstoff. Ein überwiesenes Postulat Candinas (mitte, GR; Po. 20.4709) und eine vom Nationalrat gutgeheissene Motion Suter (sp, AG; Mo. 20.4406) sollen diesbezüglich mehr Klarheit schaffen.¹⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 16.07.1997
LIONEL EPERON

Erdöl und Erdgas

En vertu de l'ordonnance de 1996 sur la réduction de la consommation spécifique de carburant des automobiles (ORCA), les voitures individuelles neuves qui seront vendues en Suisse ne devront pas consommer en moyenne plus de 7.6 litres aux 100 km d'ici l'an 2001. Etabli sur la base des calculs effectués par l'Association des importateurs suisses d'automobiles (AISA), ce chiffre représente **une diminution de 15% par rapport à la consommation moyenne actuelle, conformément à ce qui est exigé par la législation fédérale.**¹⁸

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 05.10.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Auftrag des ASTRA führten die ETHZ, die ZHAW sowie die Universität Basel 2019 und 2020 einen **Feldversuch zum Mobility Pricing** mit rund 3700 Personen durch. Es stellte sich heraus, dass diejenigen Teilnehmenden, denen bei der Reduktion der externen Kosten ihres Verkehrsverhaltens eine finanzielle Belohnung winkte, bereit waren, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Sie fuhren zwar insgesamt nicht weniger weit, dafür stiegen sie öfter vom Auto auf das Velo oder den öffentlichen Verkehr um oder gingen gar zu Fuss. Zudem fuhren die Probandinnen und Probanden am Morgen früher los, um zu vermeiden, in den Stau zu kommen. Insgesamt reduzierten die Teilnehmenden, denen ein finanzieller Anreiz geboten wurde, ihre externen Kosten um gut 5 Prozent stärker als die Teilnehmenden in der Kontrollgruppe. Die Autoren der Studie und die Medien waren sich einig, dass Mobility Pricing also die gewünschte Wirkung einer Reduktion der externen Kosten haben kann. Der Tages-Anzeiger war sich sicher, dass die Resultate auch die Politik interessieren dürften; so habe der Bundesrat ja bereits angekündigt, eine Grundlage für regionale Pilotprojekte schaffen zu wollen – allerdings verzögere sich dieses Projekt wohl. Insgesamt sei es schwierig zu prophezeien, wie es mit dem Konzept des Mobility Pricing in der Schweiz weitergehe, betonte die Zeitung.¹⁹

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (affaissement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes.** Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait.²⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 06.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement, son opinion confortée par cette consultation, **resta intraitable sur la limite des 28 tonnes.** Il motiva son refus en soulignant que la N2 supportait déjà une grande partie du trafic de transit franchissant l'arc alpin, que la dégradation de la qualité de l'air à ses abords atteindrait des degrés insupportables et, enfin, que toutes les possibilités du trafic combiné n'étaient pas épuisées. A. Ogi, afin de faire un geste à l'endroit de la CE, a cependant déclaré examiner les possibilités d'augmentation rapide des capacités suisses de ferroutage.²¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.12.1990
SERGE TERRIBILINI

L'année 1990 fut décisive pour **les grands projets de la Confédération en matière de transports.** En premier lieu, le rejet des initiatives anti-autoroutes en votation populaire a levé le dernier obstacle à l'achèvement du réseau des routes nationales. Ensuite, la volonté d'améliorer les transports publics et combinés s'est manifestée par la publication du message du Conseil fédéral sur les nouvelles transversales alpines, la décision d'accélérer les procédures d'approbation des plans pour Rail 2000 et les efforts faits pour se raccorder au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le gouvernement espère que le développement de cette infrastructure permettra d'absorber l'accroissement exponentiel de la mobilité, de transférer une partie du

trafic de la route au rail, de fluidifier la circulation routière et de soulager ainsi l'environnement. A cet effet, il désire d'ailleurs aller, à l'avenir, dans le sens d'une meilleure application du principe du pollueur-payeur et faire supporter les dégâts faits à la nature ou à la santé publique à ceux qui les occasionnent par le biais de diverses taxations.²²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 13.08.2010
NICOLAS FREYMOND

Economiesuisse a plaidé pour une **réforme globale du système de financement des transports routiers et ferroviaires**. L'association faïtière du patronat a fustigé le régime actuel et ses diverses taxes, en raison de sa complexité et de son manque de transparence. Elle a préconisé de le remplacer par une nouvelle tarification des différents modes de transports en fonction du principe de causalité, c'est-à-dire mettant plus fortement à contribution les usagers. Dans la perspective du remplacement de Moritz Leuenberger à la tête du DETEC, economiesuisse a par ailleurs clairement exprimé, à plusieurs reprises, son souhait que le successeur du socialiste accorde plus d'attention aux besoins de l'économie, accusant au passage ce dernier d'avoir privilégié le rail au détriment de la route et de l'aviation par idéologie.²³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 22.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Mit dem Urner Plebiszit war der Bau einer zweiten Röhre allerdings nicht vom Tisch. Insbesondere die Tessiner Regierung und das Komitee für den Ausbau des Gotthard-Tunnels forcierten die Diskussion über die Notwendigkeit eines neuen Strassentunnels. Hervorgehoben wurde ein **Bericht des Basler Instituts für Wirtschaftsstudien**, der zum Schluss kommt, dass der Bau einer zweiten Röhre als Vorbereitung auf die Sanierung der bestehenden Strassenverbindung unumgänglich sei. Der Bericht monierte insbesondere die Vernachlässigung der indirekten Kosten (verursacht durch den Umwegverkehr im Fall einer Totalsperrung während der Sanierungsarbeiten) im bundesrätlichen Grundlagenbericht.²⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 19.12.2011
SUZANNE SCHÄR

In Beantwortung eines Postulats der KVF-SR hatte der Bundesrat Ende 2010 seinen Grundlagenbericht zu den anstehenden **Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Gotthard-Strassentunnel** präsentiert. Während der Zeitplan (2020–2050) weitgehend unbestritten war, gaben die Frage nach dem Sinn und Zweck einer zweiten Tunnelröhre sowie deren Vereinbarkeit mit dem Alpenschutzartikel Anlass zu heftigen Diskussionen. Unterstützt von VCS, WWF und weiteren Umweltschutzorganisationen propagierte die Alpeninitiative die komplette und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, begleitet von einem Fahrverbot für überregional verkehrende Lastwagen zwischen Biasca und Erstfeld sowie einem Verladeshuttle für PKWs auf der alten Bahnstrecke zwischen Airolo und Göschenen. Der Bundesrat hielt im Bericht fest, den kostspieligen Bau einer zweiten Röhre, dessen Investitionskosten das Bundesamt für Strassen (Astra) auf CHF 2 Mrd. (bei jährlichen Unterhaltskosten CHF von 10 Mio.) schätzt, mit seinem Verlagerungskonzept (Güter durch den neuen Eisenbahn-Basistunnel, Personen durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel) vermeiden zu wollen. Zudem wies die Regierung auch auf die möglichen verfassungsrechtlichen Konsequenzen einer zweiten Strassentunnelröhre in Bezug auf den Alpenschutzartikel hin. Wirtschaftskreise und mit ihnen viele bürgerliche Politiker aus den hauptsächlich vom Transitverkehr betroffenen Kantonen sahen bei einer richtungsgetreuten, einspurigen Verkehrsführung keinen Widerspruch zum Alpenschutzartikel und forderten den Bau einer zweiten Tunnelröhre (dessen Baukosten sie auf die Hälfte des vom Astra errechneten Betrags schätzten) vor Beginn der Sanierungsarbeiten. Im Verlauf des Berichtsjahrs tendierten die Tessiner, Urner und Bündner Regierungen verstärkt zur Option zweite Röhre. Dabei betonten die beiden Letzteren, am Alpenschutzartikel festhalten zu wollen. Die Bündner Regierung drohte für den Fall der Vollsperrung des Strassentunnels mit der Kontingentierung von Güterfahrten auf der A13 am San Bernardino. Das Gotthard-Komitee, die Interessengemeinschaft der 13 Kantone und der Wirtschaft entlang der Gotthard-Achse, vermochte im Sommer des Berichtsjahrs keinen Entscheid für oder gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels zu fällen.²⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.2012
NIKLAUS BIERI

Ein weiteres zentrales Thema in der Verkehrspolitik war die **Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**. Im Parlament wurden dazu verschiedene Vorschläge eingebracht und auch private Stimmen meldeten sich in der öffentlichen Diskussion zu Wort. Mit der Wahl der Variante „2. Röhre ohne Kapazitätserweiterung“ vollzog der Bundesrat eine Kehrtwende, von der viele Akteure überrascht wurden. Die bundesrätliche Absicht dürfte im Folgejahr bekämpft werden.

Strassenverkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1982
HANS HIRTER

Der **Entwurf für ein eidgenössisches Wanderweggesetz** befand sich während des Berichtsjahres in der Vernehmlassung. Konzipiert ist es als Rahmengesetz, welches zuhanden der Kantone die Aufgaben und Mindestanforderungen beschreibt. Da allerdings keine Bundesbeiträge für die Erfüllung dieser Aufgaben vorgesehen sind, stiess es bei den Kantonen auf wenig Gegenliebe.²⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Als Alternative zu den als unpopulär erachteten Temporeduktionen unterstützte die Automobilwirtschaft die **Einführung von Fahrzeugen, die mit Katalysatoren ausgerüstet sind**. Sie sieht darin einen genügenden Beitrag zur Bekämpfung der Luftverschmutzung durch den Verkehr. Kritiker wendeten ein, diese Massnahme wirke sich nur langfristig aus, hätte deshalb vor Jahren eingeführt werden müssen. Das EJPD ermächtigte die zuständigen kantonalen Behörden, solche Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen zum Verkehr zuzulassen. Einzelne Kantone führten als Anreiz Steuerbegünstigungen für die Halter von Katalysatorfahrzeugen ein. Im weiteren entschied der Bundesrat, bis Mitte 1986 sukzessive nur noch unverbleites Normalbenzin zum Verkauf zuzulassen und damit eine Voraussetzung für die Katalysatortechnik zu erfüllen. Er zeigte sich gewillt, die Abgasvorschriften im Sinne der US-Norm 1983 zu verschärfen, sobald auch in den Nachbarstaaten eine hinreichende Versorgung mit unverbleitem Benzin sichergestellt ist.²⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.10.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Zur **Reduktion der Luftbelastung durch den Strassenverkehr wurden weitere Vorschriften erlassen**. Wie weiter unten ausgeführt, verschärfte der Bundesrat die Abgasnormen auch für schwere Dieselfahrzeuge und motorisierte Zweiräder, so dass nun der Bereich der Motorfahrzeugabgase umfassend geregelt ist. Da den technischen Möglichkeiten zur Reduktion der Schadstoffemissionen bald einmal Grenzen gesetzt seien, forderten der VCS und verschiedene Umweltorganisationen erneut die Einschränkung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Der Bundesrat verzichtete allerdings darauf, drastische Massnahmen wie Treibstoffrationierung, Öko-Bonus oder motorfahrzeugfreie Tage im Rahmen des Luftreinhalte-Konzepts vorzuschlagen, da sie politisch gegenwärtig kaum realisierbar seien. So gab der Nationalrat einer Standesinitiative des Kantons Bern, welche die Vorbereitung einer Treibstoffrationierung verlangte, keine Folge (Kt.lv. 85.202). Weil sich viele Leute vor Inkrafttreten der strengen US-83-Abgasnormen (Oktober 1987) noch ein Modell ohne Katalysator sichern wollten, brachen die Autoverkäufe 1986 alle Rekorde. Die im Vorjahr als Sofortmassnahme gegen das Waldsterben in Kraft gesetzte Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auf National- und Hauptstrassen (Tempo 120/80) beschäftigte Parlament und Öffentlichkeit 1986 weiter. Während Vertreter der Automobilisten die auch von der hängigen Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» angestrebte Wiedereinführung der alten Limiten verlangten, forderten Umweltschutzkreise erneut Tempo 100 auf Autobahnen. Der Nationalrat verwarf jedoch entsprechende Vorstösse und lehnte auch eine Motion Oehler (cyp, SG) ab, welche die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsbegrenzungen vom Bundesrat auf das Parlament übertragen wollte (Pa.lv. 84.225, Mo. 84.546 sowie 85.336 und Po. 85.326). Zur Verkehrsberuhigung wurde ferner die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Wohnquartieren auf 30 km/h verlangt (Mo. 86.507). Der Nationalrat entsprach diesem Anliegen insofern, als er eine Kommissionsmotion betreffend Erleichterung des Verfahrens bei der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeinde- und Quartierstrassen überwies.²⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 16.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Le DFJP, afin de diminuer le nombre des victimes de la circulation, a mis en consultation diverses mesures axées sur la prévention et la formation, les sanctions pénales paraissant insuffisantes. Il est envisagé, entre autres, que tous les élèves conducteurs suivent un enseignement théorique (jusqu'ici facultatif) et que les conducteurs enfreignant le code de la route soient systématiquement astreints, après récidive, à des cours d'éducation routière. D'autre part, le DFJP a annoncé qu'il étudiait la possibilité de mettre sur pied, pour 1992 ou 1993, un permis à deux temps; accordé d'abord provisoirement, il deviendrait définitif après que le conducteur a démontré sa prudence et suivi un cours de perfectionnement. Ces idées furent accueillies positivement, notamment de la part des organisations d'automobilistes.²⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 19.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Comme l'an passé, les débats sur le budget de la Confédération ont vu se dérouler de nouveaux conflits sur les crédits destinés aux routes nationales et autres contributions routières fédérales; devant la nécessité de réduire ses dépenses, le Conseil fédéral a prévu de faire de substantielles **économies dans le domaine routier**. Cela n'a pas plu à bon nombre de députés **romands** (bourgeois, en particulier) qui ont considéré que, la **construction de tronçons** les concernant intervenant **tardivement** alors que la Suisse alémanique était déjà bien pourvue en routes nationales, il serait injuste de les léser, d'autant plus que le parlement avait adopté deux motions exigeant l'achèvement du réseau autoroutier pour l'an 2000. Si les 140 millions de francs affectés aux subventions routières générales et à la péréquation financière ont été maintenus, le Conseil des Etats a malgré tout supprimé 100 millions au crédit autoroutier. Le Conseil national, pour sa part, a porté ce chiffre à 116 millions, réduisant ainsi la somme totale à 1.279 milliards, ce que la petite chambre accepta. Les autres rubriques routières ont également été quelque peu dégraissées.³⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La proposition du Conseil fédéral de **nouvelles coupes budgétaires de CHF 233 millions** pour les trois prochaines années **dans le secteur des routes** a provoqué une levée de bouclier des cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais. Ces mesures d'économies se sont ajoutées à celles déjà prévues par le 7e programme d'investissement à long terme des routes nationales. Les quatre cantons ont demandé au Conseil fédéral de tenir ses promesses et d'achever la construction des autoroutes A5 (évitement de Bienne et tunnel de Serrières), A16 (Boncourt - Porrentruy, Delémont - Choindrez et Moutier - Tavannes) et A9 (Sierre Est - Viège Est). Afin de protester contre les coupes, ils ont appelé leurs citoyens à manifester leur mécontentement sur la place fédérale. 2'000 Jurassiens, Valaisans, Neuchâtelois et Bernois se sont déplacés pour réclamer l'achèvement du réseau autoroutier dans leur canton.³¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le TCS, Economiesuisse et l'Union suisse des arts et métiers (USAM) se sont élevés contre le projet gouvernemental concernant "Road Pricing". Economiesuisse a estimé qu'un tel dispositif ne s'attaquait pas aux véritables problèmes du trafic routier, qui ne peuvent être résolus qu'au niveau de la planification régionale des transports. L'USAM a pour sa part insisté sur les conséquences néfastes pour les petits commerces de quartier, relevant à l'inverse que cette nouvelle taxe serait une aubaine pour les grands centres commerciaux situés en périphérie des villes. Enfin, le TCS a considéré qu'une telle mesure n'était pas nécessaire en Suisse, la lutte contre l'engorgement des villes et agglomérations étant l'apanage du fonds d'infrastructure. En se référant à l'exemple londonien, ces groupes d'intérêts ont de surcroît souligné que le renchérissement des transports privés et professionnels pourrait atteindre 50%.³²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 26.07.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2021 liefen in mehreren Städten Bestrebungen, innerorts generell **ein Tempolimit von 30km/h** einzuführen. Als Vorreiterin galt die Stadt Lausanne, die im September 2021 generell Tempo 30 bei Nacht auf allen Hauptverkehrsstrassen, mit Ausnahme der Hauptzufahrtsstrassen von den Autobahnausfahrten ins Stadtzentrum, einführte. Auch in Bern waren bereits rund zwei Drittel des Strassennetzes verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder sogar 20). Im Juli 2021 gab sodann der Stadtrat von Zürich bekannt, dass er bis ins Jahr 2030 schrittweise weitgehend Tempo 30 einführen will. Für jene Strecken, an denen keine Anwohnenden unter dem Strassenlärm litten, solle jedoch weiterhin Tempo 50 gelten. Das Thema fand auch nationale Beachtung. Die Befürwortenden dieser

Temporeduktion, wie etwa Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG), die eine diesbezügliche parlamentarische Initiative einreichte, erhofften sich vor allem eine deutliche Lärmreduktion sowie mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen. Ausserdem gingen sie davon aus, dass sich der Verkehr dadurch verflüssigen würde. Dem Argument der Gegnerinnen und Gegner – beispielsweise in Person von LITRA-Präsident Martin Candinas (mitte, GR) und von VöV-Direktor Ueli Stückelberger –, wonach durch diese Temporeduktion der öffentliche Verkehr langsamer und dadurch unattraktiver sowie teurer würde, widersprachen die Befürwortenden. So erwartete beispielsweise der Zürcher Gemeinderat und VCS Zürich-Geschäftsleiter Markus Knauss (gp) keine einschneidenden Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, da dieser mit «separaten Busspuren, optimierten Lichtsignalschaltungen oder weiteren Massnahmen» ohne grössere Zeiteinbussen zirkulieren dürfte (Knauss in der Aargauer Zeitung). Der Tages-Anzeiger wies darauf hin, dass auch aus Gewerbekreisen starke Kritik an der Temporeduktion geäussert wurde. Dieter Kläy (fdp), Zürcher FDP-Kantonsrat und Ressortleiter beim SGV, sorgte sich dabei weniger um den öffentlichen Verkehr, als vielmehr um den motorisierten Individualverkehr, den er durch die Temporeduktion drangsaliert sah.³³

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.11.1991
SERGE TERRIBILINI

La Commission romande de la ligne du Simplon a **protesté** vivement **contre la décision** des CFF **de supprimer le transport d'automobiles par le Simplon**, et a demandé au Conseil fédéral de ne pas l'entériner. Les CFF ont indiqué qu'ils étaient prêts à trouver un accord sur le maintien du transport d'automobiles au Simplon pour autant qu'un mandant assume les frais non-couverts.³⁴

Umweltschutz

Naturschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.11.1967
PETER GILG

Auf dem Gebiet des Natur- und Heimatschutzes vervollständigten die interessierten Organisationen (Schweizerischer Bund für Naturschutz, Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz und Schweizer Alpenklub) ein **Inventar von schützenswerten Objekten, um es dem Bundesrat als Grundlage für das amtliche Inventar zu unterbreiten**, das im neuen Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz vorgesehen ist. Ausserdem wurde aus den gleichen Kreisen gefordert, dass die zum Schutz empfohlenen Landschaften und Naturdenkmäler durch keine neuen Bahn- und Lifтанlagen berührt würden; insbesondere sollten die wichtigsten Hochalpenketten für den Bergsport freigehalten werden.³⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.12.1969
PETER GILG

Einen praktischen Erfolg erreichten die **Bestrebungen zur Erhaltung des Landschaftsbildes** im Streit um die Strassenführung bei Celerina. Der Bundesrat hiess im November in einem bedeutsamen Grundsatzentscheid die Beschwerde der interessierten Organisationen gut und sprach die Bundessubvention nicht dem angefochtenen Projekt der Bündner Kantonsregierung zu, sondern der Variante der betroffenen Gemeinde, die dem Landschaftsschutz besser Rechnung trug. Als unwirksam erwiesen sich die Bestimmungen des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes im Fall eines Bauprojekts bei Brunnen, gegen dessen Bewilligung durch die Schwyzer Regierung die Natur- und Heimatschutzorganisationen vergeblich beim Bundesgericht staatsrechtliche Beschwerde erhoben; da es hier um keine Bundesaufgabe ging, konnte die kantonale Zuständigkeit nicht bestritten werden. Einer gleichzeitigen Beschwerde beim Bundesrat gegen die von den schwyzerischen Behörden erteilte Rodungsbewilligung im Schutzwald wurde jedoch aufschiebende Wirkung gegeben, so dass mit der Überbauung nicht begonnen werden konnte. Auf Opposition aus Kreisen der Forstwirtschaft wie des Natur- und Heimatschutzes stiess eine umfängliche Waldrodung südlich von Sitten, die zur Herstellung einer Skipiste durchgeführt und u.a. von Bundesrat Bonvin beim EDI befürwortet wurde. Speziell mit der Freihaltung des Landschaftsbildes von Abfällen befasste sich ein aus Kreisen der Verpackungsindustrie gegründeter Verein «Aktion saubere Schweiz».³⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Die **Natur- und Heimatschutzorganisationen konnten im Berichtsjahr mehrere Erfolge verbuchen**: Angesichts der starken Opposition, welche dem vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickten Bundesgesetz über die Freihaltung der Wasserstrassen vor allem aus natur- und landschaftsschützerischen Gründen erwuchs, scheint es, als müsse die Verwirklichung der jahrhundertealten Idee eines transhelvetischen Kanals von Basel via Rhein und Aare bis zum Genfersee endgültig begraben werden. Im Falle des geplanten Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Böisingen (FR) lehnte es die Volkskammer als Erstrat ab, auf die bundesrätliche Vorlage einzutreten, obwohl keine Alternative zu diesem Standort gefunden werden konnte (BRG 84.054). Das umstrittene Projekt hätte eine der letzten Auenlandschaften der Schweiz gefährdet. Ob die Gebirgslandschaft Greina-Piz Medel (GR) und andere von Wasserkraftwerk-Projekten bedrohte Gegenden gerettet werden können, bleibt abzuwarten.³⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 06.09.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Eine lückenhafte Vernetzung von Lebensräumen schlägt sich in immer länger werdenden Listen von bedrohten Tierarten nieder. Deshalb ist die **langfristige Sicherung aller bestehenden naturnahen Flächen als Teil eines Biotoperbundsystems** weiterhin dringend. Um den Artenschwund zu stoppen, führten die Naturschutzorganisationen ihren Kampf für eine umwelt- und naturverträgliche Landwirtschaftspolitik fort und forderten insbesondere einen Ausbau der Direktzahlungen an die Bauern, verbunden mit ökologischen Auflagen. Mit Bewirtschaftungsbeiträgen für die Erhaltung und Wiederbelebung von Trockenstandorten, Feuchtgebieten oder anderer naturnaher und standortgemässer Vegetation sollen Mehraufwand und Ertragseinbussen abgegolten werden. Die Grundlagen für solche Anreize sind im revidierten NHG vorhanden.³⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 03.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Ces diverses interventions ont provoqué des **protestations véhémentes de la part des organisations de protection de l'environnement et de la nature**. Celles-ci ont dénoncé ce qu'elles considèrent comme une entreprise de sabotage de la protection des marais au seul bénéfice des intérêts de la construction et du tourisme. Pour sa part, le Conseil fédéral a déclaré qu'il n'entendait pas trahir la volonté populaire, mais qu'il était prêt à poursuivre sa collaboration étroite avec les cantons et à examiner de près les cas où des conflits importants existent, quitte à réduire le nombre d'objets figurant dans l'inventaire des sites marécageux.³⁹

Gewässerschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 14.11.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Zur **Eindämmung der Überdüngung von Seen und Flüssen** schlug das EDI vor, ab 1986 Phosphatzusätze in Textilwaschmitteln völlig zu verbieten. Damit will es die 1977 eingeführte und seither zweimal verschärfte Einschränkung konsequent zu Ende führen. Weiterhin erlaubt sein sollen Ersatzwirkstoffe wie Zeolith und in begrenztem Masse NTA. Als flankierende Massnahme wurde vorgeschlagen, den landwirtschaftlichen Beratungsdienst zu verbessern, um eine striktere Einhaltung der Empfehlungen bezüglich des Phosphateinsatzes durch die Bauern zu erreichen. Ob die Verordnung im gewünschten Sinne in Kraft gesetzt wird, hängt noch vom laufenden Vernehmlassungsverfahren ab: Vor allem mit dem Hinweis, die Umweltverträglichkeit von NTA sei in der Schweiz noch zu wenig erforscht, lehnten die Hersteller von Waschmittelprodukten das angestrebte Phosphatverbot ab.⁴⁰

Luftreinhaltung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 10.10.1974
ERNST FRISCHKNECHT

Über mehrere **Vorstösse zur Bekämpfung der Luftverschmutzung und des Lärms** ist schon im Zusammenhang mit dem Strassen- und Luftverkehr berichtet worden. Die verschiedenen Volksbegehren, die in diesem Bereich geplant, lanciert und eingereicht wurden, trugen wesentlich zur Steigerung der «Initiativenflut» bei. Das Gesundheitsinspektorat der Stadt Zürich veröffentlichte einen Bericht «Die Belastung der Stadtluft durch Motorfahrzeuge». Die Tatsache, dass auch in Fachkreisen Unklarheit über die wirkliche «Gefahrenschwelle» von Schadstoffkonzentrationen besteht, erschwerte die Interpretation der Ergebnisse. Dringende Abwehrmassnahmen erforderte nach Ansicht der Verfasser die überaus starke Zunahme des Bleigehalts in der Stadtluft; der Bericht bezeichnete diesen als völlig unberechenbare «Zeitbombe».⁴¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.05.1979
GISÈLE ORY

La **lutte contre le fluor en Valais entra dans une phase de recherche**. L'Institut fédéral de recherches forestières procéda à des essais pour déterminer le degré de responsabilité du fluor dans l'état de santé déplorable de certaines forêts valaisannes. Tenant compte des nombreuses plaintes de la population, les usines d'aluminium installèrent dans les endroits critiques de véritables laboratoires destinés à mesurer les émissions fluorées. Les dégâts occasionnés aux forêts et aux cultures par les émanations de l'entreprise martigneraise avait été estimés à environ CHF 800'000 en 1977. L'évaluation sera sans doute encore plus élevée pour 1978. Le recours interjeté par cette industrie en 1978, auprès du gouvernement valaisan, contre l'obligation de réduire la charge polluante à 2.2 kg/t de production jusqu'à fin 1979, ayant été repoussé, la firme lança un recours de dernière instance auprès du Conseil fédéral.⁴²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1983
CLAUDE LONGCHAMP

Umfassend betrachtet konstatierte man in der Schweiz **im Jahresvergleich eine deutliche Zunahme der Luftverunreinigung**. Besonders besorgniserregend erwies sich die Steigerungsrate bei den zu drei Vierteln vom Autoverkehr produzierten Stickstoffdioxiden. In mehreren Agglomerationen musste ein Überschreiten der empfohlenen Immissionshöchstwerte festgestellt werden, und an verkehrsexponierten Standorten ergaben sich gar Mittelwerte, welche zwei- bis dreimal über den Limiten des Bundesamtes für Umweltschutz (BUS) lagen. Die politischen Auseinandersetzungen über die Bekämpfungsmassnahmen kreisten um die Verschärfung der geltenden Abgasvorschriften zur Beschränkung von Schadstoffen und um die Einführung von bleifreiem Benzin. Mehrere Motionen wurden vom Nationalrat angenommen, welche verlangten, dass die Umstellung auf die neue Benzinsorte gefördert oder bis 1986 obligatorisch erklärt werde. Unterstützt wurden sie durch eine im Dezember vom baselländischen Kantonsparlament lancierte Standesinitiative zur Reinhaltung der Luft. Das ohne Gegenstimme verabschiedete Begehren verlangt im wesentlichen, dass in der gleichen Zeitspanne die Abgabe von genügend bleifreiem Benzin eingeführt und der Schwefelgehalt von Dieseltreibstoffen und Heizölen gesenkt werden. In den publizistischen Debatten wurde dagegen festgestellt, dass kurzfristig keine allgemein akzeptierten Konzepte bestünden. Geteilt waren die Meinungen über die für 1985 geplante weitere Verschärfung der Abgasvorschriften. Im vorübergehenden Stocken der Vorbereitungen zur Einführung von bleifreiem Benzin in der BRD sah Bundesrat Egli jedoch eine Rechtfertigung des schweizerischen Vorgehens. Dieses hatte 1982 den Weg über die Reduktion der Abgase vorgezogen, weil er unabhängiger von gesamteuropäischen Entwicklungen verwirklicht werden kann. Zur Unterstützung der gesetzlichen Schritte lancierte das EDI Ende Jahr eine Kampagne, welche die Bevölkerung auf freiwilliger Basis zur Mithilfe gegen die Luftverschmutzung aufrief.⁴³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.10.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Auf den **1. Oktober traten weitere Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffemissionen des Motorfahrzeugverkehrs in Kraft**. Für neu immatrikulierte Personenwagen gelten nun die strengen US-83-Normen, die den Einbau von Katalysatoren unumgänglich machen. Ebenfalls auf diesen Zeitpunkt wurden verschärfte Abgasvorschriften für schwere Motorfahrzeuge und Motorräder wirksam. Nach einer Studie des BUS werden die bisher beschlossenen Massnahmen im Privatverkehr die Luftverschmutzung bis zum Jahr 2000 wesentlich reduzieren. Das vom Bundesrat gesetzte Minimalziel, den Schadstoffausstoss auf den Stand von 1960 zu reduzieren, wird bei den Stickoxiden aber bei weitem nicht erreicht werden, was vor allem dem Schwerverkehr anzulasten ist. Eine von der Vereinigung der Automobil-Importeure in Auftrag gegebene Studie über die Emissionen des Nutzverkehrs von 1950 bis 2000 kam zu optimistischeren Resultaten. Allerdings ging sie davon aus, dass in der Schweiz für den Schwerverkehr die strengen amerikanischen Vorschriften vollumfänglich übernommen würden. Ob und wann die US-Normen eingeführt werden, ist jedoch noch offen, da diese Bestimmungen weit über die für 1990 geplanten Abgasvorschriften hinausgehen.⁴⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Ein Zwischenbericht zur Nationalfondsstudie über den Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und **Atemwegserkrankungen bei Kindern** kam zu alarmierenden Ergebnissen. Der Zentralverband der Verbindung der Schweizer Ärzte (FMH), der sich besorgt zeigte über die Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung angesichts der zunehmenden Umweltschädigung, erarbeitete ein Umweltschutzprogramm und setzte eine ständige Arbeitsgruppe ein, die u.a. eine Dokumentation gesundheitsbezogener Daten im Zusammenhang mit Umweltschädigung aufbaut. Die Ärztinnen und Ärzte der Aktion "Luft ist Leben" richteten zudem einen Appell an den Nationalrat, er solle bei

seinen Beratungen über das Luftreinhalte-Konzept alles daran setzen, die Schadstoffbelastung der Luft in der gebotenen Eile auf den Stand der 50er Jahre zu verringern. Auch die Umweltschutzorganisationen, die das Luftreinhalte-Konzept als ungenügend erachteten, forderten das Parlament auf, zusätzliche Massnahmen zu beschliessen. Nur mit einer Verminderung des Verbrauchs von Treibstoff und chemischen Lösungsmitteln um je einen Drittel lasse sich eine Reduktion der Luftverschmutzung auf ein für Natur und Mensch ungefährliches Niveau erreichen. Mehrere kantonale und kommunale Behörden drängten ebenfalls auf ein einschneidendes Vorgehen. So verlangte etwa die Exekutive der Stadt Zürich die Prüfung von Massnahmen wie Benzinrationierung, autofreie Tage, Öko-Bonus und die Überwälzung der fixen Motorfahrzeugkosten auf die Benzinpreise, und der Zürcher Kantonsrat reichte eine Standesinitiative betreffend Erhebung der Motorfahrzeugsteuern über den Treibstoffpreis ein.⁴⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 18.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Verglichen mit der Waldebatte 1985, bei der die Räte die Erarbeitung des **Luftreinhalte-Konzepts** in Auftrag gegeben hatten, wurde nun in der Diskussion darüber ein wesentlich **ausgeprägteres Problembewusstsein quer durch alle Parteien hindurch deutlich**. Da das lufthygienische Ziel mit den im Luftreinhalte-Konzept vorgesehenen Massnahmen nicht erreicht werden kann und die Luftbelastung mit technischen Verbesserungen allein nicht in den Griff zu bekommen ist, gab sich nun – kurz vor den eidgenössischen Wahlen – auch die bürgerliche Mehrheit grün. Wenigstens verbal unterstützte sie Massnahmen, die sie bei früheren Debatten als nicht akzeptabel erachtet hatte. Allerdings überwies sie weitergehende Vorstösse vor allem der Linken und Grünen nur in der unverbindlichen Form von Postulaten. Unter Namensaufruf lehnte der Nationalrat die Prüfung einer Rationierung bzw. Kontingentierung von Benzin und Heizöl, eines Öko-Bonus oder motorfahrzeugfreier Tage mit 90:76 und die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen mit 90:77 Stimmen ab. Jedoch hiess er ebenfalls unter Namensaufruf mit 101:57 einen Eventualantrag betreffend Prüfung differenzierter Tempolimiten für Autos mit und ohne Katalysatoren gut. Der Ständerat seinerseits regte eine landesweite Aufklärungskampagne über die Gefahren der Luftverschmutzung und Verhaltensmöglichkeiten der Bevölkerung an und überwies auch eine Motion des Nationalrates (Schüle, fdp, SH, Mo. 86.834), die Vorkehrungen zur Ausmerzung der schadstoffintensiven Altfahrzeuge verlangt. Er verzichtete jedoch ebenfalls auf einschneidendere Massnahmen und gab etwa der Standesinitiative des Kantons Bern betreffend Vorbereitung einer Treibstoffrationierung mit 20:6 Stimmen keine Folge.⁴⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 18.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nicht zuletzt im Hinblick auf die Wahlen war vor allem die **Debatte im Nationalrat von den Medien mit Interesse verfolgt** worden. Ihr Ergebnis stiess in der Öffentlichkeit überwiegend auf Kritik und Enttäuschung. Während sich einzig die Automobilverbände zustimmend zu den Beschlüssen der grossen Kammer äusserten, wurden diese von den Umweltorganisationen, aber auch aus den Reihen der FMH Ärzteschaft scharf kritisiert. Vor allem stiessen sie sich daran, dass vom Bundesrat lediglich verlangt wurde, weitere Massnahmen zu studieren und deren Realisierbarkeit zu überprüfen, und dass einschneidende Massnahmen von FDP, SVP und grossen Teilen der CVP mit Hinweis auf die fehlende Akzeptanz blockiert würden, obwohl das grundsätzliche lufthygienische Ziel der Luftreinhalteverordnung unbestritten sei.

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 14.07.1989
SERGE TERRIBILINI

Le début de l'année 1989 a vu se développer sur les villes suisses un important smog. L'absence de vent et le beau temps dû à un anticyclone pratiquement immobile ont maintenu à basse altitude toutes les émanations polluantes telles que, principalement, le dioxyde de soufre (SO₂) – provenant des installations de chauffage – et le NO₂ – provenant du trafic automobile –. Contrairement aux hivers précédents, c'est le NO₂ qui fut la cause majeure de ce smog. Ceci conduisit à une série de recommandations de la part des autorités, notamment en vue de protéger les personnes sensibles (enfants, personnes âgées). A Genève, le Conseil d'Etat avait pris la décision de limiter la circulation des voitures non équipées de catalyseurs (plaques minéralogiques impairs les jours impairs, plaques pairs les jours pairs) si le taux de NO₂ se maintenait trois jours au-dessus de 160 microgrammes/m³, ce qui, de justesse, ne se produisit pas.⁴⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.06.1991
SERGE TERRIBILINI

La prise de **mesures immédiates contre l'ozone** a correspondu à l'attente des organisations de protection de l'environnement, même si certains les ont jugées insuffisantes ou incohérentes. Les associations d'automobilistes et une bonne fraction de la classe politique bourgeoise, suivis d'une part importante de la population (notamment romande), se sont par contre très nettement prononcées contre ces limitations. Il a été prétendu qu'il était absurde de prendre tout à coup des mesures urgentes alors qu'il y avait eu de pires années en matière d'ozone. De plus, rouler moins vite ne diminuerait pas les émissions d'hydrocarbures et ne modifierait donc pas la situation. Les opposants ont également accusé la Confédération de s'attaquer, dans sa politique de protection de l'environnement, de manière unilatérale et discriminatoire au trafic routier.⁴⁸

Lärmschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 14.09.1983
CLAUDE LONGCHAMP

Klagen werden immer wieder wegen **Belastungen durch den Lärm** laut. Juristisch gesehen bestand schon seit der Aufnahme des Umweltartikels in die Verfassung die Möglichkeit einer Lärmbekämpfung durch den Bund. Mit dem neuen Umweltschutzgesetz wurde nun ein vom BUS entwickeltes **dreistufiges System von Belastungslimiten eingeführt**. Ausgangspunkt bildet eine mittlere Stufe mit sogenannten Immissionsgrenzwerten. Diese werden so festgesetzt, dass die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich gestört wird. Tieferliegende Planungswerte bilden die untere Stufe. Sie werden als Richtschnur für zukünftige Anlagen und neue Bauzonen herangezogen. Eine obere Stufe schliesslich enthält Alarmwerte, welche Anhaltspunkte für die Beurteilung dringlicher Sanierungen geben. Die Diskussion im Verlaufe des Jahres ergab allerdings, dass das Wohlbefinden auch von subjektiven Präferenzen abhängig ist und nur ungenügend durch allgemeingültige, technisch definierte Limiten erfasst werden kann. Das BUS, die SGU sowie eine Fachtagung im Rahmen der Basler Messe «Pro Aqua – pro Vita 83» stellten die generelle Bekämpfung des Strassenlärms in den Vordergrund, während andere Stimmen Vorbehalte gegen neue Formen des Fliegens äusserten.⁴⁹

Bodenschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 25.09.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Zwei nationalrätliche **Motionen verlangten deshalb unverzüglich wirksame Massnahmen zum Schutz der Lebensgrundlage Boden**; sie wurden auf Antrag des Bundesrates in der abgeschwächten Form von Postulaten (Po. 84.589 und Po. 84.590) überwiesen. In ihrer Stellungnahme räumte die Landesregierung diesem Bereich hohe Priorität ein und bekundete die feste Absicht, eine rasche und umfassende Ausgestaltung der qualitativen Bodenschutzbestimmungen zu verwirklichen. Neben den Verordnungen über die Luftreinhaltung und über umweltgefährdende Stoffe soll die Verordnung über den Schadstoffgehalt des Bodens (VSBo) den Schutz der Bodenfruchtbarkeit garantieren, indem sie Grenzwerte für die Konzentration von zehn Schwermetallen festsetzt. In der Vernehmlassung wurde die VSBo zwar allgemein begrüsst, gleichzeitig aber als zu wenig weitgehend kritisiert. Der Schweizerische Bauernverband etwa hielt fest, dass ein andauernder und sicherer Schutz des Bodens nur erreicht werden könne, wenn Schadstoffe gänzlich ausgeschaltet würden. Die Kantone wiederum wünschten eine Ausdehnung der Grenzwerte auch auf andere Schadstoffe, wie beispielsweise die nur schwer abbaubaren chlorierten Kohlenwasserstoffe, sowie restriktivere Massnahmen bei bereits geschädigten Böden. Im Berichtsjahr konnte das ebenfalls in der VSBo vorgesehene nationale Beobachtungsnetz zur Ermittlung der aktuellen Bodenbelastung (NABO) aufgebaut werden, das eine langfristige Überwachung anhand ausgewählter und repräsentativer Standorte ermöglichen soll. Erste Ergebnisse der NABO-Untersuchungen, die vorläufig nur die Schwermetallbelastung erfassen, sind frühestens 1987/88 zu erwarten.⁵⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Die Diskussion der Frage, ob dem Waldsterben in absehbarer Zeit eine weit schwerer wiegende **Vergiftung des Bodens** folgen werde, gewinnt zunehmend an Bedeutung: Durch die Luftverschmutzung und den Sauren Regen gelangen immer grössere Giftstoffmengen aus der Abfallverbrennung, den Heizungen, der Industrie sowie aus den Motorfahrzeugabgasen in den Boden. Darüber hinaus machen sich negative Folgen der seit dem Zweiten Weltkrieg betriebenen Landwirtschaftspolitik bemerkbar, indem die Chemisierung des Landbaus sowie die intensive mechanische Bearbeitung mit schweren Maschinen zu Bodenschäden führen. Zur schleichenden Vergiftung trägt

insbesondere die Verseuchung mit Schwermetallen bei, die sich als nicht abbaubare Gifte im Boden anreichern. So enthält etwa Kunstdünger, aber auch Klärschlamm unter anderem Cadmium, das sich – einmal in die Nahrungskette gelangt – als «Zeitbombe» für die menschliche Gesundheit erweisen kann.⁵¹

Allgemeiner Umweltschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.11.1973
PETER GILG

Die Erhaltung der Umwelt in einer auf Wachstum ausgerichteten Zivilisation war weiterhin Gegenstand vielfältiger Auseinandersetzungen. Zum Teil standen diese in unmittelbarem Zusammenhang mit Fragen der Energieproduktion und der Verkehrsentwicklung, wie bereits an anderer Stelle gezeigt worden ist. Darüber hinaus dienten wiederum zahlreiche Tagungen, Aktionen und Veröffentlichungen der Bewusstmachung der Probleme und der Suche nach Lösungen. Die **Vorarbeiten für ein Ausführungsgesetz** zum 1971 in die Bundesverfassung aufgenommenen Artikel 24 septies boten Anlass, insbesondere die rechtlichen Voraussetzungen für eine Bewältigung der Aufgabe eingehend zu diskutieren. Von Bedeutung war dabei die Frage, ob der Umweltschutzauftrag des Bundes an der bestehenden Rechts- und Wirtschaftsordnung seine Grenze finde oder ob er selber grundrechtlichen Charakter habe.⁵²

Sozialpolitik

Bevölkerung und Arbeit

Arbeitszeit

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.04.2010
NATHALIE GIGER

Bundesrat Leuenberger mahnte die Bevölkerung, vermehrt zuhause zu arbeiten. Blieben Arbeitnehmer vermehrt zuhause und würden ihre Arbeit von dort aus erledigen, würde dies nicht nur den Strassenverkehr flüssiger machen und die Bahn in Spitzenzeiten entlasten sondern auch jährlich 67'000 Tonnen CO2 einsparen.⁵³

Sozialversicherungen

Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.05.2018
ANJA HEIDELBERGER

Im Mai 2018 schlug die WAK-SR vor, als Gegenstück zur Unternehmenssteuerreform der AHV aus dem vollständigen Demografieprozent der Mehrwertsteuer, einer Erhöhung des Bundesbeitrags sowie der Lohnbeiträge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern neu zusätzlich ungefähr CHF 2 Mrd. jährlich zukommen zu lassen – was von den Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im Mai 2019 angenommen wurde. Diese Idee einer Zusatzfinanzierung für die AHV kam jedoch nicht von ungefähr, hatten doch seit 2017 zahlreiche Mitglieder der eidgenössischen Räte Vorstösse für eine einmalige oder regelmässige **Zusatzfinanzierung für die AHV** eingereicht.

Den Anfang machte die FK-NR im Oktober 2017. Nachdem die Schweizer Stimmbewölkerung die Altersvorsorge 2020 kurz zuvor an der Urne abgelehnt hatte, beantragte die Kommission in einer parlamentarischen Initiative (Pa.lv. 17.496), der AHV im Jahr 2018 den im Budget 2018 frei gewordenen Betrag von CHF 441.8 Mio., der zuvor für die AHV geplant gewesen war, ihr nun aufgrund der abgelehnten Altersvorsorge aber verwehrt werden sollte, zukommen zu lassen. Dieser Vorschlag fand jedoch in der FK-SR keine Mehrheit.

In der Folge waren insbesondere Forderungen, wonach die SNB eine Finanzaufholung an die AHV leisten solle, prominent. Den ersten Schritt machte diesbezüglich Peter Keller (svp, NW; Ip. 18.3124) mit einer Interpellation. Da die SNB seit Januar 2015 einen Negativzins von 0.75 Prozent auf die Gelder, die bei ihr lagerten, kassierte und dadurch auf Kosten der Schweizer Sparerinnen und Rentnerinnen und Rentner 2015 bis 2017 fast CHF 5 Mrd. eingenommen habe, wollte er vom Bundesrat wissen, ob dieser ebenfalls der Meinung sei, dass die entsprechenden Gelder nach Beendigung der ausserordentlichen Massnahmen durch die SNB wieder der Schweizer Bevölkerung zurückgegeben werden sollten – etwa über die AHV. Der Bundesrat erklärte sich dabei mit der aktuellen Regelung, die eine Ausschüttung der Gewinne an die Bevölkerung ermögliche, aber auch die Unabhängigkeit der SNB gewährleiste, zufrieden. Ende 2018 folgte Alfred Heer (svp, ZH; Mo. 18.4327) mit einer Motion, die den Bundesrat beauftragen sollte, die Gewinnaufteilung der SNB so zu ändern, dass die von der Nationalbank erhobenen Negativzinsen vollständig auf Kosten des Bundes, dessen

Auszahlungen entsprechend gekürzt werden sollten, an die AHV fliessen sollten. Da der Bund faktisch keine Schuldzinsen bezahle und stattdessen sogar ein Zinsüberschuss auf neuen Bundesobligationen erwirkt werde, sei er einer der Profiteure der Negativzinsen, argumentierte der Motionär. Thomas Matter (svp, ZH; Pa.lv. 18.465) forderte in einer parlamentarischen Initiative – erfolglos –, dass die Nationalbank die Hälfte ihres Eigenkapitalzuwachses seit dem 31. Dezember 2007 einmalig an die AHV überweisen solle, sobald sich das internationale Finanzsystem und die Bilanzsumme der SNB normalisiert haben. Noch bevor sich der Nationalrat entschieden hatte, dem Vorstoss Matters keine Folge zu geben, wollte Maximilian Reimann (svp, AG; Pa.lv. 19.481) ebenfalls mit einer parlamentarischen Initiative dafür sorgen, dass die Erträge aus Negativzinsen nicht als Reingewinn der SNB verbucht werden, sondern der AHV – sowie allenfalls den Pensionskassen und der dritten Säule – zugute kommen.

Doch nicht nur im Bereich der Nationalbank, auch in weiteren Bereichen sah die SVP Potenzial für eine Unterstützung der AHV. So reichte die SVP-Fraktion im September 2018 drei Motionen ein, mit denen die Rahmenkredite für die Entwicklungshilfe um CHF 1 Mrd. pro Jahr (Mo. 18.3755) respektive für den Asyl- und Flüchtlingsbereich vorgesehene Gelder um CHF 500 Mio. jährlich gekürzt (Mo. 18.3757) sowie die sogenannte Kohäsionsmilliarde für die EU gestrichen werden (Mo. 18.3756) und die frei werdenden Gelder der AHV zugeführt werden sollten. Mit entsprechenden Anträgen war sie zuvor im Nationalrat bei der Besprechung der STAF gescheitert. Die Motionen 18.3755 sowie 18.3756 fanden jedoch in der Herbstsession 2019 ausserhalb der SVP keinen Anklang und wurden entsprechend deutlich abgelehnt. Die Motion 18.3757 wurde bis zum Ende der Herbstsession 2019 noch nicht behandelt.

Einen weiteren Vorschlag für eine Zusatzfinanzierung für die AHV machte Luzi Stamm (svp, AG; Pa.lv. 19.435) – und somit wiederum ein Mitglied der SVP-Fraktion – im Mai 2019 in einer parlamentarischen Initiative. Demnach sollen zukünftig aufgrund von fix installierten Überwachungsgeräten ausgestellte Bussen und Geldstrafen im Strassenverkehr in den AHV-Fonds fliessen. Dabei ging es ihm jedoch nicht in erster Linie um die Finanzierung der AHV, sondern vor allem um die Überwachungsgeräte. Durch eine solche Änderung würden diejenigen Stellen, die Überwachungsgeräte aufstellen, nicht direkt von diesen profitieren, wodurch sichergestellt werden könne, dass diese tatsächlich zur Sicherheit, nicht nur für den Profit installiert würden.

Im September 2018 reichte schliesslich mit Beat Flach (gjp, AG; Po. 18.4009) auch ein Mitglied der Grünliberalen Fraktion ein Postulat ein, gemäss dem der Bundesrat die Höhe der Zusatzfinanzierung für die AHV und IV durch eine Legalisierung von Cannabis und eine Besteuerung analog zu Tabak berechnen sollte. Dieselbe Problematik nahm auch Fabian Molina (sp, ZH; Anfrage 19.1039) im Juni 2019 in seiner Anfrage an den Bundesrat auf.

Eine Unterstellung von Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs unter den reduzierten Mehrwertsteuersatz sowie eine Erhöhung des Normalsatzes zugunsten der AHV forderte die Jugendsession 2017 in einer Petition (Pet. 18.2006).⁵⁴

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die „Bahnkarte 25“ soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.⁵⁵

Konservative und Rechte Parteien

Unter der Führung des Bruders des verstorbenen Giuliano Bignasca, Attilio Bignasca, versuchte die Lega an ihre Wurzeln anzuknüpfen. Anfang der 1990er Jahre fuhren Legisti aus Protest gegen das damals verhängte sommerliche Tempolimit im Schnecken tempo auf der Autobahn von Airolo nach Chiasso. Diese „**Karawane der Freiheit**“ sollte am 26. Juli des Berichtsjahrs von Attilio Bignasca erneut in Gang gesetzt werden. Diesmal wollte die Lega gegen die geplante Erhöhung der Gebühren für die Autobahnvignette auf CHF 100 die „Gerichtsvollzieher aus Bern“ aufscheuchen. Die Aktion wurde allerdings ein Flop, weil sich lediglich 20 Autos in die Karawane einreihen.⁵⁶

Verbände

Landwirtschaft

In seiner neuesten Broschüre betonte der SBV in Bezug auf die Trinkwasser- und die Pestizid-Initiative, dass der **Gebrauch von Pestiziden** für viele Bauern von existenzieller Bedeutung sei. Dass es aber Handlungsbedarf gebe, räumte der Präsident des Verbandes Markus Ritter (cvp, SG) ein. Man wolle sich konsequent an den Aktionsplan Pflanzenschutz des Bundes halten. Jedoch, so Ritter weiter, müsse die Qualität der Lebensmittel gewahrt werden können, denn die «Toleranz der Kunden» bei Qualitätsabweichungen sei klein. Es sei daher nicht gerecht, wenn nun die Bauern als Sündenbock herhalten müssten. Dass der SBV die Probleme anerkennt, lobte derweil die Landwirtschaftsexpertin des WWF Daniela Hoffmann. Allerdings sei der hohe Pestizidverbrauch tatsächlich problematisch. Sie appellierte deshalb an die Bauern, den Worten auch Taten folgen zu lassen und Lösungen zu erarbeiten.⁵⁷

-
- 1) BBl, 1962, I, S. 1060 ff.; BBl, 1984, I, S. 122 ff.; Presse vom 1.12.80; SGT, 3.12.80; NZZ, 10.1.81, 26.5. und 30.6.84; BaZ, 15.3., 10.8. und 29.12.84; TA, 21.4.84.
 - 2) Kundgebungen mit mindestens 1000 Beteiligten (ohne 1. Mai-Demonstrationen): Bern: Bund, 15.3.10 (6000/Frauen für Gleichstellung); TA, 20.4.10 (2000/Wirte zu MwSt); Bund, 28.6.10 (4000/für mehr Rechte für Ausländer); NZZ-So, 26.9.10 (1000/gegen Verfolgung von Christen); Bund, 25.11.10 (1200/Postangestellte gegen Rationalisierung); Bund, 1.11.10 (2500/gegen Sparmassnahmen bei der IV); BZ, 13.11.10 (4000/Lehrer für bessere Arbeitsbedingungen); BZ 4.10.10 (1000/Antifaschistischer Abendspaziergang, Linksautonome); Freiburg: BZ, 6.9.10 (2000/Gegen Schliessung Brauerei Cardinal); Genf: Bund, 1.11.10 (1500/Jugendliche für Konzertlokale); BAZ, 24.8.10 (2000 Velofahrer gegen Autoverkehr); Gösigen (SO): Bund, 25.5.10 (4000/gegen AKW); Zürich: TA, 29.11.10 (1500/ Protest gegen Annahme der Ausschaffungsinitiative); NZZ 12.4.10 (5000/ Solidaritätskundgebung für Tibet).
 - 3) BZ, 7.10.91.; Longchamp / Hardmeier (1991): VOX-Analyse der Nationalratswahlen 1991; NQ, 25.10.91.
 - 4) AB SR, 1986, S. 351 ff.; Presse du 26.7.86; WoZ, 32, 8.8.86
 - 5) BU, 23.7.18; LZ, 30.7.18; NF, TA, TG, 4.8.18; 24H, NZZ, 6.8.18; 24H, AZ, NZZ, TA, 7.8.18; 24H, AZ, SGL, SGT, SN, TA, 8.8.18; NWZ, 9.8.18; TZ, 10.8.18; NF, 11.8.18; SGL, 14.8.18; Blick, TZ, 24.8.18; TG, 19.9.18; BaZ, 26.9.18
 - 6) Dümmler et Roten (2018), Une politique agricole d'avenir; AVF, Blick, LT, Lib, TG, 8.9.18
 - 7) Exp, NZZ, 19.3.20; 24H, 20.3.20; TA, 21.3.20; 24H, 24.3.20; AZ, Lib, WW, WoZ, 26.3.20; LT, 28.3.20; NZZ, TA, 1.4.20; NZZ, 2.4.20; Blick, 9.4., 11.4.20; So-Bli, 12.4.20; AZ, 15.4.20; So-Bli, 19.4.20; NZZ, 20.4.20; 24H, 24.4.20; LT, 7.5.20; 24H, NZZ, 18.5.20; AZ, 25.5.20; LT, 28.5.20; APZ, 10.7.20; CdT, LT, 16.7.20
 - 8) RFS, 9, 27.2.1990.; Presse du 26.7.90; NZZ, 14.7.90; Dém., 18.7.90; RFS, 27/28, 3.7.90 et LID-Pressedienst, 1655, 29.6.90
 - 9) BO CN, 1992 p. 1077 s.
 - 10) BaZ, 9.1. und 8.12.88; NZZ, 16.1., 5.5., 20.5. und 30.6.88; TA, 3.2. und 20.5.88; BZ, 23.3.88; Vat., 14.4.88; Suisse, 17.5.88; SGT, 3.6.88; SHZ, 21.7.88; Ww, 29.9.88.; Keller und Weisskopf (1988), Integrierte Pflanzenproduktion. Ergebnisse einer Standortbestimmung in der Schweiz.
 - 11) Boecker et al. (2018), Modelling the effects of a glyphosate ban on weed management in silage maize production, pdf; Blick, 25.10.17; LZ, 26.10.17; TG, 3.11.17; TA, 13.11.17; LMD, 17.11.17; So-Bli, 19.11.17; LT, LZ, TA, 20.11.17; LT, 27.11.17; Lib, 28.11.17; TA, 29.11.17; LT, 5.12.17; 24H, 8.12.17
 - 12) LT, NF, NZZ, SGT, 12.7.19; So-Bli, 14.7.19; Blick, 17.7.19
 - 13) Agriculture du futur: Vision 2030; RTS: Activistes du climat et agriculteurs manifestent ensemble à Berne; AZ, LT, 19.2.20; WoZ, 20.2.20; LT, 24.2.20; WoZ, 26.3.20
 - 14) TG, 27.7.20; 24H, So-Bli, 2.8.20; 24H, 3.8.20
 - 15) 24H, 22.11.21; TA, 27.7.21; NWZ, 2.9.21; AZ, 1.10.21; Lib, 22.11.21
 - 16) Website Förderverein H2 Mobilität Schweiz ; NZZ, 15.2.20; BLZ, 17.4.20; Lib, 26.6.20; LT, SGT, 8.7.20; LT, 14.7.20; SGT, 17.7.20; AVF, 18.7.20
 - 17) TA, 5.10.20; SGT, 9.10., 10.10.20; AVF, 13.10.20; SGT, 24.11.20; TG, 1.2.21; SGT, 24.3.21; CdT, 29.7.21; AZ, 3.8., 22.10.21
 - 18) JdG, 16.7.97.
 - 19) Medienmitteilung ETHZ vom 4.10.21; Studie ETHZ vom Juli 2021; AZ, CdT, NZZ, TA, 5.10.21; NZZ, 16.10.21
 - 20) Presse des 18.7. et 19.7.90; BaZ, 21.7.90.; NZZ et JdG, 4.9.90.; Presse des 27.7., 31.7., 8.8. et 9.8.90; NZZ, 28.7 et 4.8.90; BaZ, 1.8.90; SGT, 7.8.90; LNN, 13.8.90; 24 Heures, 14.8.90; DP, 1004, 16.8.90.
 - 21) Presse des 14.8., 29.8., 30.8. et 31.8.90; JdG, 25.8.90; TA, 31.8.90; DP, 1006, 6.9.90.
 - 22) BZ, 5.10.90; JdG, 6.10. et 18.12.90.
 - 23) LT et, SZ, 30.6.10; SoS, 10.7.10; NZZ, 13.8.10.
 - 24) NZZ und TA, 21.11.11; Presse vom 22.11.2011; Lit. "Institut für Wirtschaftsstudien Basel (Hg.) (2011), Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels und der Bau einer zweiten Röhre".
 - 25) Presse vom 16.2.11, CdT, 30.3. (Kostenschätzungen der Tessiner Bauunternehmer), 31.3. (Verladekonzept der Alpeninitiative) und 9.5.11; SoS, 21.4., 28.5. und 19.12.11; NLZ, 16.6.11 (Gotthard-Komitee); NZZ, 21.11.11.
 - 26) SGT, 17.7.82
 - 27) AB NR, 1984, S. 973 f.; AB NR, 1984, S. 975 f.; NZZ, 13.3., 1.9., 18.9. und 9.2.84; TAM, 29.9.84; BaZ, 2.11. und 22.12.84; SGT, 6.11.84
 - 28) AB NR, 1986, S. 1624 ff.; AB NR, 1986, S. 1658; AB NR, 1986, S. 632; AB NR, 1986, S. 633 ff.; AB NR, 1986, S. 638; AB NR,

- 1986, S. 639; AB NR, 1986, S. 642 f.; AB SR, 1986, S. 102 f.; BUS (1986). Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs 1950-2000.; BaZ, 16.1., 1.8., 19.8. und 3.9.86; Vr, 14.3. und 13.5.86; NZZ, 21.3., 27.3., 23.4. und 2.9.86; BZ, 3.4. und 17.12.86; Bund, 12.5.86; SGT, 12.5. und 24.6.86; TA, 13.5., 5.6., 27.6., 16.8., 22.8. und 29.12.86; Vat., 13.5., 1.10.86; Presse vom 18.9.86; VCS-Zeitung, 1986, Nr. 3, S. 9; Verkehrswirtschaft 1986, S. 113 ff.; H. Guggenbühl, «Bauen für den Unterhalt», in Bilanz, 1986, Nr. 2, S. 40 ff.; Mühleman (1986). Zur Zukunft des Autos.; Studer (1986). Strassenverkehr und Umweltschutz.; Verhandl. B. vers., 1986, V, S. 103 f.; Verhandl. B.vers., 1986, S. 37
- 29) JdG, 17.5.90.; Presse du 3.3.90; Suisse, 16.6.90.
- 30) BO CE, 1991, p. 954 ss.; BO CN, 1991, p. 1049; BO CN, 1991, p. 2276 ss.; Presse du 27.11., 10.12., et 11.12.91; Suisse, 6.11.91; NQ, 2.11. et 19.12.91.
- 31) Presse du 3.7 et 8.11.04 (manifestation); QJ, 9.7.04; LT, 19.10.04; 24h, 5.11.04.
- 32) NZZ, 8.12.07.
- 33) AZ, 10.7.21; TA, 13.7.21; AZ, 15.7.21; TA, 26.7.21; Blick, 27.7.21; TA, 11.8.21; So-Bli, 22.8.21; LT, 8.9.21
- 34) Presse du 15.10. et 13.11.91.
- 35) NZZ, 20.11.67; Heimatschutz, 62/1967, S. 100 f.; Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung, 68/1967, S. 417 ff.
- 36) NZZ, 23.1., 6.2., 4.6., 10.10. und 23.12.69; Bund, 30.11. und 7.12.69.
- 37) AB NR, 1985, S. 1405 ff.; AT, 23.1.85; Bund, 26.1. und 11.9.85; TA, 14.8. und 18.10.85; Presse vom 20.8. und 21.10.85; Bilanz, 1985, Nr. 10.; BBL, 1984, II, S. 859; Broggi und Reith (1984). Beurteilung von Wasserkraftprojekten aus der Sicht des Natur- und Heimatschutzes.; SGU-Bulletin, 1986, Nr. 1; Schweizer Naturschutz, 1986, Nr. 1
- 38) NZZ, 13.5.88; BZ, 31.5., 2.6., 6.6., 9.6., 14.6., 16.6., 20.6., 23.6., 27.6., 18.8., 30.8. und 31.8.88; Vat., 6.9.88; SGU-Bulletin, 1988, Nr. 1; Schweizer Naturschutz, 1988, Nr. 3
- 39) Presse du 18.7. et 3.11.92
- 40) AB NR, 1984, S. 1416; Presse vom 11.5.84; NZZ, 2.6., 3.7., 26.7., 7.9., 22.9.84 und 14.11.84.
- 41) TA, 13.8., 19.9. und 10.10.74; NZZ, 16.8. und 18.8.74.
- 42) Lib., 19.3. et 11.5.79; TLM, 13.4.79.
- 43) AB NR, 1983, S. 1463; AB NR, 1983, S. 1498; AB SR, 1983, S. 715 f.; AS NR, 1983, S. 144; BUS, Luftbelastung 1982, Bern 1983; LNN, 25.1.83; Ww, 2.3.83; Vr, 26.8.83; Presse vom 17.9.83; NZZ, 6.10. und 16.12.83; BaZ, 2.12. und 6.12.83; Suisse, 3.12.83; TA, 3.12.83.
- 44) BUS-Bulletin, 1987, Nr. 1, S. 21 ff.; BUS-Studie (1986). Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs 1950-2000; Presse vom 14.1.87; SHZ, 15.1.87; NZZ, 19.1. und 29.9.87; LNN, 24.1.87; Ww, 5.3.87; BZ, 17.9. und 18.9.87; TA, 14.10.87.
- 45) INFRAS (1987). Luft zum Leben. Dokumentation zum Luftreinhaltekonzept 1986 des Bundesrates.; NZZ, 16.1., 16.2., 12.3., 21.3. und 23.6.87; SGT, 5.2.87; TA, 6.2., 7.2. und 19.2.87; Vr, 6.2.87; Presse vom 7.3. und 25.11.87; 24 Heures, 25.3.87; TAM, 4.4.87; Blick, 25.4.87; AT, 21.9.87; Vat., 11.12.87.; Verhandl. B. vers., 1987, IV, S. 15
- 46) AB NR, 1987, S. 1034; AB NR, 1987, S. 1431 f.; AB NR, 1987, S. 1903; AB NR, 1987, S. 261 ff.; AB NR, 1987, S. 268 f.; AB NR, 1987, S. 300 ff.; AB NR, 1987, S. 565; AB SR, 1987, S. 269 ff.; Presse vom 20.2., 11.3., 12.3., 13.3., 17.7., 18.3., 21.3., 11.6.87; NZZ, 28.2., 27.3., 30.5. und 17.6.87; wf, 23.3.87; BaZ 17.6.87.
- 47) TA, 24.1.89; Vat., 6.2.89; 24 Heures, 6.2. et 8.2.89; BaZ, 7.2. et 11.2.89; Presse du 8.2., 10.2. et 14.7.89; Suisse, 8.2.89; L'Hebdo, 9.2.89; TW, 11.2.89; DP, 16.2.89.
- 48) NZZ, 23.1. et 31.5.91; Bund, 23.1.91; TW, 10.6.91; VO, 23. 6.6.91; Presse des 4.-8.6.91
- 49) BBL, 1983, III, S. 1040 ff.; BUS (1983). Strassenlärmmodell für überbaute Gebiete.; Böhlen (1983). Lärm – Strassenverkehrslärm.; Plan, 40/1983, Nr. 5, S. 14 ff.; TA, 10.1. und 7.10.83; AT, 1.6.83; TW, 14.9.83.
- 50) AB NR, 1985, S. 1235 f.; AB NR, 1985, S. 2282; AB NR, 1985, S. 718 ff.; AS NR, 1985, S. 194; NZZ, 25.1.85; BaZ, 2.2.85. BaZ, 11.2. und 12.2.85; Presse vom 21.8.85.
- 51) BUS (1984). Cadmium in der Schweiz.; Bodenkundliche Gesellschaft der Schweiz (1985). Boden – bedrohte Lebensgrundlage?; Gottlieb-Duttweiler-Institut (1985). Stirbt der Boden? Die schleichende Vergiftung unserer Lebensgrundlage.; Müller (1985). Unser Boden – der letzte Dreck?; SBN (1985). Lebensraum Boden.; Vr, 4.1.85; AT, 9.1.85; Vat., 1.2., 6.8., 10.8. und 16.11.85; PZ, 20.2.85; TA, 26.4.85; Ww, 27.6.85; SZ, 27.8.85; Rote Revue, 64/1985, Nr. 1; Documenta, 1985, Nr. 2; Bilanz, 1985, Nr. 7.
- 52) Frey (1972). Umweltökonomie.; Jahrbuch für Umweltschutz (1973); JdG, 15.2.73; Bund, 15.2., 27.4., 28.4. und 29.4.73; IdG, 4.5., 5.5., 6.5., 7.5. und 8.5.73; Ldb, 12.6.73; NZZ, 18.6.73; Vat., 8.10.73; NZ, 27.11.73; Schweizerische Bauzeitung, 91/1973, S. 1220 ff.; Les Cahiers protestants, 1973, Nr. 6.; Müller-Stahel (1973). Schweizerisches Umweltschutzrecht.; Programm der Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz (1973). Massnahmenkatalog Verkehr und Siedlung zur Erhaltung der Umweltqualität.; Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz (1973). Umweltschutz beginnt zu Hause.
- 53) NLZ, 23.4.10.
- 54) Frage 19.1039; Ip, 18.3124; Jugendsession 2017; Mo, 18.2006; Mo, 18.3755; Mo, 18.3756; Mo, 18.3757; Pet, 18.2006
- 55) NZZ, 21.1.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.
- 56) CdT, 22.7.13; CdT und LZ, 24.7.13; TA und LZ, 25.7.13; NZZ, 26.7.13; Presse vom 27.7.13; CdT, 7.8. und 13.8.13.
- 57) AZ, LZ, SGT, 14.7.18