

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 23.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagnote | Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Natur und Umwelt |
| Akteure | Keine Einschränkung |
| Prozesstypen | Gesellschaftliche Debatte |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2023 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Benteli, Marianne
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gsteiger, Christian
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gsteiger, Christian; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Natur und Umwelt, Gesellschaftliche Debatte, 1983 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Grundlagen der Staatsordnung | 1 |
| Politische Grundfragen | 1 |
| Nationale Identität | 1 |
| Staatsjubiläen | 3 |
| Wirtschaft | 3 |
| Wirtschaftspolitik | 4 |
| Wirtschaftsordnung | 4 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 5 |
| Verkehr und Kommunikation | 5 |
| Verkehrspolitik | 5 |
| Strassenverkehr | 6 |
| Eisenbahn | 6 |
| Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr | 7 |
| Umweltschutz | 8 |
| Naturgefahren | 8 |
| Luftreinhaltung | 8 |
| Allgemeiner Umweltschutz | 9 |
| Sozialpolitik | 9 |
| Gesundheit, Sozialhilfe, Sport | 9 |
| Gesundheitspolitik | 9 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------------------|---|
| BUWAL | Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft |
| EJPD | Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement |
| EU | Europäische Union |
| SGG | Schweizerische Gemeinnützige Gesellschaft |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| ASTRA | Bundesamt für Strassen |
| EMPA | Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| SGV | Schweizerischer Gewerbeverband |
| BGST | Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr |
| VCS | Verkehrs-Club der Schweiz |
| EG | Europäische Gemeinschaft |
| Sapaldia | Schweizer Kohorten Studie: Luftverschmutzung und Atemwegserkrankungen bei Erwachsenen (Swiss study on Air Pollution And Lung Disease in Adults) |
| ZHAW | Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften |
| SGV | Schweizerischer Gemeindeverband |
| MeteoSchiwe | Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie |
| TGV | Hochgeschwindigkeitszug |
| ETHZ | Eidgenössische Technische Hochschule Zürich |
| S-Bahn | S-Bahn |
| LITRA | Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr |
| VöV | Verband öffentlicher Verkehr |

| | |
|--------------------|--|
| OFEFP | Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage |
| DFJP | Département fédéral de justice et police |
| UE | Union européenne |
| SSUP | Société suisse d'utilité publique |
| OFT | Office fédéral des transports |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| EMPA | Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| USAM | Union suisse des arts et métiers |
| LOST | Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics |
| ATE | Association transports et environnement (ci-devant AST) |
| CE | Communauté européenne |
| Sapaldia | Étude suisse de cohorte sur la pollution atmosphérique et les maladies respiratoires chez l'adulte (Swiss study on Air Pollution And Lung Disease in Adults) |
| ZHAW | Haute école des sciences appliquées de Zürich |
| ACS | Association des communes suisses |
| MétéoSuisse | Office fédéral de météorologie et de climatologie |
| TGV | Train à grande vitesse |
| EPFZ | École polytechnique fédérale de Zürich |
| RER | Réseau express régional |
| LITRA | Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic |
| UTP | Union des transports publics |

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Politische Grundfragen

Nationale Identität

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.02.2017
KAREL ZIEHLI

A l'invitation de la Neue Zürcher Zeitung, **les président-e-s des quatre plus grands partis échangent leurs points de vue sur leur idée de la patrie** (ou "Heimat" en allemand). Petra Gössi pour le Parti libéral-radical et Albert Rösti pour l'Union démocratique du centre citent l'élément de la nature comme constitutif de leur vision de la patrie. Pour les deux également, la patrie est l'endroit où l'on se sent à l'aise, en sécurité et où l'on a ses proches. Le président du Parti socialiste, Christian Levrat, quant à lui construit son image de la patrie autour de la variété et du vivre ensemble entre différentes cultures, langues et religions. Gerhard Pfister – président du Parti démocrate chrétien – fait également mention de la diversité et cite pour exemple son canton d'origine, Zoug, comme étant une Suisse en miniature – un canton où la campagne et le monde international se côtoient.

Les chef-fe-s de partis ont également réagi aux réponses d'un questionnaire sur cette idée de la patrie, fait par l'institution et musée "Stapferhaus" de Lenzbourg en Argovie. Celui-ci révèle que les 1000 suisses interrogés lient leur sentiment de patrie principalement aux humains y vivant, aux paysages et aux traditions. L'importance de la nature ressort fortement de ce sondage – les montagnes y prenant une signification particulière – et cela même pour les citoyens. Selon le politologue Michael Hermann qui a analysé les résultats, la nature ferait même office d'agrafe patriotique. Par ailleurs, les personnes estimant que la patrie est en danger (la moitié des sondé-e-s) citent en premier lieu la destruction de la nature, puis le bétonnage intensif et troisièmement les cultures étrangères comme sources de menace.

Albert Rösti voit dans ces différentes menaces un vecteur commun qu'est l'immigration et postule que les Suisses et Suissesses se rattachent à une langue et à des valeurs communes. Il rappelle, par ailleurs, que tous ceux habitant en Suisse doivent respecter l'ordre juridique ainsi que la Constitution fortement teintée – tout comme l'hymne national – de christianisme. Christian Levrat fait remarquer que la Suisse ne possède pas qu'une langue commune et n'est pas faite que d'une seule culture unie. A la culture chrétienne prônée par les présidents de l'UDC et du PDC, il oppose la Suisse moderne et libérale fondée en 1848. Petra Gössi, quant à elle, estime, tout comme Christian Levrat, que la Suisse est un Etat séculaire, reposant sur les valeurs des Lumières et de la liberté. Malgré tout, elle considère qu'une Suisse multiculturelle ne peut fonctionner. Gerhard Pfister, en réponse aux propos de Christian Levrat, est de l'avis que la gauche sous-estime l'apport et l'influence du christianisme sur notre société, et considère que le christianisme (ainsi que le judaïsme) a été le socle de la démocratie. Ce dernier estime également que cette peur de la destruction de la nature est à lier avec la peur de la croissance. Le oui à l'initiative dite "d'immigration de masse" est un signe qui irait en ce sens.

L'une des autres menaces ressortant du questionnaire est la globalisation. Celle-ci est perçue différemment par les quatre président-e-s. Pour le chef de file du Parti socialiste, l'évolution du droit international est l'un des aspects positifs de ce phénomène, car cela permet de contrôler les firmes multinationales. Le président de l'UDC, quant à lui, considère que la libre circulation des matières est fondamentale pour le bon fonctionnement de l'économie, mais que celle-ci ne doit surtout pas s'accompagner de la libre circulation des personnes – vue comme non-compatible avec le sentiment de patrie. Petra Gössi reconnaît que la globalisation et les changements rapides qu'elle implique font peur et estime que le rôle de la politique est de préparer au mieux les gens devant subir ses effets négatifs. Finalement, Gerhard Pfister voit un contre-mouvement à ce phénomène de globalisation où cette idée de patrie deviendrait de plus en plus importante pour la population.¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.03.2020
CHRISTIAN GSTEIGER

Für das 2020 angebrochene Jahrzehnt der **20er-Jahre** wurden in den Medien Anfangs Jahr verschiedene **Zukunftsprognosen** veröffentlicht, zudem wurde der Zeitpunkt genutzt, um auf das vergangene Jahrzehnt zurückzublicken. Thematisch dominierten bei den eher vage gehaltenen Vorhersagen der Klimawandel, geopolitische Einschätzungen und allerlei technologische Entwicklungen – und ein gewisser Optimismus. Keine Beachtung erhielt in diesen Prognosen anfänglich die Covid-19-Pandemie; deren Auswirkungen wurden erst im März in Betracht gezogen.

Sehr wahrscheinlich werde die mittlerweile nicht mehr ganz so neue Blockchain-Technologie an Bedeutung gewinnen, berichtete die Aargauer Zeitung. Nicht nur im Bereich der Kryptowährungen, die sich zunehmend etablierten, auch bei Datenbanken und allerlei anderen kryptografisch gesicherten Anwendungen könnte sich die Blockchain einen festen Platz sichern. Im Bereich der Finanzen vertraue man hierbei aber noch immer eher auf Banken. Ob dereinst mit der Blockchain ein Algorithmus als – grob gesagt – dezentralisierte Kontroll- und Verschlüsselungsinstanz fungieren und das Vertrauen der Bevölkerung gewinnen könne, müsse sich aber erst noch zeigen.

Auch für den deutschen Trendforscher und Publizisten Matthias Horx war klar, dass in den 2020er-Jahren die Digitalisierung vorangetrieben werde: Als Jahrzehnt des digitalen Aufräumens und des sogenannten «Humanistischen Digitalismus» bezeichnete dieser die 2020er-Jahre in einem Interview mit der Aargauer Zeitung. Nachdem in den 2010er-Jahren diesbezüglich vieles schiefgelaufen sei, etwa durch die ungebremste Verbreitung von Fake-News und Hate-Speech, werde fortan die Digitalisierung vermehrt von «menschlicheren» Anwendungsmöglichkeiten geprägt sein, auch werde damit die unbegrenzte «Datensammelei» von Google und Co. bald ein Ende haben. Wie dieser neue Umgang aussehen könnte, veranschaulichte Werner Vogel, Technologiechef des Onlineriesen – und Datensammlers – Amazon, der die digitale Sprachassistentin «Alexa» vertreibt, im Januar am WorldWebForum in Zürich. Verbale Konversation, so Vogel, sei die natürlichste Art der Kommunikation. Dadurch, dass Sprachbefehle das heute noch vorherrschende Tippen vielerorts ersetzen werden, werde die Kommunikation mit Computern humaner gestaltet.

Ferner werde sich laut Horx der durch die Klimaerwärmung bedingte Handlungsdruck in allen Bereichen verstärken. Darauf werde man reagieren: Die Wirtschaft werde sich von den fossilen Brennstoffen wegbewegen und neue Treibstoffe oder sichere Varianten der Kernenergie werden an Bedeutung gewinnen, intelligente, dezentrale Stromnetze werden flächendeckend Strom erzeugen und der weltweite Fleischkonsum werde eher abnehmen. Geopolitisch, prognostizierte Horx, werde sich Europa mit seiner humanistischen Tradition behaupten und mit dem autoritären Staatskapitalismus Chinas, welches seine Einflussosphäre kontinuierlich expandiere, konkurrieren müssen.

Auch der Sonntags-Blick zitierte Horx' optimistische Einschätzungen: Trotz der weltweit vielen Konflikte und Vertriebenen oder den verheerenden Waldbränden in Brasilien und Australien sei es der Menschheit als Gesamtes nie besser gegangen, wenn auch durch omnipräsente Negativschlagzeilen oft das Gegenteil vermittelt würde. Denn Frauen in hohen Staatsämtern (Finnland, Neuseeland, Slowakei) und lebendige Protestbewegungen wie in Hongkong, Italien oder weltweit die Klimajugend seien durchaus positive Indikatoren für «gesellschaftliche Vitalität». Auch seien die angesprochenen technologischen Fortschritte ernstzunehmende Lösungen für die Klimakrise. Das Schlechte, resümierte Horx, werde natürlich fortbestehen. Doch das heisse stets auch, dass die Welt mit Lösungen darauf reagieren werde, weshalb man mit einer gewissen Zuversicht ins neue Jahrzehnt starten könne.

Im März dann hatte Horx abermals Gelegenheit, sich zu äussern, diesmal über den Umgang mit der Corona-Pandemie. Sein ernüchterndes Fazit war, dass nach Corona nichts mehr so sein werde, wie zuvor. Es gebe Momente, in denen die Zukunft die Richtung ändere, und der Ausbruch des Coronavirus sei so ein Moment gewesen. Viele seiner Einschätzungen für das angebrochene Jahrzehnt seien durch Corona in Frage gestellt worden: Vielleicht werde der Technik-Hype abflauen, vielleicht werde man sich mehr auf sich selbst und seine Mitmenschen besinnen und vielleicht werde man merken, dass die Welt sich zu schnell drehe. Kurzum: Die langfristigen Folgen der Pandemie müssten erst noch abgewartet werden.²

Staatsjubiläen

Im ganzen Land teilten am **Nationalfeiertag 2019** die Bundesrätinnen und Bundesräte der Bevölkerung ihre Gedanken zur Schweiz mit. Dabei wurden unter anderem der Klimawandel, die EU oder die Schweizer Sprachenvielfalt angesprochen.

Der Corriere del Ticino berichtete über Ignazio Cassis, der gleich alle vier Sprachregionen besuchte. In L'Etivaz (VD), Krauchthal (BE), Zuoz (GR) und Chiasso (TI) sprach der Bundesrat über die äusseren und inneren Grenzen der Schweiz, welche sowohl Herausforderung als auch Chance für das Land seien, da sie die Schweiz und ihre Sprachregionen definierten. Er selbst beabsichtige als Bundesrat, diese zu stärken und zu vereinen.

Auch Guy Parmelin hielt einen «Marathon» mit gleich drei Reden, wie die Tribune de Genève berichtete. In Weissenstein (SO), Rueyres und Étoy (VD) sprach er etwa über die «symbiose entre l'Etat et le citoyen helvétique» und meinte, die Schweiz habe viel mehr Potenzial, als dass sie «reale Probleme» habe.

Simonetta Sommaruga besuchte den Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut (FR), wo sie den Klimawandel ansprach und sich, passend zur Lokation, mit Politikerinnen und Politikern und anderen Parkbesuchern über die Biodiversität, alpine Landwirtschaftszonen oder nachhaltige Forstwirtschaft austauschte.

«Unendlich dankbar» war laut dem Blick Ueli Maurer, der den Tag am Fête des Vignerons in Vevey (VD) feierte. Dankbar sei er für das Land, welches das Resultat harter Arbeit «Dutzender von Generationen» sei. Die heutige Schweiz verstehe er als deren Erbschaft und noch immer gelte es, für «Freiheit und Unabhängigkeit» einzustehen.

Ähnlich wie Cassis unterstrich Alain Berset, dass die Einzigartigkeit der Schweiz in ihrer Kultur- und Sprachenvielfalt liege. In Yverdon-les-Bains (VD) erwähnte er in seiner Ansprache den Klimawandel, den Zugang zur medizinischen Grundversorgung oder die Beziehungen zur EU und habe dabei laut der Zeitung «Le Temps» diesbezüglich die Frage in den Raum gestellt: «[...] en faisons-nous assez?»

Ebenfalls vom Klimawandel und von dessen potenziellen Schäden und Folgen für die Schweiz geprägt war die Rede von Viola Amherd in Münster (VS). Amherd erinnerte – entsprechend ihrem Departement – daran, dass eine «funktionstüchtige Armee», der Zivildienst sowie der Zivildienst die Bevölkerung jederzeit beschützten und unterstützten, auch im Falle von Naturkatastrophen.

In der Gemeinde Rorschach in ihrem Heimatkanton St. Gallen holte schliesslich Karin Keller-Sutter in ihrer Ansprache zuerst bis ins Jahr 1291 aus und skizzierte die lange Geschichte der Eidgenossenschaft, sprach dann aber auch über aktuelle Themen wie die EU, die Digitalisierung oder steigende Krankenkassenkosten.

Auch auf der Rütliwiese (UR) wurde traditionellerweise gefeiert, allerdings ohne Bundesrat, wie die Luzerner Zeitung berichtete: Dort übernahm die Urner Regierungsrätin und ehemalige Bundesratskandidatin Heidi Z'graggen (UR, cvp) das Zepter. Das Motto der diesjährigen Feier lautete «Milizarbeit als Engagement für die Gesellschaft», entsprechend waren der SGV und der Schweizer Feuerwehrverband zu Gast. Z'graggen ihrerseits sprach neben der Milizarbeit auch über die guten Beziehungen zu Europa und betonte, dass die Schweiz eine verlässliche und geschätzte Partnerin der EU sei. Auch den Föderalismus thematisierte sie: Dieser sei etwas, was sie glücklich mache und sie als «Grundlage für den Erfolg unseres Landes» betrachte.

Als Abschluss der Feier auf dem Rütli schliesslich wurde die Nationalhymne vorgetragen – mitsamt der viel diskutierten neuen Strophe, welche die Verwalterin des Rütli, die SGG, als offizielle Strophe in die Hymne aufnehmen möchte.³

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Wirtschaftsordnung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.12.1986
HANS HIRTER

Drastischer als alle wissenschaftlichen Analysen und Prognosen führten Katastrophen wie der Reaktorunfall in Tschernobyl (UdSSR), der Chemiebrand bei Basel und das Waldsterben der Öffentlichkeit und den politischen und wirtschaftlichen Führungskräften vor Augen, dass sich auf die Dauer die Fortführung des bisherigen weitgehend quantitativen Wirtschaftswachstums nicht mit dem Ziel der Erhaltung einer einigermaßen intakten Umwelt vereinbaren lässt. Die **Diskussionen um das als optimal erachtete Wirtschaftssystem entfernten sich vom traditionellen Gegensatz zwischen freier Marktwirtschaft und staatlicher Lenkung**. Insbesondere bei der politischen Linken und den Gewerkschaften, aber – zumindest ansatzweise – auch bei den Unternehmern und den bürgerlichen Parteien setzte sich vermehrt die Erkenntnis von der Notwendigkeit einer ökologisch orientierten Wirtschaft durch. Auf bürgerlicher Seite war insbesondere nach der Chemiekatastrophe bei Basel eine Zunahme der Einsicht in die Notwendigkeit staatlicher Regelungs- und Überwachungsfunktionen spürbar (vgl. dazu die Voten von Nationalrat Feigenwinter (cvp, BL) und Nationalrat Bremi (fdp, ZH) anlässlich der Parlamentsdebatte. Ob dieses Ziel mit marktwirtschaftlichen Steuerungsmitteln, wie beispielsweise der Internalisierung externer Kosten (Verursacherprinzip), oder mit staatlichen Verboten erreicht werden kann, wird zunehmend von einer Prinzipien- zu einer blossen Zweckmässigkeitsfrage.⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1986
HANS HIRTER

Wie die neue Wirtschaftsweise und der Weg zu ihr aussehen könnte, legte eine vom Bundesrat eingesetzte Expertenkommission dar. Das zu erreichende **Ziel einer primär auf qualitatives Wachstum ausgerichteten Wirtschaft** definierte die Gruppe als **Zunahme der individuellen und der gesellschaftlichen Lebensqualität**, die mit geringerem oder zumindest nicht ansteigendem Einsatz von nicht vermehrbaren oder regenerierbaren Ressourcen und mit reduzierter oder zumindest nicht zunehmender Umweltbelastung erzielt wird. Der Bericht der Expertenkommission geht davon aus, dass der Entwicklung und Anwendung neuer Technologien bei der Durchsetzung dieser Leitidee eine grosse Bedeutung zukommt. Nur ein rohstoffschonender Wertschöpfungsprozess unter Verwendung der neuesten informations-, gen- und biotechnologischen Erkenntnisse erlaube es der Wirtschaft, sich im internationalen Konkurrenzkampf zu behaupten und zugleich den Anliegen des Umweltschutzes zu genügen. Diese Umstellung stellt für Individuen und Unternehmen erhöhte Ansprüche namentlich in bezug auf Kreativität und Qualifikation. Für das Wirtschaftssystem verlangen die Experten einen Abbau von Wettbewerbsbehinderungen und von strukturbewahrenden Massnahmen. Im Bereich der Umweltschutzpolitik soll der Staat dem Verursacherprinzip mit der Inrechnungstellung externer Kosten und mit finanziellen Anreizen vermehrt Nachachtung verschaffen. Weitere Analysen der Studie beziehen sich auf einzelne Politikbereiche und auf die Funktionsweise des politischen Systems.⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1986
HANS HIRTER

In ersten Reaktionen wurde das Bestreben anerkannt, eine umfassende Gesamtschau vorzunehmen und zum Teil neue, zum Teil bekannte, jedoch heftig umstrittene Massnahmen vorzuschlagen. **Kritisiert wurde** hingegen, insbesondere von Unternehmerseite, dass das Bemühen der pluralistisch zusammengesetzten Expertengruppe um Einstimmigkeit sich in einer Vielzahl von widersprüchlichen Postulaten niederschläge. So etwa, **wenn einerseits die Erweiterung des persönlichen Handlungsspielraums gefordert und andererseits staatliche Lenkungsmaßnahmen zugunsten des Umweltschutzes befürwortet werden**. Der Bundesrat nahm vom Bericht Kenntnis und bezeichnete ihn als wichtige Anregung für seine zukünftige Politik. Er setzte im weiteren eine interdepartementale Arbeitsgruppe ein, die überprüfen soll, welche konkreten Massnahmen sich als Konsequenz aus den Ergebnissen der Studie für den Bund aufdrängen. Mit der Überweisung eines Postulats Longet (sp, GE) forderte der Nationalrat die Regierung zu einer ausführlichen Stellungnahme und zur Vorlage eines Zeitplans für die zu ergreifenden Massnahmen auf. Der Nationalrat regte mit einem Postulat (Po. 85.230) die vermehrte Anwendung marktwirtschaftlicher Instrumente (namentlich Lenkungsabgaben) in der Umweltschutzpolitik an.⁶

Infrastruktur und Lebensraum

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.⁷

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.⁸

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.⁹

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.¹⁰

Strassenverkehr

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%.¹¹

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.¹²

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La Suisse occidentale s'est, elle aussi, montrée attentive à son lien avec Alptransit, demandant, par la voix de la Conférence ferroviaire romande, une revalorisation du Simplon par le biais d'un raccordement au réseau TGV français, ce qui nécessiterait la construction du tronçon Genève-Mâcon. Par ailleurs, une solide opposition au projet du Conseil fédéral s'est créée dans le Kandertal (BE), emmenée par l'organisation "Pro Frutigen"; celle-ci désire un rallongement du tunnel du Lötschberg afin de protéger l'environnement de la vallée.¹³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 29.03.1992
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.¹⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Selon les CFF, l'explosion des **coûts de Rail 2000** (près du double de ce qui avait été prévu en 1987) pourrait conduire à un retard ou même un renoncement dans la construction de nouvelles lignes. Deux tronçons ont été particulièrement cités; il s'agit des nouvelles lignes entre Berne et Lausanne et entre Herzogenbuchsee (BE) et Soleure. Quoiqu'il en soit, de telles mesures ainsi que l'exposé des raisons de la hausse du prix du projet nécessiteront la publication d'un message complémentaire de la part du Conseil fédéral.¹⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.02.1993
SERGE TERRIBILINI

Face à l'explosion des coûts de Rail 2000, Adolf Ogi a annoncé qu'il voulait limiter les frais du projet à CHF 8 milliards, soit la moitié de son coût actuel. Cela signifie un **redimensionnement du projet** nécessitant de faire des choix parmi le paquet accepté en 1987 par le peuple. Une telle démarche pourrait signifier que le souverain serait éventuellement appelé à se prononcer une nouvelle fois. Pour sa part, la Délégation des finances des Chambres fédérales s'est également inquiétée de l'évolution des coûts de Rail 2000. Elle a considéré que le prix initial avait été sous-estimé et que, vu l'état des finances fédérales et des CFF, ainsi que les oppositions qui retardent la construction, la réalisation du projet était entravée et qu'un sévère amaigrissement s'imposait. Pour les CFF, ainsi que pour le CF, la construction par étape d'un Rail 2000 aminci ne nécessiterait pas d'arrêt fédéral supplémentaire soumis au référendum facultatif, ce qui n'est pas l'avis de H. Daniöth (pdc, UR), président de la commission des transports du CE, et de la majorité de cette dernière. En fin de compte, le gouvernement a décidé de ne présenter au parlement qu'un rapport sur le nouveau projet dans le courant de l'année 1994.¹⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.11.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFT a lancé une **procédure d'audition concernant l'ordonnance d'application de la LOST**. La controverse au sujet de l'armement éventuel de la police des transports a ainsi été ravivée. Le gouvernement a proposé de renoncer à armer les policiers, estimant que la situation ne l'exige pas. Si les entreprises de transport ont partagé cette opinion, la Conférence des directeurs cantonaux de la police et le syndicat des officiers de police ont au contraire jugé nécessaire d'autoriser le port d'armes à feu.¹⁷

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 24.12.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Grossversuche mit **Tempo 30 in Wohnquartieren** konnten bisher nicht durchgeführt werden, da die Rechtsgrundlage für eine Zonensignalisation fehlte. Nachdem mehrere Gesuche abgelehnt werden mussten, schickte das EJPD eine entsprechende Änderung der Strassensignalisationsverordnung in die Vernehmlassung. Während die Neuerung selbst mehrheitlich positiv aufgenommen wurde, stiess die vorgesehene Regelung der Details auf Opposition und wurde vom Schweizerischen Städteverband, vom VCS und den Umweltorganisationen als zu restriktiv und nicht praktikabel kritisiert.¹⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Le RER (**réseau express régional**) zurichois est entré en service en 1990. Son élaboration s'est principalement faite sur un réseau déjà existant par une rationalisation, une optimisation et une amélioration de l'offre, des horaires et des correspondances. Un tel modèle tente plusieurs autres agglomérations suisses. En premier lieu, Berne, dont le projet est assez avancé puisqu'il a été présenté par le gouvernement cantonal et que la commission du grand Conseil a entamé ses travaux. Le parlement devrait se prononcer en 1991 et le RER, prévu pour desservir toute la région environnante, devrait être prêt pour 1997. Bâle, Lausanne et Genève ont également commencé à étudier la possibilité de créer une telle infrastructure.¹⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.05.2007
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, l'Union des villes suisses a vivement regretté la **faiblesse des montants alloués au trafic d'agglomération dans le cadre du fonds d'infrastructure** (CHF 20,8 milliards sur vingt ans). Seuls CHF 6 milliards seront consacrés aux agglomérations, dont CHF 2,5 milliards ont déjà été attribués par le parlement à 23 projets jugés urgents. Les CHF 3,5 milliards restants seront répartis entre quelques programmes d'agglomération parmi les 36 en cours d'élaboration. Par conséquent, seule une partie des projets obtiendra un financement et l'objectif proclamé du fonds ne sera pas atteint faute de moyens financiers.²⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.07.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Juli 2020 beschloss der Bundesrat aufgrund der Corona-Pandemie auf den 6. Juli 2020 eine generelle **Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr** einzuführen. Diese gilt für Personen ab 12 Jahren, welche ein öffentliches Verkehrsmittel (inklusive Flugzeug) benutzen. Die mediale Debatte über das Maskentragen im öffentlichen Verkehr hatte sich jedoch bereits seit April 2020 entwickelt. So forderte beispielsweise die NZZ schon Ende April ein Maskenobligatorium für den öffentlichen Verkehr; von Seiten der Behörden gab es damals jedoch nur die Empfehlung, zu Stosszeiten eine Maske zu tragen. Zwei Wochen später war es erneut die NZZ, die darauf hinwies, dass auch das Personal des öffentlichen Verkehrs die Einführung der Maskenpflicht verlange, da nur wenige Fahrgäste die Empfehlung, Maske zu tragen, befolgten. Somit seien die Angestellten im öffentlichen Verkehr, sowie die Fahrgäste selber, ungeschützt. Zudem werde die Lage mit den nächsten anstehenden Lockerungsschritten noch heikler. Im Sonntagsblick folgten sodann der Ökonom Ernst Fehr, Marcel Tanner, Mitglied der Swiss National Covid-19 Science Task Force, und die Virologin Isabelle Eckerle, welche Ende Mai 2020 ein Masken-Obligatorium für den öffentlichen Verkehr forderten. Nach Ende der ausserordentlichen Lage am 19. Juni 2020 meldeten sich auch vermehrt Kantonsvertreterinnen und -vertreter zu Wort und erwägten eine Maskenpflicht für ihren jeweiligen Kanton. Als der Bundesrat schliesslich Anfang Juli 2020 die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr verfügte, ging ein kollektives «Endlich» durch die Schweizer Printpresse. Während die NZZ mutmasste, dass der Bundesrat aufgrund des Drucks einzelner Kantone gehandelt hatte, merkte La Liberté an, dass das Maskenobligatorium auch aufgrund der Empfehlungen der Swiss National Covid-19 Science Task Force zustandekommen sei. Laut Aargauer Zeitung waren auch die steigenden Fallzahlen mit ein Grund für die Maskenpflicht. Die Zeitung Le Temps stimmte dieser These zu, indem sie darauf hinwies, dass es dem Bundesrat auch um die Symbolik gegangen sei; er wolle die Bevölkerung daran erinnern, dass das Virus noch lange nicht verschwunden sei.²¹

Umweltschutz

Naturgefahren

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 03.01.2018
DIANE PORCELLANA

La **tempête Eleanor**, baptisée aussi «Burglind», a secoué la Suisse lors de son passage. Les cantons de Fribourg, Berne et Neuchâtel ont été durement frappés avec des rafales de presque 200 km/h. Outre la perturbation du trafic routier, ferroviaire et aérien, de nombreux toits de maisons et d'établissements publics se sont envolés dans différentes régions. Plusieurs arbres sont tombés, provoquant ainsi des coupures de courant. Les dégâts se chiffrent entre 20 à 25 millions de francs aux assureurs privés, et entre 60 et 90 millions pour les établissements cantonaux.²²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 02.07.2018
DIANE PORCELLANA

Depuis le début des mesures en 1864, la **Suisse a connu son troisième été le plus chaud**. La température moyenne nationale a excédé les 15 degrés. Particulièrement très ensoleillé, le manque de pluie persistant a provoqué une grande sécheresse. MétéoSuisse avait déclenché une alerte dans tous les cantons. Début août, il a fait jusqu'à 36.2 degrés à Sion. Toutefois, le record de chaleur de 41.5 degrés, enregistré en 2003 dans les Grisons, n'a pas été battu. Côté cours d'eau, l'Aar a atteint 23.5 degrés et le Rhône 27 degrés. Le Valais aura connu plus de 44 jours de canicule, 37 jours pour le Tessin et 24 jours pour Bâle.²³

Luftreinhaltung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre de l'instauration de zones limitées à 30 km/h en ville, une polémique est née entre l'OFEPF et l'Empa (Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherches). Ce dernier, sur demande de l'Association suisse des importateurs d'automobiles, a effectué une **étude comparative sur le comportement des véhicules aux vitesses de 30 et 50 km/h**. Il en a conclu qu'à 30 km/h, les voitures consommaient plus d'essence et augmentaient leurs émissions polluantes. L'OFEPF considère que cette étude ne tient pas compte de tous les paramètres et qu'il n'est pas question de remettre en cause la politique suivie, qui cherche d'abord à dissuader d'utiliser les véhicules individuels au profit de moyens de transport moins polluants.²⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.11.1983
CLAUDE LONGCHAMP

Allgemeiner Umweltschutz

An **möglichen politischen Massnahmen gegen das Waldsterben** wurden vorerst die Verminderung von Schadstoffen in der Luft, die Erschliessung und Aufforstung geschädigter Wälder sowie eine umfassende wissenschaftliche Beobachtung und Analyse der Krankheitssymptome genannt. Im Nationalrat fand kurz vor Ende der Legislaturperiode eine ausführliche Debatte zum Waldsterben statt, in deren Verlauf nicht weniger als 17 persönliche Vorstösse begründet wurden. Schliesslich wurden Motionen der SVP- und der CVP-Fraktion für eine bessere Erfassung der Wälder respektive eine laufende Berichterstattung über die Schäden überwiesen. Noch im Berichtsjahr wurde an den Arbeiten für die landesweite Waldbeobachtung unter dem Namen «Sanasilva» begonnen. Als Antwort auf das beängstigende Phänomen stellte Bundesrat A. Egli ein umfangreiches und abgestimmtes Massnahmenpaket für das folgende Jahr in Aussicht. Weitergehende Forderungen erhoben die Umweltorganisationen in einem Sofortprogramm zur Rettung des Waldes. An kurzfristigen Massnahmen wurde hier unter anderem verlangt, die Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen auf 100 bzw. 80 km/h zu senken, umweltfreundliche Tarife bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, einen «abgasfreien» Betttag einzuführen und aus den Treibstoffzöllen Mittel für den Umweltschutz zur Verfügung zu stellen. Die LdU/EVP-Fraktion veröffentlichte ein «Grün-Buch», in dem sie einen Teil der Forderungen des Sofortprogramms übernahm und insbesondere durch den Vorschlag ergänzte, mit einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer sei jeder Halter eines Personenwagens zum automatischen Bezug eines Generalabonnements der SBB zu verpflichten. Dadurch würde die verminderte Nutzung des Autos und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr forciert. 25 Rechtsprofessoren der Zürcher Universität stellten noch vor Jahresende mit einem Gutachten fest, dringende Schritte zur Rettung des Waldes könnten über das Notrecht eingeleitet werden.²⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.01.1990
SERGE TERRIBILINI

Peu de temps après l'application d'une bonne partie de sa **législation sur la protection de l'environnement**, la Confédération a procédé à la révision d'un certain nombre de textes afin d'introduire des prescriptions plus sévères; cela lui permet de s'adapter à des situations nouvelles demandant des normes plus strictes et également de mettre la barre relativement haut au niveau international.

Sozialpolitik

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Gesundheitspolitik

Der letzte Punkt steht für eine allgemeine Tendenz: Obgleich nach wie vor grösster Wert auf die individuelle Prävention und das Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung gelegt wird, treten immer mehr die vom einzelnen Menschen nicht beeinflussbaren **kollektiven Gesundheitsbedrohungen** in den Vordergrund. Die Vereinigung der «Ärzte für den Umweltschutz», welcher jeder vierte Mediziner mit eigener Praxis angehört, weist schon seit längerem auf den ihrer Ansicht nach engen kausalen Zusammenhang zwischen der wachsenden Luftverschmutzung und den ständig zunehmenden Erkrankungen der Atemwege hin. Genauere Kenntnis soll hier in den nächsten Jahren die im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 26 angelaufene und mit CHF 5 Mio. dotierte Studie «Sapaldia» bringen.²⁶

1) NZZ, 11.2., 15.2.17; Lib, 11.3.17

2) AZ, 4.1.20; So-Bli, SoZ, 5.1.20; AZ, 6.1., 11.1., 17.2., 28.3.20

3) LZ, 29.7.19; BaZ, 31.7.19; Blick, CdT, LT, LZ, Lib, TG, 2.8.19; SGT, 3.8.19

4) AB NR, 1986, 1872 f.; AB NR, 1986, S. 1869 f.; O. Stich, «Eine sozialdemokratische Antwort ist notwendig», a.a.O., Nr. 7/8, S. 17 ff.; Vollmer (1986). Herausforderung der SP: Arbeit und Umwelt.

5) AB NR, 1981, S. 426; AB NR, 1984, S. 1413 f.; BA für Konjunkturfürfragen, Qualitatives Wachstum (1985), Bericht der Expertenkommission des Eidg. Volkswirtschaftsdepartement.; Fornallaz (1986). Die ökologische Wirtschaft.; Lutz (1986). Wertschöpfung gegen die Natur?; Presse vom 14.2.86.; Stricker (1986). Die Avantgarde wird rehabilitiert.; Tschopp (1986). Politique et projet collectif.

6) AB NR, 1986, S. 1030 f.; AB NR, 1986, S. 552 f.; Bilanz, 5/1986; Furgler (1986). Qualitatives Wachstum – eine neue Dimension der Wirtschaftspolitik.; Furgler (1986). Staat und Wirtschaft auf dem Weg ins neue Jahrhundert.; KK, 17.2.86; wf, Dok., 1.9.86; Presse vom 27.10.86

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

8) 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.

- 9) 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.
- 10) BZ, 5.10.90; JdG, 6.10. et 18.12.90.
- 11) NZZ, 8.12.07.
- 12) 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
- 13) Bund, 30.3., 6.4., 20.4., 11.5. et 22.6.90; TW, 1.6., 5.6. et 13.8.90.; Suisse 7.7.90; NZZ, 24.11.90. Cf. infra, TGV.
- 14) JdG. 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.
- 15) Presse du 22.5 et 13.6.92.
- 16) Presse du 21.1, 29.1, 30.1, 12.5.93, 3.3.93, 31.8 et 9.9.93.BZ, 1.7 et 2.7.93; NQ, 28.1.93; Lib., 12.2.93; NZZ, 20.2.93.
- 17) NZZ, 20.11.10.
- 18) AB NR, 1988, S. 1657; AB NR, 1988, S. 1947 f.; AB NR, 1988, S. 990; Presse vom 19.12.88; Vat., 21.1. und 11.2.88; BZ, 22.1.88; NZZ, 21.5. und 24.12.88; BaZ, 7.6. und 20.12.88; LNN, 21.12.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 8, S. 21
- 19) TA, 14.5.90; NZZ, 17.5., 30.7. et 4.9.90; presse du 18.5.90 ainsi que DP, 998, 7.6.90. Presse bernoise des 27.2. et 14.9.90; Bund, 24.8.90; NZZ, 12.10.90. Autres projets: presse du 31.10.90.
- 20) AZ, Bund et 24h, 23.5.07.
- 21) LT, 25.4.20; NZZ, 29.4.20; LT, 30.4., 1.5.20; NZZ, 19.5., 20.5.20; So-Bli, 24.5.20; NZZ, 26.5.20; AZ, 23.6.20; NZZ, 24.6.20; CdT, 1.7.20; AZ, LT, Lib, NZZ, TG, 2.7.20; LT, 3.7.20; LT, NZZ, 4.7.20; CdT, 6.7.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 7.7.20; NZZ, 14.7.20
- 22) AZ, TA, 4.1.18; AZ, LMD, 5.1.18; AZ, Lib, 6.1.18
- 23) AZ, 13.7.18; Blick, 18.7.18; AZ, 28.7.18; SoZ, 29.7.18; TA, 30.8.18
- 24) Presse du 27.9.90; Ww, 11.10.90; BaZ, 27.10.90; SGT, 18.12.90; Bulletin de l'OFEFP, 1990, n° 4
- 25) AB NR, 1983, S. 1453 ff.; AB SR, 1983, S. 536 ff.; Bundesamt für Forstwesen (1984). Das Waldsterben in der Schweiz. Eine Dokumentation des Bundesamtes für Forstwesen.; LdU/EVP-Fraktion der Bundesversammlung (1983). Grün-Buch.; NZZ, 7.3., 29.8. und 21.12.83; 24 Heures, 9.3.83; Suisse, 3.4.83; TA, 9.6., 10.9., 7.10., 8.10. und 16.12.83; Vr, 30.8.83; BaZ, 24.9.83; Presse vom 5.10. und 7.10.83; LNN, 30.11.83; Bund, 30.12.83.; SGU-Bulletin, 1984, S. 3 ff.; Sofortprogramm der Umweltorganisationen zur Rettung des Waldes (1983). Pressedokumentation
- 26) NZZ, 7.5.90., Woz, 26.10.90., AT, 6.10.90; NF, 17.10.90; TW, 22.12.90.