

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Gewässerschutz, Eisenbahn
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

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
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Gewässerschutz, Eisenbahn, Bericht, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Wirtschaft	1
Landwirtschaft	1
Fischerei	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	5
Eisenbahn	6
Umweltschutz	14
Gewässerschutz	15
Lärmschutz	17
Allgemeiner Umweltschutz	17

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
WAK-SR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAV	Bundesamt für Verkehr
AKW	Atomkraftwerk
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
GSchV	Gewässerschutzverordnung
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
WAK-NR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
StfV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen
CEO	Generaldirektor

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CER-CE	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFT	Office fédéral des transports
Centrale atomique	Centrale atomique
NCPA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
OEaux	Ordonnance sur la protection des eaux
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
CER-CN	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg

OPAM Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs
P.D.G président-directeur général

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Landwirtschaft

Fischerei

BERICHT
DATUM: 30.01.2019
KAREL ZIEHLI

Le Conseil fédéral a publié un rapport en réponse au postulat de la CEATE-CN demandant un **état des lieux de la situation des lacs et cours d'eau de Suisse en matière de pêche**. La commission s'inquiétait de la situation des pêcheurs et pêcheuses qui voient leur revenu baisser d'année en année. En Suisse, 262 personnes pratiquent la pêche professionnelle en tant qu'activité principale, tandis qu'environ 150'000 personnes la pratiquent durant leurs loisirs. Pour ces premiers, le revenu annuel se monte, en moyenne, à CHF 60'000 par année et le rendement de la pêche s'élève à 1350 tonnes par an. Cela ne représente cependant que 2% de la consommation totale de poisson en Suisse. La demande en poisson régional et sauvage est, par ailleurs, largement supérieure à l'offre actuelle.

Quant à l'amélioration des conditions de ces professionnels, le Conseil fédéral estime que c'est à la branche d'assurer la pérennité de ses activités. Il ne peut agir qu'au niveau des habitats aquatiques, en poursuivant l'actuelle politique de protection et de valorisation des eaux.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energie

Jahresrückblick 2019: Energie

BERICHT
DATUM: 31.12.2019
MARCO ACKERMANN

Einen grossen Umbruch erlebte die Schweizer Energiepolitik 2019 mit der ersten Ausserbetriebnahme eines konventionell genutzten Kernkraftwerks der Schweiz. Am 20. Dezember um 12:30 Uhr wurde dem **Atomkraftwerk Mühleberg (BE)**, das seit 1972 Elektrizität für die Schweiz geliefert hatte, sprichwörtlich der Stecker gezogen. Die Betreiberfirma BKW hatten schon Ende Oktober 2013 angekündigt, das «Atomi» – wie es Anwohnerinnen und Anwohner der Region nannten – vom Netz nehmen und die Rückbauarbeiten der Anlage bis im Jahr 2034 vollenden zu wollen. Ende 2019 wurde ebenfalls klar, dass das nahe Basel gelegene und seit Jahren in Kritik stehende elsässische AKW Fessenheim im Jahr 2020 den Betrieb einstellen wird.

Gleichzeitig sorgte in den Medien 2019 eine per 1. Februar in Kraft getretene **Verordnungsanpassung im Kernenergiebereich** für Furore. Der Bundesrat hatte in Artikel 123, Abs. 2 der Strahlenschutzverordnung eine Präzisierung vorgenommen, wonach natürliche Störfälle, die im Schnitt einmal alle 10'000 Jahre vorkommen – beispielsweise ein stärkeres Erdbeben – klar der Störfallkategorie 3 zugeordnet werden sollen. Bisher war in der Verordnung nicht klar ersichtlich gewesen, ob solche Ereignisse der Störfallkategorie 2 oder 3 zugeordnet werden müssen. Die Präzisierung hat zur Folge, dass die AKWs bei Erdbeben dieser Art den weniger strengen Strahlendosisgrenzwert vom 100 mSv (Kategorie 3) anstatt jenem von 1 mSv (Kategorie 2) einhalten müssen und somit bei einem solchen Unfall mehr Radioaktivität austreten dürfte, als bei einer Einteilung in die Kategorie 2 erlaubt gewesen wäre. Die Änderung war – zumindest in den Augen der Kritikerinnen und Kritiker – insofern auch (rechtsstaatlich) brisant, als parallel zur Verordnungsanpassung ein gerichtliches Verfahren um genau diese Verordnungsstelle im Gange war, parlamentarische Prozesse in die Wege geleitet wurden (Po.18.3175; Mo. 18.3010; Mo. 18.4233) und in der Vernehmlassung diesbezüglich viele kritischen Stimmen laut geworden waren. Ein strengerer Grenzwert hätte aber vor allem bedeutet, dass beispielsweise die Kernenergieanlagen in Beznau die Sicherheitsbestimmungen (zumindest vorübergehend) nicht mehr erfüllt hätten und folglich vom Netz hätten genommen werden müssen. Mit dieser Frage musste sich 2019 auch die UREK-SR intensiv befassen, die selbst nach umfangreichen Anhörungen ein Kommissionspostulat als Erweiterung des in drei Sitzungen diskutierten ständerätlichen Postulats mit dem Ziel einreichte, bessere Kenntnisse über die Folgen dieser Verordnungsrevisionen für die Bevölkerung zu erlangen. Stillschweigend nahm das Stöckli das heiss diskutierte Postulat im Frühling 2019 an.

Zentrales Thema im Kernenergiebereich bildete zudem 2019 auch weiterhin die **Suche**

nach geeigneten Standorten für die Errichtung von Tiefenlagern für die Endlagerung von radioaktiven Abfällen aus Kernkraftwerken sowie aus der Forschung. Nach Abschluss der zweiten Etappe im Sommer 2018 begannen in der **dritten Etappe** vorwiegend auch im Jahr 2019 nach und nach verschiedenste Sondierbohrungen in den in der engeren Auswahl stehenden Standortgebieten Jura Ost (AG), Nördlich Lägern (AG und ZH) und Zürich Nordost (TG und ZH). In den betroffenen Regionen wurden diese detaillierten Untersuchungen der Umweltbeschaffungen zum Dauerbrenner in den lokalen Zeitungen, vor allem auch deshalb, weil diese nun deutlich sichtbaren Arbeiten teils auf grossen Widerstand aus der lokalen Bevölkerung stiessen. Der Bundesrat rechnete indes damit, im Jahr 2029 den definitiven Standortentscheid für ein geologisches Tiefenlager bekannt geben zu können.

Das im Bereich der Wasserkraft dominierende Thema war zum einen die Frage nach der **Festlegung des Wasserzinsmaximums** – also die maximal mögliche durch den Kanton festgelegte Abgeltung der Wasserkraftwerkbetreiber an den Kanton für die Nutzung des öffentlichen Gutes Wasserkraft. Während die eine Seite für eine Senkung ebendieses Maximums plädierte mit der Begründung, die inländische Wasserkraft so finanziell besser aufstellen zu können, setzten sich in der Schlussabstimmung vom Mai 2019 die Gebirgskantone durch, die sich für eine Verlängerung des derzeit geltenden Wasserzinsregimes von CHF 110 pro Kilowatt Bruttoleistung bis Ende 2024 eingesetzt hatten.

Zum anderen diskutierten die UREK-Kommissionen und die Räte eine parlamentarische Initiative, die eine **Anpassung der Regelungen für Umweltverträglichkeitsprüfungen** verlangte. Demnach sollen bei Neukonzessionierungen für bestehende Wasserkraftanlagen die Rahmenbedingungen so geändert werden, dass die Basis für die Beurteilung für die Festlegung von Umweltkompensationsmassnahmen neu auf den Zustand zum Zeitpunkt der Konzessionseinreichung festgelegt werden soll. Nach bisheriger Regelung mussten Umweltschutzkompensationsmassnahmen auf Basis des Zustandes vor Errichtung der Anlage erfolgen. Da die Anlagen aber teilweise schon seit über 80 Jahren bestehen, die Ermittlung des ursprünglichen Landschaftsbildes sich als schwierig erwies und die Wasserkraftwerkbetreiber somit hoher Unsicherheit und hohen Kosten begegnen würden, stimmte eine Mehrheit des Nationalrates im Herbst 2019, sowie auch eine Mehrheit des Ständerates in der Wintersession für diese Lockerung der Umweltschutzbestimmungen. Eine Minderheit hatte vergebens die Meinung des Bundesrates vertreten und versucht, eine Formulierung beizubehalten, die mehr Massnahmen zugunsten der Umwelt beinhaltetete.

Im Bereich der fossilen Energieträger sorgte eine Ankündigung des Bundesrates von Ende Oktober für grosses Aufsehen, in welcher er die Vernehmlassung für die **Schaffung eines neuen Gasversorgungsgesetzes (GasVG)** eröffnete. Der Bundesrat beabsichtigte demnach, den Gasmarkt in der Schweiz teilweise zu öffnen. Analog zum Modell im Strommarkt könnten so künftig Grosskundinnen und Grosskunden ihren Anbieter frei auf dem Markt wählen. Mit der Schaffung des neuen GasVG soll zudem eine spezielle Gasmarktordnung geschaffen werden, die den bisher sehr vage geregelten Gasmarkt besser koordinieren soll. Ein kleines Erdbeben mit nationaler Ausstrahlkraft verursachte zudem die kantonale Berner Energievorlage, die am 10. Februar 2019 eine knappe Abfuhr an der Urne erhielt. Die Vorlage beinhaltete Massnahmen im Gebäudebereich, mit denen die Energieziele des Bundes auf kantonaler Ebene – unter anderem durch den Ersatz von Gas- und Ölheizungen durch Technologien erneuerbarer Energiequellen – hätten umgesetzt werden sollen.

Ein in den Medien stark aufgegriffenes Thema war die Frage nach der **Revision des Stromversorgungsgesetzes** – also einer Neugestaltung des Strommarktdesigns dergestalt einer Strommarktliberalisierung mit einer freien Wahl des Stromanbieters für alle. Diese Diskussion war stets auch verknüpft mit der Frage nach einem Stromabkommen mit der EU, das eine solche Strommarktliberalisierung als Voraussetzung vorsieht. Die Arbeiten und Verhandlungen in diesem Bereich werden sich wohl in den kommenden Jahren fortsetzen.

Allgemein betrachtet verzeichnete das Kapitel «Energie» 2019 im Vergleich zu den Jahren 2016–2018 einen starken Rückgang an Zeitungsberichterstattungen – wie eine Analyse von APS Ende 2019 zeigte. Während der Themenbereich «Energie» in den Jahren 2016 und 2017 zwischen 3.5 bis fast 4 Prozent aller erfassten Zeitungsberichterstattungen ausmachte, halbierte sich dieser Anteil in den Jahren 2018 sowie 2019 um mehr als die Hälfte. Dies lässt sich wohl mit den beiden Volksabstimmungen «Für den geordneten Ausstieg aus der Atomenergie (Atomausstiegsinitiative)» von Ende 2016 sowie der Energiestrategie 2050 erklären, die

ebenfalls in einer Referendumsabstimmung im Mai 2017 ihren Höhepunkt fand, und die für eine starke Berichterstattung sorgten. Innerhalb des Jahres 2019 liess sich ein leichtes Sommertief sowie ein Anstieg der Zeitungsberichterstattung auf die Herbstsession hin feststellen, wobei der Höchstwert von gut 2.4 Prozentpunkten im Jahresvergleich immer noch tief ausfiel.²

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

BERICHT

DATUM: 31.12.2019
NIKLAUS BIERI

Ein zentraler Punkt der Verkehrspolitik war 2019 der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**: Das Parlament hatte über die nächsten Ausbauschritte der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) «Nationalstrassen» und «Eisenbahninfrastruktur» sowie über die Verpflichtungskredite des Programms Agglomerationsverkehr zu befinden. Dabei ging es bei jedem Geschäft über die Vorlagen des Bundesrates hinaus, nahm zusätzliche Projekte in die Ausbauschritte auf und erhöhte die Verpflichtungskredite. Dem **Ausbau schritt 2019 STEP Nationalstrassen** fügte das Parlament zwei Projekte hinzu – die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds – und erhöhte den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt um eine Milliarde auf CHF 5.651 Mrd. Zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte, mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Den Ausbau des Schienennetzes wollte der Bundesrat mit Investitionen von CHF 11.9 Mrd. vorantreiben. Doch auch beim **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** nahmen beide Kammern weitere Projekte auf: Die kleine Kammer ergänzte den Ausbauschritt im März auf Antrag ihrer Verkehrskommission um die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern und der trinationalen S-Bahn Basel sowie um den Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Der Ständerat erhöhte den Investitionsbetrag einstimmig um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia. Im Juni ging der Nationalrat sogar noch weiter und nahm mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf. Einstimmig erhöhte die grosse Kammer den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Obschon Bundesrätin Sommaruga erklärte, die vom Nationalrat zuletzt hinzugefügten Bahnhofprojekte seien verfrüht, stimmte der Ständerat der grossen Kammer einstimmig zu. Schliesslich zeigte sich das Parlament auch bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** spendabel: Der Bundesrat hatte CHF 1.35 Mrd. für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation im Programm Agglomerationsverkehr beantragt. Der Nationalrat, der im März über die Vorlage beriet, nahm wie von seiner Verkehrskommission gefordert vier zusätzliche Projekte auf: Die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese sowie die Umfahrung Oberburg (BE). Weil die grosse Kammer auch für die Programme in Grand Genève und Bulle den Beitragssatz des Bundes erhöhte, wuchs der Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Im Juni kippte der Ständerat die Umfahrung Oberburg (BE) wieder aus der Vorlage; danach ging das Geschäft wegen dieser Differenz zwischen den Räten hin und her, bis im September in der Einigungskonferenz ein Kompromiss gefunden wurde, dem beide Kammern einstimmig zustimmten: Die Umfahrung Oberburg wird folglich als integraler Bestandteil dem Projekt Burgdorf zugeschrieben und mit nicht ausgeschöpften Mitteln aus den Programmen 2019, 2014 und 2010 finanziert.

Die Zeitungsanalyse von Année Politique Suisse zeigt, dass die Berichterstattung der Tagespresse zur Verkehrspolitik im August besonders umfassend war. Dies lag zu einem guten Teil an der sogenannten **SBB-Krise**: Anfang August kam es zu einem tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters der SBB. In der Folge kam aus, dass die Türschliess-, Einklemmschutz- und Kontrollmechanismen an den Einheitswagen IV oft nicht korrekt funktionierten. Das Bundesamt für Verkehr verpflichtete die SBB, diese Mechanismen zu überholen. Zu den Sicherheitsrisiken bei den Türschliesssystemen kam eine Häufung der Betriebsstörungen: Verspätungen, Stellwerkstörungen, Zugausfälle wegen Baustellen. In den Kommentarspalten der Tageszeitungen war zu lesen, die SBB habe sich vom einstigen Aushängeschild der Schweiz in Sachen Zuverlässigkeit zu einem Lotterbetrieb gewandelt, das Vertrauen der Bevölkerung in die Bundesbahnen habe Schaden genommen. Der öffentliche Druck wurde so gross, dass die Führung der SBB von der Verkehrskommission zu einem Hearing eingeladen wurde. SBB-CEO Andreas Meyer stand der KVF-SR Rede und Antwort und verteidigte dabei die SBB und die Arbeit der SBB-Führung. Rund zwei Wochen nach dem Hearing verkündete Meyer seinen

Rücktritt im Jahr 2020. Dieser Schritt sei schon länger geplant gewesen und habe mit den Schwierigkeiten im Betrieb nichts zu tun. Ende September gaben die SBB bekannt, dass die Einsteigeroutine des Personals geändert worden sei und die Schliesssysteme sämtlicher Einheitswagen IV bis 2024 überholt würden.

Beim **Strassenverkehr** sorgten vor allem Anliegen zur Verkehrssicherheit und zur Elektromobilität für Gesprächsstoff im Parlament. Ein politischer Dauerbrenner bei der **Verkehrssicherheit** blieben die **Strafbestimmungen der Via sicura**: Auch 2019 wurden einige Änderungen der Strafbestimmungen beraten, so die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD; Pa.lv. 18.431) für verhältnismässige Sanktionen, die Motion Graf-Litscher (sp, TG; Mo. 17.3520) gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen sowie die Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) für einen differenzierten Führerausweisenzug. Zwar hatte die KVF-SR im April der parlamentarischen Initiative Grin keine Folge gegeben, doch der Nationalrat stimmte allen Geschäften zu und sprach sich damit für mildere Regelungen beim Führerausweisenzug aus.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Strassenverkehr wurde die **Elektromobilität** vermehrt ein Thema im Parlament. Dabei ging es etwa um grüne Zonen für Elektrofahrzeuge (Mo. 17.4040), um Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit (Po. 17.4041), um die Möglichkeiten der «Mobilität 4.0» (Po. 17.4043) oder um die Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Ausfälle bei der Mineralölsteuer infolge der Zunahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Mo. 19.3741). Vorwärts ging es mit der digitalen Vignette: Im März nahm der Nationalrat die Motion Candinas (cvp, GR; Mo. 18.3701) knapp an, der Ständerat folgte im September – obschon der Bundesrat in der Zwischenzeit eine Vorlage betreffend einer freiwilligen digitalen Vignette ans Parlament verabschiedet hatte.

Im Nachgang des **Postauto-Skandals** stand das Controlling des Bundesamtes für Verkehr mehrfach in der Kritik. Im März kam aus, dass das Bahnunternehmen BLS über Jahre insgesamt rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. Zwar lagen im Gegensatz zum Postauto-Skandal keine betrügerischen Machenschaften vor, sondern nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell, allerdings zeigte sich eine Parallele zum Postauto-Skandal: Im Bundesamt für Verkehr blieben Hinweise auf die Differenzen zu lange folgenlos. Nach einem Audit beim BAV durch das UVEK wurden im Mai fünf Massnahmen zur Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen vorgelegt. Im Rahmen der verstärkten Aufsicht wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion «Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen» verlangte Nadja Pieren (svp, BE; Mo. 19.3502), dass der Bund die Mehrkosten dieser Stellen auf die Verursacher abwälze. Im September lehnte der Nationalrat die Motion Pieren jedoch diskussionslos ab.

Nachdem die **Postgesetzgebung** in den Räten schon in den Vorjahren ein grosses Thema gewesen war, führten insbesondere der Service public der Post und die Schliessung von Poststellen auch 2019 zu einigen Debatten. In den Vorjahren waren viele Vorstösse angenommen worden, 2019 zeigten sich die Räte aber zurückhaltender: Den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314), Solothurn (Kt.lv. 18.315) sowie Tessin (Kt.lv. 16.320) und Wallis (Kt.lv. 17.302) wurde keine Folge gegeben, weil 2018 die Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) Zustimmung gefunden hatte und die Kommissionen bei der Umsetzung dieser Initiative alle Anliegen zur Postgesetzgebung überprüfen und einbeziehen wollten. Die KVF-SR kündigte an, die Umsetzung der Standesinitiative Jura nach einer Gesamtschau zur Post im Frühjahr 2020 an die Hand zu nehmen.

Der Ständerat lehnte weitere Vorstösse zur Post ab (Motion Berberat, sp, NE, Mo. 19.3749; Postulat Béglé, cvp, VD, Po. 17.3615; Motion Feller, fdp, VD, Mo. 17.3053), der Nationalrat nahm jedoch weitere Anliegen entgegen: Ein Postulat der KVF-NR zur «längerfristigen Weiterentwicklung des Zugangs zu Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung» (Po. 19.3532) wurde im Nationalrat angenommen, weil die damit vom Bundesrat und der Post verlangte Planung auch über die Umsetzung der Standesinitiative Jura Auskunft geben könnte. Auch die Motionen Müller-Altermatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) für eine «mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen» und Grin (svp, VD; Mo. 17.3888) zur «Schliessung von Poststellen an zentralen Orten» fanden in der grossen Kammer Zustimmung.

Im März schloss das Parlament die 2018 begonnene **Revision des Fernmeldegesetzes** ab. In vier Sitzungen wurden die verbliebenen Differenzen zur Netzneutralität, zur Meldepflicht der Provider bei verbotenen pornographischen Inhalten, zur Befreiung der

Blaulichorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen, zur Finanzierung von Anschlüssen in Gebäuden und zu weiteren, technischen Detailfragen beigelegt. Ende März nahmen beide Kammern die Revision an.

Der Ausbau des **Mobilfunk**-Netzes auf 5G wurde von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch aufgenommen. Ausdruck fand diese kritische Haltung in zwei Volksinitiativen, die im Oktober von Privatpersonen lanciert wurden. Während die eine Initiative die Strahlungsbelastung reduzieren will, verlangt die andere, dass Mobilfunkbetreiber für Strahlungsschäden haften. Die Sammelfrist läuft bis zum 22. April 2021. ³

Verkehrspolitik

BERICHT
DATUM: 22.02.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a présenté au printemps un rapport sur l'**évolution du trafic transalpin de marchandises**. Il en ressort que la hausse du trafic de fret profite avant tout à la route (+10%) au détriment du rail (+0,1%). Le département en a conclu à la nécessité de poursuivre les efforts en matière d'optimisation de l'utilisation du réseau ferroviaire aux heures creuses, notamment par la révision de la méthode de tarification du sillon. ⁴

BERICHT
DATUM: 03.11.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont fiables et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports. ⁵

BERICHT
DATUM: 24.08.2010
NICOLAS FREYMOND

Le rapport concernant le transfert du trafic transalpin pour l'année 2009 a confirmé la tendance observée l'année précédente. La crise économique a induit un **fort recul du trafic marchandises en 2009** (-7,4% par rapport à 2008), sur la route comme sur le rail. La récession a particulièrement affecté les chemins de fer, qui ont enregistré une baisse de 17,7% du volume de marchandises affrétées. La part des marchandises transportées par rail est ainsi passée de 64% en 2008 à 61% en 2009. Cela résulte d'une part de la forte baisse des coûts des transports routiers et d'autre part du fait que la route prend essentiellement en charge le transport des biens destinés à la satisfaction des besoins quotidiens, pour lesquels la demande n'est guère sensible à la conjoncture économique. Le rapport a montré que les mesures en vigueur ne permettraient d'atteindre ni l'objectif intermédiaire d'un million de courses transalpines annuelles en 2011, ni l'objectif définitif de 650'000 courses annuelles au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gothard. Afin d'inverser la tendance, le DETEC a indiqué que de nouveaux instruments seraient nécessaires et plaidé une nouvelle fois en faveur d'une bourse du transit alpin. Le département a indiqué œuvrer dans cette perspective avec les autres pays alpins. À l'été, le DETEC a communiqué une hausse du trafic alpin de marchandises au premier semestre, en particulier par le rail (+16,5% par rapport à la période correspondante de 2009), qui demeure toutefois en deçà du niveau record enregistré en 2008. ⁶

BERICHT
DATUM: 13.03.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteaussfälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.⁷

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 03.07.1990
SERGE TERRIBILINI

Les comptes des CFF pour l'année 1990 révèlent que les objectifs du budget 1990 ont été atteints puisque l'équilibre des comptes est réalisé. Le total des produits de 5,367 milliards de francs et le total des charges de 5,364 milliards font apparaître un léger excédent de 2,7 millions de francs. L'importante augmentation des charges est due au renchérissement, à la hausse des taux d'intérêts, mais surtout à celle des frais de personnel qui atteignent 3005,7 millions (+8,2%). La participation de la Confédération s'est, elle aussi, accrue en se portant à 1702 millions de francs (+238 millions par rapport à 1989). Les contributions d'infrastructure de la régie sont, elles, en baisse: 37 millions au lieu de 102 en 1989. En 1990, les CFF ont réalisé de bons résultats dans le secteur des voyageurs en transportant 266 millions de personnes (+2,4% par rapport à 1989), ce qui représente un revenu de 1,422 milliards de francs (+3,8%), et dans le secteur des marchandises, en transportant 52 millions de tonnes (+2,1%), ce qui a rapporté 1,286 milliards de francs (+3,5%). Ce dernier résultat est notamment dû à une progression du ferroutage de 17,8%. Les investissements bruts de la régie ont également fortement crû pour se porter à 1774,8 millions de francs.⁸

BERICHT
DATUM: 15.05.1991
SERGE TERRIBILINI

Les comptes des CFF pour l'année 1991 montrent que le projet du budget 1991 d'équilibrer les comptes ne s'est pas réalisé. La régie a enregistré en effet un déficit de 28.6 millions de francs, le total des produits étant de 5.882 milliards de francs (+9.6% par rapport à 1990) et celui des dépenses de 5.911 milliards (+ 10.2%). Le renchérissement et la hausse des taux d'intérêt, mais surtout les frais de personnel (3.277 milliards) ont rendu impossible un bilan sain. La participation de la Confédération s'est notablement accrue puisqu'elle s'est montée à 1.872 milliards de francs (+10%). Les contributions d'infrastructure des CFF sont, par contre, en légère augmentation (45 millions contre 37 en 1990). Tandis que de bons résultats étaient enregistrés dans le domaine du transport de personnes (plus de 275 millions de personnes transportées), celui du trafic de marchandises était en léger recul.⁹

BERICHT
DATUM: 02.11.1991
SERGE TERRIBILINI

La direction de la régie a présenté un «**Livre blanc sur l'avenir des CFF**», qui consiste en un appel aux autorités politiques pour qu'une politique cohérente soit élaborée en matière de chemins de fer. Les CFF désirent en effet sortir de la contradiction dans laquelle ils se trouvent: d'une part, il leur est demandé sans cesse de meilleures prestations et les projets ferroviaires fusent de partout et, d'autre part, des mesures d'économies sont exigées.¹⁰

BERICHT
DATUM: 18.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans son **message accompagnant les comptes 1991** de la régie, le Conseil fédéral a demandé aux CFF de prendre **d'importantes mesures d'économie** par une gestion plus rationnelle et une diminution des prestations. Par exemple, il a proposé que les lignes dont le taux d'utilisation est inférieur à dix pour cent soient remplacées par des services d'autobus. Il a suggéré également une privatisation du trafic régional. Au parlement, des voix bourgeoises se sont également élevées pour aller dans le sens de privatisations, de suppressions de lignes ou d'une nouvelle politique du personnel. Pour la gauche, au contraire, il s'agit de ne surtout pas réduire les prestations, mais plutôt d'assainir la dette de l'entreprise. Chacun a toutefois reconnu l'échec du mandat de

prestations de 1987.

Pour la première fois, les CFF ont publié le compte des résultats par ligne. Ce bilan fait apparaître que seules huit des 61 lignes régionales des CFF sont rentables et que pour une vingtaine d'entre elles, la couverture des coûts est de moins de 50 pour cent. Au contraire, 25 lignes intercity et directes sur 35 sont rentables, la première d'entre elles étant le tronçon Berne-Zürich.¹¹

BERICHT
DATUM: 31.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Les **comptes 1992 des CFF** montrent une dégradation de la situation par rapport à 1991, ce qui, outre des problèmes structurels (frais de personnel, charge des intérêts), fut principalement dû à la conjoncture économique difficile. Le déficit enregistré fut de CHF 136 millions, le total des produits étant de 6.2 milliards (+5.4%) et celui des charges de 6.33 milliards (+7.2%). La participation de la Confédération a encore augmenté pour se fixer à CHF 1.99 milliard (+ 6.3%). Si le trafic voyageur a légèrement diminué, la récession économique s'est surtout fait sentir dans le trafic marchandise (-6.6% de tonnage transporté).¹²

BERICHT
DATUM: 19.04.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **Groupe de réflexion** sur l'avenir des CFF institué par Adolf Ogi et présidé par F. Mühlemann, secrétaire général du DFTCE, a rendu son **rapport final**. Selon lui, une réforme de la régie serait devenue indispensable, les coûts qu'elle occasionne à la Confédération et le niveau de son endettement (CHF 13 milliards; 30 milliards en l'an 2000) n'étant plus guère supportables. Les experts ont estimé que les CFF devraient se recentrer sur les activités pour lesquelles ils sont le mieux adaptés. Cela signifierait notamment l'abandon d'une vingtaine de lignes régionales non rentables et le transfert partiel des charges du trafic régional en direction des cantons, le réexamen des secteurs du trafic de marchandises qui ne couvrent pas leurs coûts et l'élagage du programme Rail 2000 (Au parlement, les projets de suppression de lignes ont également soulevé quelques craintes: voir en particulier les interpellations Aubry (prd, BE) (Ip. 93.3049) et Seiler (udc, BE) (Ip. 93.3185)). En outre, certaines activités pourraient être privatisées. L'entreprise même pourrait changer de statut et devenir un holding jouissant d'une liberté d'action accrue. Les propositions du groupe de réflexion devraient occasionner quelques **substantielles économies** (au moins CHF 500 millions par année), mais toucher d'une manière ou d'une autre entre 3'000 et 7'500 emplois.

Les **réactions** des partis ou organisations furent dans l'ensemble favorables aux conclusions du rapport. En particulier, la direction des CFF a déclaré en soutenir l'essentiel. Notons cependant l'inquiétude des régions concernées par la fermeture de lignes, notamment l'arc jurassien. En outre, la Fédération suisse des cheminots s'est inquiétée des conclusions du rapport et a vivement critiqué ses auteurs. Selon elle, si on appliquait les propositions faites, la régie serait démantelée et 3'000 emplois disparaîtraient (devant le syndicat, Benedikt Weibel, p.d.g. de la régie, a prétendu que la sécurité des postes de travail serait garantie). Elle a relevé le manque d'idée du groupe de réflexion, notamment en matière de trafic régional, et s'est opposée à toute tentative de privatisation.¹³

BERICHT
DATUM: 02.06.1993
SERGE TERRIBILINI

Dans sa **prise de position** sur le rapport, le **Conseil fédéral** a voulu calmer ces inquiétudes en déclarant qu'il n'entendait **pas démanteler les CFF** ni l'offre de transport régional, mais les rendre plus efficaces. C'est sur la base du travail des experts qu'il entend proposer aux Chambres une nouvelle conception directrice pour les CFF qui trouve un consensus dans les milieux politiques. Pour ce faire, le gouvernement désire prolonger de deux ans le mandat de prestations en vigueur.¹⁴

BERICHT
DATUM: 08.09.1993
SERGE TERRIBILINI

La **commission des transports** du Conseil national a également **pris position** sur les travaux du groupe de réflexion. Selon elle, la régie ne doit **pas être mue par le seul objectif de la rentabilité**. Si son désendettement est une priorité, il ne s'agit pas de rechercher la couverture des coûts à tout prix pour tous les types de prestation. Les CFF doivent rester un service public oeuvrant en faveur de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique régionale. Si la commission est favorable à la formule d'une régie allégée, elle est en revanche opposée à sa transformation en société anonyme ou en holding de droit privé.¹⁵

BERICHT
DATUM: 25.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour répondre aux exigences du chef du DFTCE et de la délégation des finances, les CFF ont présenté en juin leur projet nommé «Rail 2000-1re étape», où le projet initial est revu à la baisse pour ne plus coûter qu'environ CHF 7.4 milliards. Ainsi, la proposition de relier les principaux noeuds ferroviaires helvétiques en moins d'une heure et à une cadence de trains de 30 minutes n'est maintenue que pour les lignes où la demande est suffisante. De la sorte, les **CFF abandonnent ou renvoient une bonne partie de la construction des tronçons prévus tels que les lignes Kloten-Winterthour ou Muttenz-Olten**. En conséquence, il subsistera essentiellement la ligne Mattstetten-Rothrist, utile pour la liaison Berne-Olten et pour absorber le trafic du nouveau Lötschberg, le tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg et le triplement de la ligne Genève-Lausanne jusqu'à Coppet. Pour compenser l'abandon de la construction de certaines infrastructures lourdes, les CFF ont annoncé vouloir améliorer leur matériel roulant, notamment en acquérant des rames de type Pendolino et des wagons à deux étages, ce qui devrait permettre de réduire les temps de trajet et accroître les capacités. En outre, la ligne du pied du Jura serait mise à égalité avec celle passant par Fribourg et Berne en termes de temps de parcours. Selon les CFF, ce nouveau programme respecterait les objectifs de Rail 2000; l'offre ferroviaire serait substantiellement améliorée avec une diminution du temps de parcours de huit pour cent entre les 23 villes principales de Suisse et avec une augmentation de la capacité de 13 pour cent. Des critiques sont notamment venues de Bâle, de Thurgovie, de Lucerne et de la Suisse orientale en général. Le gouvernement Saint-Gallois s'est clairement opposé au projet des CFF.¹⁶

BERICHT
DATUM: 23.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Aux fins de consultation, les CFF et le BLS ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) **les avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard** relatifs à la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Ceux-ci ont été présentés selon deux variantes en fonction de leur importance financière. L'une répond aux désirs des cantons et régions concernés et l'autre se conforme à l'enveloppe acceptée par le parlement (CHF 14 milliards).¹⁷

BERICHT
DATUM: 30.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, **les CFF, les cantons et les chemins de fer privés concernés ont présenté les études préliminaires aux avant-projets pour la connexion de la Suisse orientale au Gothard**. Ce raccordement devrait se faire par les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel sur la rive gauche du lac de Zurich. Ces ouvrages devraient être terminés en 2006.¹⁸

BERICHT
DATUM: 26.08.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les membres de ce groupe ont rendu leur rapport à la fin de l'été. Estimant qu'il était indispensable de réduire le coût des NLFA de CHF 18 à 13 milliards (prix 1995) si l'on entendait avoir une chance de les financer, **les experts du DFF et du DFTCE ont proposé deux variantes signifiant un redimensionnement conséquent des projets initiaux**. Selon les deux scénarios, seuls les tunnels de base seraient en effet construits, du moins dans un premier temps, sans les voies d'accès ni le raccordement de la Suisse orientale. La première variante, estimée à CHF 11.3 milliards, consisterait à construire simultanément les deux tunnels de base, mais en réduisant le Lötschberg à une seule voie. La seconde variante, d'environ CHF 12.4 milliards, reviendrait à construire le seul tunnel de base du Gothard dans une première étape, renvoyant à plus tard la construction du Lötschberg (sur deux voies), qui ne serait opérationnel qu'en 2015. Dans les deux variantes, la ligne du Gothard - à laquelle s'ajouteraient les tunnels du Monte-Ceneri (TI) et du Zimmerberg (ZH) - absorberait la quasi-totalité du trafic de marchandises, ce qui, selon les estimations des experts, serait à la mesure de ses capacités. Le groupe de travail a justifié le sacrifice du Lötschberg en soulignant que la nécessité de cette transversale n'était pas absolue pour le trafic de marchandises. Au sujet du renoncement aux voies d'accès, les membres du groupe de travail ont estimé que les nouvelles technologies ferroviaires (train à caisson inclinable) apportaient des solutions suffisamment efficaces, notamment du point de vue de la rapidité. Enfin, selon les hauts fonctionnaires des deux départements, la Suisse ne manquerait cependant pas à ses engagements européens, puisque le temps de parcours n'augmenterait pas de plus de dix minutes.

Au sujet du financement, le groupe de travail a envisagé un plan d'action spécial qui ne ferait appel à l'emprunt que dans une proportion de 25 pour cent (CHF 500 millions par an) et serait alimenté par les deux tiers du produit de la future redevance poids lourd liée aux prestations (CHF 400 millions par an), par une taxe ferroviaire ponctionnée sur le trafic voyageurs et marchandises (50 millions) ainsi que par une

hausse de 10 centimes des droits sur les carburants (600 millions). A ces recettes s'ajouterait, comme prévu dans l'arrêté voté en 1991, une partie du revenu actuel des droits de douanes sur les carburants (450 millions). L'ensemble de ces ponctions ne serait effectué que le temps d'achever les différents projets et servirait également - conformément aux souhaits exprimés par les partis gouvernementaux - à couvrir le financement d'autres infrastructures (Rail 2000, raccordement de la Suisse romande au réseau à grande vitesse, programme antibruit). Pour en accroître l'acceptabilité politique, ces nouvelles taxes alimenteraient en outre le compte routier pour un montant de CHF 300 millions annuels.¹⁹

BERICHT

DATUM: 10.10.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En automne, **la commission de gestion du Conseil des Etats a également rendu un rapport** sur la conduite du projet Rail 2000 par le DFTCE. A la différence de sa consœur de la grande Chambre, elle s'est penchée sur la période d'élaboration du projet de 1982 à 1987. La commission a notamment dénoncé l'absence de consultation et la précipitation avec lesquelles le dossier avait été mené, cette dernière étant due à la volonté de profiter d'une conjoncture particulièrement favorable aux transports publics dans l'opinion publique et la classe politique. En outre, à l'instar de ce qu'avait souligné le rapport du Conseil national, la commission a relevé de nombreux manquements dans l'estimation des coûts. L'inflation, notamment, n'aurait pas été prise en compte et les mesures en faveur de l'environnement amplement sous-estimées à CHF 200-300 millions alors que leur coût actuel se situe entre CHF trois et sept milliards. De façon plus générale par ailleurs, les concepteurs de Rail 2000 n'auraient pas donné suffisamment d'informations sur l'aspect financier du projet, ne signalant pas au parlement la grande marge d'erreur de leurs estimations et omettant d'attirer son attention sur le fait qu'au moins CHF deux milliards d'investissements pris sur le budget ordinaire des CFF s'ajoutaient aux CHF 5.4 milliards soumis à l'approbation des députés. Enfin, selon les auteurs du rapport, les principaux responsables de ces dysfonctionnements seraient le conseiller fédéral de l'époque, Léon Schlumpf (udc, GR), le collège gouvernemental dans son ensemble, ainsi que le directeur de l'OFT et la direction générale des CFF de l'époque.²⁰

BERICHT

DATUM: 28.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Suite à un rapport de l'entreprise Hayek, la Délégation parlementaire de surveillance des NLFA (DSN) s'est rendue compte du **risque d'explosion du cadre financier de CHF 12,6 milliards des NLFA** à 13,6. La première raison est que l'utilisation de l'indice des constructions de Zurich n'était pas adapté pour les coûts des travaux. L'OFT a dû s'atteler à la création d'un nouveau. A noter que le renchérissement n'a pas été pris en compte. Par conséquent les offres présentées pour les différents chantiers dépassaient les crédits initialement prévus. Le second facteur de surcoût était lié à la sécurité: certaines installations n'avaient pas été prévues, comme par exemple le Monte Ceneri, qui a dû être équipé de galeries séparées. Il avait également été décidé d'équiper les tunnels principaux de passages transversaux de secours tous les 300 mètres au lieu de 600.²¹

BERICHT

DATUM: 23.01.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Selon un rapport de l'Office fédéral des transports (OFT), présenté en début d'année, le **niveau de sécurité des tunnels** en Suisse est élevé et aucune mesure d'urgence ne s'impose: sur les 689 tunnels examinés, 579 réussissent leur examen. 84% des transversales ferroviaires représentant les ouvrages d'une longueur inférieure à 300 mètres ne posent pas de problèmes, car elles offrent de bonnes possibilités d'évacuation. Toutefois, 84 ouvrages d'une longueur de 300 à 3'000 mètres nécessitent des mesures supplémentaires. Ces mesures sont même "justifiées" pour 26 tunnels, la plus part de plus 3'000 mètres. Il s'agit notamment de tunnels anciens comme le St Gothard (15'003 mètres), le Simplon (19'803 mètres) ou le Lötschberg (14'612 mètres). Mais les adaptations concernent aussi des tunnels plus récents, comme le tunnel de la Vereina (19'043 mètres) ou le Zuerichberg (4'830 mètres). Dans ces tunnels, il s'agira pour l'OFT de faciliter les opérations de sauvetage et d'autosauvetage en installant des trottoirs munis de mains courantes, un bon éclairage, une bonne aération et des balises du chemin de fuite. L'information aux voyageurs à propos du comportement à adopter en cas d'accident doit aussi être amélioré. Le rapport d'enquête a été adressé aux chemins de fer avec mandat de proposer pour septembre 2001 des mesures d'optimisation là où les adaptations s'imposaient. L'OFT reconnaissait les coûts considérables pour ces adaptations et, comme aucune possibilité de financement n'était disponible, elle invitait les entreprises ferroviaires à intégrer ces mesures dans la planification de leurs investissements.²²

BERICHT
DATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Utilisant l'indice zurichois de la construction, la Délégation des Chambres fédérales et l'OFT ont chacun publié en début d'année un rapport sur les NLFA. Ils constataient que celles-ci allaient entraîner des coûts supplémentaires bien plus importants que prévus et ont mis en évidence le retard pris par le Gothard. Avec l'introduction de la **nouvelle méthode de calcul du renchérissement des NLFA**, les chiffres ont pu être affinés : le crédit global atteindra CHF 14,7 milliards. Celui de 1998 devait en conséquence être rallongé de CHF 2,1 milliards : CHF 1,3 milliards au titre de correction de l'indice et CHF 0,8 milliard pour tenir compte du renchérissement effectif survenu entre 1991 et 1998. Les solutions de financement revenaient au Conseil fédéral; en effet le parlement l'a autorisé à recourir à des crédits supplémentaires, de manière à ce qu'il finance les renchérissements, les intérêts intercalaires et la TVA, ne faisant pas partie du crédit global. Des réserves de 15% (CHF 1,7 milliards) avaient bien été comprises dans le crédit global pour les modifications de projet. Toutefois, celles-ci ne pouvaient être d'aucune utilité, car elles avaient pour l'heure déjà coûté près de CHF 520 millions. La facture a été encore revue deux fois à la hausse, premièrement suite à la décision définitive de munir le tunnel du Monte Ceneri (TI) de deux tubes à voie unique. Le percement de ce tunnel appartenait à la deuxième phase du projet des NLFA. La modification coûtera CHF 490 millions de plus que prévu, soit avec le nouvel indice, CHF 1,8 milliards en tout. Le Conseil fédéral justifiait cette solution pour des impératifs de sécurité. La seconde augmentation est due à la décision du DETEC de construire un deuxième tube entre Frutigen et Wengi-Ey (BE). Les coûts supplémentaires se limiteront à CHF 17 millions pour autant que l'ouvrage soit réalisé selon la planification. Initialement, le DETEC avait décidé de réduire le projet à un seul tube afin d'économiser CHF 50 millions. Dans l'intervalle, les prix ont baissé à CHF 17 millions, d'où la volte-face du Département fédéral. En fin d'année, l'OFT a apporté de nouvelles précisions financières sur le chantier du Gothard : la section de Sedrun, passage clé du futur tunnel de base, a connu d'**importants surcoûts**; faisant augmenter la facture de 58% pour la porter à CHF 735 millions. La conséquence de ce dépassement sera d'entraîner dès 2006 un gel des travaux de la seconde étape de Rail 2000. En effet, durant la période 2005-2008, celle où les travaux des NLFA seront les plus importants, la Confédération aura besoin de la totalité des CHF 4,2 milliards du Fonds pour les grands projets.²³

BERICHT
DATUM: 07.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de répondre aux diverses commissions parlementaires, le Conseil fédéral a utilisé le rapport que le DETEC et le DFF ont réalisé sur le financement de l'infrastructure ferroviaire (fonds FTP) et l'a intégré dans le rapport sur les NLFA. Le gouvernement propose de **renoncer à inclure une rallonge au crédit additionnel de CHF 900 millions** afin de faire face aux surcoûts. Il estime que la somme allouée serait suffisante pour financer les chantiers en cours lors des quatre prochaines années, sauf imprévu majeur. C'est à ce moment-là, vers 2007-2008, que le Conseil fédéral veut procéder à un réexamen global de la situation des NLFA et des grands projets ferroviaires FTP sous l'angle de la politique des transports et des finances. Il déterminera alors l'ampleur du nouveau crédit qu'il devra demander au parlement et décidera quelles parties des divers projets passeront à la trappe. La convention sur les prestations 2007-2010 étant connue, les projets FTP non encore lancés devront être redimensionnés ou reportés. Parmi les recalés se trouvent les tunnels du Zimmerberg (ZH) et du Hirzel (ZH), la deuxième étape de Rail 2000, la deuxième étape du raccordement aux réseaux des trains à grande vitesse, la gare souterraine de Zurich, la ligne Stabio (TI) - Arsizio (IT) et la liaison Cornavin (GE)-Annemasse (F). Revenant sur la polémique des surcoûts, Moritz Leuenberger a défendu un système de contrôle « transparent » permettant de détecter rapidement si la facture s'allonge. L'OFT a toutefois été chargé de mieux signaler les événements concernant les coûts et les finances de la part des maîtres d'œuvre. La communication avec la Confédération devra aussi être améliorée. Face aux critiques de la DSN sur la gestion des réserves, le Conseil fédéral a précisé qu'il entendait continuer à les utiliser pour financer les surcoûts plutôt que de recourir à des crédits supplémentaires.²⁴

BERICHT
DATUM: 23.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le 22 juin à 17h47, les CFF ont subi une **panne générale due à un effondrement intégral de leur réseau électrique**. Il a fallu attendre 21h30 pour que tous les trains circulent à nouveau. 1'500 trains et environ 200'000 voyageurs se sont retrouvés immobilisés. Commandé par le directeur des CFF et souhaité par Moritz Leuenberger, le rapport sur le black-out a dénombré trois causes internes à l'origine de la coupure de courant: 1) Le responsable de la ligne Amsteg (UR)-Rotkreuz (ZG) a donné de fausses informations quant à la capacité électrique du réseau. En raison de travaux, deux des trois lignes Amsteg-Rotkreuz avaient été déclenchées et une seule ligne était disponible.

Officiellement, cette dernière avait une capacité de 240 mégawatts. Or, sa capacité effective était de 211,1 MW. Avec une charge prévue de 170 MW (40 à 50 trains à pleine capacité), la réserve n'a plus suffi pour absorber la marge de sécurité et les restitutions d'énergie générées par les trains à la descente sur le versant sud du Gothard. Une surcharge a déclenché automatiquement la ligne à 17h08 et a scindé le réseau en deux. 2) Le personnel de surveillance a mal évalué la capacité de la ligne restante. La capacité déficiente de 200 MW a été remplacée automatiquement par l'augmentation de production des usines valaisannes et l'adjonction de courant provenant de la Deutsche Bahn. Le personnel de surveillance n'a pas vu l'anomalie: il y avait trop de courant sur le réseau nord, puisque l'échange avec le sud ne se faisait pas. 3) Les CFF ont sous-estimé les risques d'une panne totale du réseau. La centrale d'alarme de Zollikofen (BE) a reçu 18'000 alarmes en quelques minutes. Non hiérarchisées, elles n'ont pas permis une identification des problèmes majeurs, comme la surcharge des couplages avec le réseau de la Deutsche Bahn. À 17h35, les installations électriques se sont déclenchées, entraînant l'effondrement du réseau dans le reste de la Suisse. Il a été reconstruit, dès 18h40, pas à pas, jusqu'à 21h15. Le rapport note que l'absence de scénario de panne totale a empêché les employés des CFF de prendre les décisions adéquates qui auraient permis d'atténuer les effets de la panne initiale, au lieu de les renforcer. La durée exceptionnelle de la panne a contraint les CFF à prendre des mesures d'urgence. Des trains diesel, ainsi que des bus ont été mis en service dans les grandes villes du pays pour ramener les voyageurs bloqués. Suite à ce black-out, une vingtaine de mesures ont été décidées pour qu'un tel événement ne se reproduise plus.²⁵

BERICHT
DATUM: 28.03.2007
NICOLAS FREYMOND

Deux fois condamnée par la Commission fédérale de recours en matière de marchés publics, la société Alptransit a une nouvelle fois décidé, en février, d'attribuer le **chantier d'Erstfeld (UR)** au consortium helvético-autrichien Murer-Strabag, quand bien même l'entreprise bernoise Marti SA avait fait l'offre la plus avantageuse économiquement. Cette dernière ayant renoncé à interjeter un troisième recours, le contrat a été signé et les travaux ont pu débuter au printemps. L'adjudication de ce dernier gros chantier ayant finalement pris deux ans, les travaux accusent une année de retard et leur achèvement est désormais prévu d'ici à l'hiver 2011-2012. Par conséquent, la mise en service du tunnel de base du Gothard connaîtra un délai du même ordre, soit d'ici fin 2017. Si elle n'a rien trouvé à redire sur la conformité de la procédure aux règles juridiques en vigueur, la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) a toutefois souligné dans son rapport que des améliorations étaient souhaitables. Elle a notamment critiqué la possibilité, exploitée par Alptransit, de modifier des éléments importants de l'appel d'offres après le lancement de la procédure d'adjudication, ce qui revient à changer les règles du jeu en cours de partie.²⁶

BERICHT
DATUM: 06.06.2007
NICOLAS FREYMOND

En juin, lors des délibérations du Conseil national sur le **rapport de la DSN pour l'année 2006**, le groupe UDC a déposé une demande de renvoi et une motion d'ordre visant à repousser le traitement de l'objet pour confier à la commission de gestion le mandat d'examiner le caractère contraignant et les garanties pour la Suisse des accords bilatéraux conclus avec l'Italie et l'Allemagne concernant la NLFA. Le conseiller national Baader (udc, BL) a rapporté que le directeur des chemins de fer italiens avait déclaré dans les médias que l'axe du Lötschberg était plus favorable au transport de marchandises que le tunnel du Ceneri. Selon son groupe, cette déclaration remet en cause le choix des Chambres d'investir CHF 3 milliards pour le percement de ce tunnel. Les autres partis ont réagi très négativement. Rappelant qu'il s'agissait uniquement de débattre du rapport d'activité 2006, ils ont dénoncé une nouvelle tentative de l'UDC visant à dénigrer le projet de la NLFA. Au vote, le Conseil national a rejeté par 125 voix contre 42 la demande de renvoi et par 115 voix contre 45 la motion d'ordre. Les deux Chambres ont par ailleurs pris acte du rapport de la DSN.²⁷

BERICHT
DATUM: 20.02.2010
NICOLAS FREYMOND

Après la décision de principe du Conseil fédéral, en toute fin d'année 2009, de ne pas proposer au parlement d'augmenter les ressources destinées à **l'entretien des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés**, l'ancienne régie a mandaté un audit externe concernant les investissements nécessaires pour rattraper le retard accumulé en matière d'entretien et de renouvellement de son réseau. L'expertise a conclu au bon état d'ensemble du réseau CFF, mais elle a souligné un retard d'investissements de l'ordre de CHF 1,35 milliard accumulé au cours des quinze dernières années, résultant principalement des coupes budgétaires décidées par la Confédération. Globalement, les experts ont évalué les moyens financiers

supplémentaires nécessaires pour la période 2011-2016 à CHF 850 millions par an de sorte à couvrir le rattrapage du retard d'investissements (CHF 130 millions), l'entretien ordinaire du réseau (CHF 410 millions), la mise aux normes des tunnels et la conformation aux exigences de la loi sur les handicapés (CHF 150 millions), l'élimination des défauts structurels (quais, passages sous voies, approvisionnement électrique ; CHF 140 millions) et les coûts imputables à la croissance du trafic (CHF 20 millions). Au total, la facture approcherait ainsi les CHF 6 milliards. Des mesures d'économies peuvent y contribuer à hauteur de CHF 100 millions par an, grâce à la suppression de 300 à 350 emplois au sein de la division Infrastructure et à la simplification des procédures internes. Pour le solde, la direction des CFF a jugé inévitable une augmentation de la contribution de la Confédération dans le cadre de la convention de prestation, une hausse des tarifs du trafic voyageurs ne suffisant pas.²⁸

BERICHT
DATUM: 30.06.2011
SUZANNE SCHÄR

In seinem Standbericht per Mitte 2011 vermeldete das BAV die Betriebsaufnahme von drei Bahnstrecken, welche die Anbindung der schweizerischen Bahninfrastruktur an das **europäische Bahn-Hochleistungsnetz (HGV)** optimieren. Im Korridor St.-Gallen-St.-Margrethen wurden Ende 2010 die Anlagen Ostkopf und auf der Strecke St.-Gallen-St.-Fiden-Enggwil 2011 die Doppelspur dem Verkehr übergeben. Im Korridor St.-Gallen-Konstanz wurde die SOB-Spange in Betrieb genommen. Im Korridor Zürich-Flughafen-Winterthur wurde mit den Bauarbeiten für die Überwerfung Hürlistein und für den Südkopf bei Winterthur begonnen. Im Sektor West- und Nordwestschweiz wurden die Massnahmen zur Leistungssteigerung des Knoten Genfs (Genf-Châtelain) angegangen und im Korridor Bern-Pontarlier war Baubeginn am zweispurigen Rosshäuserntunnel.²⁹

BERICHT
DATUM: 19.06.2013
NIKLAUS BIERI

Die Neat-Aufsichtsdelegation richtete im April 2013 ihren Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahr 2012** an das Parlament. Die Bauarbeiten seien auf Kurs, der Gotthardbasistunnel könne voraussichtlich planmässig 2016 eröffnet werden. Mit dem Abschluss der Bohrarbeiten am Gotthard hätten die Unsicherheiten weiter abgenommen. Etwas unsicher seien jedoch die Fortschritte auf den Zulaufstrecken, insbesondere beim Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland. Beide Parlamentskammern würdigten sowohl die Arbeit der beteiligten Betriebe, als auch die Aufsichtstätigkeit des Bundesrates und die Arbeit der parlamentarischen Aufsichtsdelegation. Beide Kammern nahmen vom Bericht Kenntnis, der Ständerat am 5. Juni, der Nationalrat am 19. Juni 2013.³⁰

BERICHT
DATUM: 24.09.2015
NIKLAUS BIERI

Im April 2015 erstattete die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) dem Parlament Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahr 2014**. Im Juni 2015 nahm der Ständerat vom Bericht Kenntnis. Für die GPK-SR, welche ihrem Rat die Kenntnisnahme beantragte, führte Isidor Baumann (cvp, UR) den Bericht aus: Während sich die Problemfelder beim Gotthardbasistunnel erledigt hätten und die Eröffnung nach Plan 2016 zu erwarten sei, hätte sich der Ceneritunnel «eher zum Sorgenkind» entwickelt – beim Vortrieb bestanden per Ende 2014 bei beiden Röhren 80 beziehungsweise 120 Tage Rückstand auf den vertraglichen Terminplan. Die Einsprachen zur Vergabe von zwei Bahntechnik-Losen durch die Alptransit Gotthard AG von 2013 gingen über das Bundesverwaltungsgericht bis hin zum Bundesgericht, welches 2014 entschied, dass die Vergabe der Alptransit Gotthard AG rechtens war. Dieser juristische Prozess führte zu einer Verzögerung von zehn Monaten bei der Unterzeichnung des Werkvertrages für die Tunneltechnik. Die für 2019 geplante Eröffnung des Ceneritunnels verschiebe sich deshalb auf 2020. Im September 2015 nahm auch der Nationalrat Kenntnis vom Bericht.³¹

BERICHT
DATUM: 10.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 erschien der Bericht zum Postulat der KVF-NR betreffend der Prüfung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola. Der Bundesrat kommt im Bericht zum Schluss, dass die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der Strecke durch die Schweiz mit hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen verbunden wäre. Die dazu aufzuwendenden Mittel würden beim Unterhalt der Schweizer Strecken fehlen. Die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen liege zudem – das hatte Bundesrätin Leuthard bereits in der Debatte zum Postulat deutlich gemacht – bei den entsprechenden Staaten. Der

Bundesrat könne und wolle nicht gegen das Territorialprinzip verstossen und lehnte deshalb die Weiterverfolgung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der Simplon-Linie ab.³²

BERICHT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Die Neat-Aufsichtsdelegation erstattete dem Parlament im April 2016 Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2015**. Im Bericht kam die Aufsichtsdelegation zum Schluss, dass sich die Bau- und Finanzierungsrisiken erneut verkleinert hätten, zudem seien die erwarteten Endkosten wie schon im Vorjahr erneut gesunken. Thomas Müller (svp, SG) stellte als Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) den Bericht im Juni 2016 im Nationalrat vor. Während Müller hauptsächlich über die erwarteten Endkosten und die eben erfolgte Übergabe des Gotthardbasistunnels an die SBB sprach, griff Philipp Hadorn (sp, SO) – notabene Vizepräsident der NAD – im Namen der SP-Fraktion weitere Themen auf: Neben den Herausforderungen bezüglich der Einhaltung von Arbeitsbedingungen auf den Baustellen und einem Todesfall auf dem Bau, nahm Hadorn Bezug auf eine Diskussion des Ratsbüros, welches eine vorzeitige Einstellung der Neat-Aufsichtsdelegation erwog. Eine vorzeitige Einstellung der Aufsicht sei kurzfristig und zeuge nicht von grossem Sachverstand, kritisierte Hadorn die Idee. Gerade in der Abschlussphase von Grossprojekten sei die Aufsicht besonders wichtig.

Der Bericht wurde in beiden Kammern zur Kenntnis genommen.³³

BERICHT
DATUM: 09.12.2016
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU) zur Erhaltung des Angebots auf der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne legte der Bundesrat Anfang Dezember 2016 einen **Bericht** vor. Darin kam der Bundesrat zum Schluss, dass der Bau eines Doppelspurabschnitts im Bereich Duggingen – Grellingen notwendig sei, um das Angebot der Eisenbahnverbindung durch das Laufental aufrechtzuerhalten. Aufgrund dieser Studie wurden zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung getroffen, welche das weitere Vorgehen regelt. Die Projektierungsarbeiten für den Bau der Doppelspur waren zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts bereits im Gang und wurden finanziert von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn. Der Bundesrat wird das Projekt in das STEP 30/35 aufnehmen, welches voraussichtlich 2018 an das Parlament geht. Sollte das Projekt angenommen werden, so würde der Bund die Finanzierung übernehmen.³⁴

BERICHT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat im Dezember 2016 seinen Bericht zum Postulat Hêche (sp, JU) bezüglich der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** vorgelegt hatte, beantragte er dem Ständerat im März 2017 die Abschreibung des Postulats. Die kleine Kammer stimmte der Abschreibung im Sommer 2017 zu.³⁵

BERICHT
DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

Der Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) zur **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2016** wurde dem Parlament im April 2017 unterbreitet. Die NAD würdigte darin die zeitgerechte und erfolgreiche Inbetriebnahme des „längsten Eisenbahntunnels der Welt“ und dankte allen Beteiligten für den grossen Einsatz. Im Bericht wurde auch festgehalten, dass sich die wegen eines Beschwerdeverfahrens zur Vergabe der Bahntechnikhauptlose von Dezember 2019 auf Dezember 2020 verschobene Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels weiter verzögern könnte. Die Finanzierung der Neat sei durch den Neat-Gesamtkredit gesichert. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Prognose des Finanzierungsbedarfs um rund CHF 400 Mio. gesenkt werden, bis Projektabschluss wurde per Ende 2016 mit einem Finanzierungsbedarf von rund CHF 22.5 Mia. gerechnet. Seit dem 1. Januar 2016 wurde die Neat nicht mehr über den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte, sondern über den Bahninfrastrukturfonds finanziert.

Ständerat Föhn (svp, SZ) stellte im Ständerat im Juni 2017 neben den Fakten zum Grossprojekt auch die Zukunft der Aufsicht vor: Die NAD habe „aus projektbezogenen und organisatorischen Gründen“ beschlossen, sich per Ende der laufenden Legislaturperiode aufzulösen und ihre verbleibenden Aufgaben an die Oberaufsichtsorgane Finanzkommission, Geschäftsprüfungskommission und Finanzdelegation zu übertragen. Diese Gremien hätten den Entscheid der NAD diskussionslos und ohne Gegenantrag zur Kenntnis genommen.

Im Nationalrat, der den Bericht ebenfalls im Juni 2017 behandelte, wies Nationalrat

Hadorn (sp, SO) wie schon im Vorjahr, als die Auflösung der NAD bereits diskutiert worden war, darauf hin, dass die Aufsicht weiterhin nötig sei. Zudem seien die vom Ratsbüro erhofften Einsparungen durch die Auflösung der NAD illusorisch. Beide Räte nahmen den Bericht zur Kenntnis.³⁶

BERICHT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im Juni nahmen beide Parlamentskammern vom jährlichen Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) Kenntnis. Für die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2017** hielt Nationalrat Hadorn (sp, SO) in seinem Rat fest, dass die Arbeiten in der Berichtsperiode wie erwartet vorangekommen seien, die prognostizierten Kosten stabil seien und unter dem Neat-Gesamtkredit liegen würden und dass der Ceneri-Basistunnel bis Dezember 2020 fertiggestellt werden könne. Der Finanzierungsbedarf für die Neat sei per Ende 2017 bis zum Projektende unverändert auf rund CHF 22.6 Mrd. veranschlagt worden, wobei die finanziellen Risiken als gering eingestuft würden. Sowohl Nationalrat Hadorn in der grossen, als auch Ständerätin Häberli-Koller (cvp, TG) in der kleinen Kammer wiesen darauf hin, dass es sich um den vorletzten Bericht der NAD handle, da diese mit dem Ende der laufenden Legislatur ihre Tätigkeit einstelle. Laut Ständerätin Häberli-Koller würden ab Ende 2019 bis zum definitiven Ende des Projekts hauptsächlich die Finanzkommissionen die begleitende Oberaufsicht wahrnehmen.³⁷

Umweltschutz

Umweltschutz

BERICHT
DATUM: 31.12.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Jahresrückblick 2019: Umweltpolitik

Die Umweltpolitik der Schweiz war 2019 sehr stark durch das Thema **Klimawandel/Klimaerwärmung** geprägt. In zahlreichen grossen Streiks und Demonstrationen äusserten viele Jugendliche, aber auch Besorgte älteren Semesters ihren Unmut gegenüber der Politik und der Wirtschaft, welche sich in ihren Augen zu wenig gegen die Klimaerwärmung engagierten. Viele wiesen aber auch darauf hin, dass jede einzelne Person etwas gegen den Klimawandel unternehmen könne. Sie folgten damit dem Beispiel der Schwedin Greta Thunberg, welche mit ihrem «Schulstreik für das Klima» mediale Berühmtheit erlangte. Die Besorgnis über den Klimawandel widerspiegelte sich auch in zahlreichen politischen Vorstössen und in den Beratungen zur Revision des CO₂-Gesetzes (vergleiche etwa Po. 18.4211 oder Po. 19.3385). Nachdem der Nationalrat in der Wintersession 2018 die Revision des CO₂-Gesetzes in der Gesamtabstimmung noch abgelehnt hatte, nahm der Ständerat das Geschäft in der Herbstsession 2019 wieder auf und formulierte zahlreiche Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgase. Der Bundesrat wiederum äusserte im Sommer 2019 die Absicht, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral sein soll, also unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen soll. Der Klimawandel war auch das bestimmende Thema im Wahlkampf zu den eidgenössischen Parlamentswahlen 2019. Breit diskutiert wurde dabei unter anderem der politische Richtungswechsel der FDP. Während die FDP-Parlamentarier und -Parlamentarierinnen Ende 2018 noch zu den Verhinderern eines griffigeren CO₂-Gesetzes gehört hatten, schwenkte die Partei 2019 auf einen klimafreundlicheren Kurs um und machte das Klima gar zu ihrem Wahlkampfthema. Am Wahlsonntag musste die FDP dennoch Verluste im Nationalrat hinnehmen. Besser erging es den beiden Parteien, die das «grün» bereits im Namen tragen; die guten Resultate der Grünen und der Grünliberalen widerspiegelten dementsprechend die Wichtigkeit dieses Themas bei den Wählerinnen und Wählern. Eine breite Palette an Themen rund um das Klima war in den Monaten Juli, August und September auch für einen Peak in der Umweltberichterstattung in den Schweizer Zeitungen verantwortlich. Die Medien berichteten beispielsweise intensiv über die Beratungen des CO₂-Gesetzes im Ständerat und über die verschiedenen Klimastreiks (beispielsweise derjenige in Lausanne mit Greta Thunberg) sowie über die Radikalisierungstendenzen einiger Protesierender in Form der Blockade von Banken oder des so genannten "Die-In" an Flughäfen.

Des Weiteren war auch die **Verschmutzung des Wassers mit Pestiziden** in 2019 von Belang. Im April dieses Jahres zeigten zwei Studien der Eawag und des Oekotoxizentrums, dass Gewässer in landwirtschaftlich genutzten Einzugsgebieten stark mit Pflanzenschutzmitteln belastet sind. Die Konzentrationen einzelner Stoffe stellten über Monate hinweg ein Risiko für chronische Schäden dar und lagen längere Zeit über Werten, ab denen für Pflanzen und Tiere im Wasser ein akut toxisches Risiko besteht.

Im Parlament waren zu diesem Thema Ende 2019 zwei Volksinitiativen hängig: die Initiativen «für eine Schweiz ohne synthetische Pestizide» und «für sauberes Trinkwasser und gesunde Nahrung – Keine Subventionen für den Pestizid- und den prophylaktischen Antibiotika-Einsatz». Der Nationalrat lehnte es in der Sommersession 2019 ab, einen Gegenvorschlag zu diesen beiden Volksinitiativen auszuarbeiten. Die WAK-NR und die WAK-SR stimmten jedoch einer parlamentarische Initiative der WAK-SR (Pa.IV. 19.475) zu, welche die gesetzliche Verankerung eines Absenkpfeils mit Zielwerten für das Risiko beim Einsatz von Pestiziden verlangt. Die beiden WAK wollten diese Vorlage aber explizit nicht als Gegenvorschlag zur Trinkwasserinitiative verstanden wissen.

Hohe mediale und politische Wellen schlug auch der **IPBES-Bericht zum globalen Zustand der Artenvielfalt**. Der Bericht untersuchte, in welchem Zustand sich Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume befanden und stellte der Weltgemeinschaft dahingehend ein Armutszeugnis aus. Etwa eine Million der geschätzten acht Millionen Tier- und Pflanzenarten, die es auf der Welt gibt, seien vom Aussterben bedroht und die Schuld daran trage der Mensch und seine Aktivitäten. Der Bericht führte zu zahlreichen parlamentarischen Vorstössen, in denen etwa die Biodiversitätsverträglichkeit von Schweizer Finanzierungen und Investitionen angesprochen wurde (Ip. 19.3591) oder zu einer Intensivierung des Aktionsplans Biodiversität aufgerufen wurde (Mo. 19.3504).

Zuletzt seien noch zwei Studien zum Thema **Food Waste** erwähnt, welche im Jahr 2019 erschienen. Die zwei Studien des Bundesamts für Umwelt befassten sich mit den eindrücklichen Zahlen der Lebensmittelverluste aus der Landwirtschaft respektive den Privathaushalten. In der Landwirtschaft fallen jedes Jahr 225'000 Tonnen Lebensmittelverluste an. Davon wären rund 90 Prozent vermeidbar. In den Haushalten sind es rund 1 Million Tonnen Lebensmittelabfälle, wovon fast die Hälfte vermeidbar wäre. In früheren Studien waren bereits die Gastronomie, der Detailhandel und die Lebensmittelindustrie analysiert worden. Auf gesetzlicher Ebene könnte es im Bereich des Detailhandels bald zu einer Änderung kommen, da der Nationalrat in der Sommersession die Motion Munz (sp, SH; Mo. 19.3112) gutgeheissen hat. Diese möchte das Lebensmittelgesetz um eine Berechtigung für den Bundesrat, Bestimmungen für die Abgabe von Lebensmitteln an zertifizierte Organisationen oder Personen zwecks Verhinderung von Lebensmittelverlusten zu erlassen, ergänzen. Nun lag es an der kleinen Kammer zu entscheiden, ob dieser Schritt in Richtung einer Reduktion von Food Waste realisiert wird.³⁸

Gewässerschutz

BERICHT
DATUM: 30.05.1995
LIONEL EPERON

L'OFEPF a publié fin mai un rapport sur l'état de quelque vingt lacs suisses. Procédant à l'évaluation des effets induits par les différentes mesures de protection des eaux que la Confédération, les cantons et les communes ont entreprises pour un montant global d'environ CHF 35 milliards jusqu'en 1993, ce document conclut à une amélioration notable de la **santé des lacs** au cours des quinze dernières années. La construction des stations d'épuration ainsi que l'interdiction du phosphate dans les lessives ont participé dans une large mesure à ce résultat qui, comme le stipule le rapport, pourrait encore être amélioré par la réduction des apports de phosphore d'origine agricole.³⁹

BERICHT
DATUM: 01.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Selon un rapport publié par l'OFEV à l'automne, une centaine de stations d'épuration des eaux usées (STEP) devraient être équipées de systèmes d'**élimination des micropolluants**. En effet, les techniques traditionnelles ne permettent pas d'éliminer les résidus de produits biocides (herbicides, fongicides, etc.), de médicaments, de produits de beauté et de nettoyage. Or, même à des concentrations très faibles, cette pollution nuit aux plantes et animaux aquatiques, ainsi qu'à la qualité des réserves d'eau potable. Ainsi, bien que les concentrations mesurées depuis 2006 ne présentent pas de danger immédiat pour les humains, l'OFEV a préconisé une série de mesures à titre préventif, telles que l'installation de procédés d'épuration spécifiques (par ex. l'ozonisation) dans une centaine de STEP (sur les 700 que compte le pays). L'OFEV doit étudier le financement de cet investissement estimé à 1,2 milliard de francs, auquel il convient d'ajouter 120 millions de francs pour les coûts d'exploitation annuels supplémentaires, dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur la protection des eaux instituant cette nouvelle tâche.⁴⁰

BERICHT
DATUM: 14.07.2016
MARLÈNE GERBER

Aus dem von Bund und Kantonen gemeinsam getragenen und im Jahr 2011 ins Leben gerufenen Monitoringprogramm «Nationale Beobachtung Oberflächengewässerqualität» (NAWA) resultierte im Jahr 2016 ein Bericht, der erstmals einen **Gesamtüberblick über den Zustand der Schweizer Fliessgewässer** lieferte. Und dieses Bild fiel nicht sehr positiv aus. «Mit den Flüssen geht es bachab», titelte etwa die NZZ. Der ökologische Zustand der Gewässer, gemessen durch rund 100 Messstationen in mittelgrossen und grossen Fliessgewässern, wird von der Studie sehr unterschiedlich beurteilt. Zum einen habe die Belastung durch Nährstoffe deutlich abgenommen, was dem Ausbau der Abwasserreinigungsanlagen zu verdanken sei. An einigen Stellen, so auch in Gewässern, die an intensiv genutzte Landwirtschaftsgebiete angrenzen, sei die Belastung aufgrund diffuser Einträge, respektive Einträge, die nicht über die Abwasserreinigungsanlagen in die Gewässer gelangen, jedoch nach wie vor hoch.

Ferner gewannen Mikroverunreinigungen generell an Bedeutung. Das bestätigte auch ein weiterer, nur wenige Monate später vom BAFU herausgegebener Bericht, der ebenfalls auf problematische Umstände bezüglich der Mikroverunreinigung in Fliessgewässern verwies. Die NAWA berichtete zudem, dass die Qualität der Fliessgewässer im Mittelland aufgrund der intensiven anthropogenen Beeinflussung schweizweit am schlechtesten sei und dass insbesondere die Fische sensibel auf die Wasserqualität reagierten, was die Artenvielfalt beeinflussen könne. Gemäss Bericht bieten nur 27 Prozent der Gewässer an den berücksichtigten Messstationen gute oder sehr gute Lebensbedingungen für Fische. Aufgrund ihrer Erkenntnisse erachteten die Studienautoren die Reduktion von Nährstoff- und Pflanzenschutzmitteleinträgen in Gewässern als vordringliches Ziel und forderten parallel auch verstärkte Bestrebungen zur Renaturierung der Gewässer.⁴¹

BERICHT
DATUM: 08.09.2016
MARLÈNE GERBER

Im September 2016 veröffentlichte das BAFU eine in Auftrag gegebene **Situationsanalyse zu Mikroverunreinigungen in Fliessgewässern aus diffusen Einträgen**, respektive aus Einträgen, die nicht über die Abwasserreinigungsanlagen (ARA), sondern auf anderem Weg in die Gewässer gelangen. Diese diffuse Verschmutzung tritt vor allem bei starken Regenfällen und insbesondere in Gebieten mit intensiver Landnutzung auf. Verursacht wird sie an erster Stelle durch die Landwirtschaft, ist in geringerem Umfang aber auch der Besiedlung geschuldet. Die bedeutendsten Stoffe, die zu dieser Mikroverunreinigung beitragen, sind Pestizide, Biozide und Schwermetalle. Beunruhigende Befunde zeigte der Bericht insbesondere für kleine Fliessgewässer auf; dort sei die Verschmutzung teilweise so stark, dass sie für gewisse Lebewesen toxisch sei und die Mikroverunreinigung so zur Reduktion der Artenvielfalt beitrage. Während mit einer Änderung des Gewässerschutzgesetzes im Jahr 2014 die Aufrüstung der ARA mit dem Zweck beschlossen worden war, die so verursachte Mikroverunreinigung zu reduzieren, forderten die Studienautoren nun auch Massnahmen zur Reduktion der Mikroverunreinigung aus diffusen Einträgen. Als Grundlage bedürfe es einer verbesserten Überwachung der Wasserqualität in kleinen Fliessgewässern – eine Forderung, die nur wenige Monate zuvor ebenfalls in einem Bericht der Nationalen Beobachtung für Oberflächengewässerqualität (NAWA) gestellt worden war. Ferner seien Massnahmen an der Quelle ins Auge zu fassen, wozu beispielsweise Stoffverbote, aber auch sanfte Massnahmen wie Informationsvermittlung zur Änderung von Verhaltensmustern zählen. Ein sich in Arbeit befindender Bericht in Erfüllung eines Postulats Hêche soll zudem aufzeigen, wie Massnahmen an der Quelle verstärkt werden könnten. Zur gegebenen Zeit ebenfalls erstellt wurde, in Erfüllung einer Motion Moser, ein Aktionsplan zur Anwendung von Pflanzenschutzmitteln.⁴²

BERICHT
DATUM: 16.06.2017
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a adopté le **rapport «Mesures à la source visant à réduire la charge de micropolluants dans les eaux»**, présentant les progrès réalisés et l'éventail des démarches possibles pour lutter contre les micropolluants. Selon le rapport, il faudrait une mise en œuvre plus stricte des réglementations existantes, avoir une utilisation et une élimination de produits plus respectueuses de l'environnement, et intégrer davantage la protection des eaux dans la formation du personnel spécialisé. Les apports de substances en provenance d'établissements de soins ainsi que d'entreprises industrielles et artisanales devraient être examinés afin d'établir, si nécessaire, des mesures pour réduire la pollution des eaux.⁴³

BERICHT
DATUM: 23.06.2017
DIANE PORCELLANA

D'après le **rapport sur la nocivité potentielle des munitions militaires présentes dans les lacs suisses**, aucune substance nocive n'a été libérée. Le DDPS a effectué des contrôles de 2012 à 2016 et prévoit d'analyser à nouveau l'eau des lacs en 2019. Une surveillance régulière de la qualité des eaux des lacs de Brienz, de Thoune et des Quatre-Cantons, où des déchets de munitions ont été plongés, avait été mise en place. Selon le rapport, le programme de surveillance à intervalles réguliers n'est plus nécessaire.⁴⁴

BERICHT
DATUM: 01.06.2018
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a présenté son rapport, intitulé «**Délimitation et utilisation moins schématiques des espaces réservés aux eaux**», en réponse au postulat de Karl Vogler (pdc, OW). Depuis le contre-projet indirect à l'initiative populaire «Eaux vivantes», les cantons sont astreints à délimiter un espace réservé aux eaux pour assurer la protection contre les crues et la conservation de la biodiversité. Comme conséquence à l'introduction de cette obligation, le budget des paiements directs a été augmenté de 20 millions de francs par année pour compenser le manque à gagner dans l'agriculture. Le rapport rappelle que les cantons avaient connaissances des conséquences avant la mise en place de l'obligation. Les dispositions relatives à l'espace réservé aux eaux ont été peu à peu assouplies. Suite à la modification de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux), découlant de la motion de la CEATE-CE (15.3001), les cantons jouissent d'une plus grande marge de manœuvre pour tenir compte des spécificités locales lors de la délimitation et la réglementation de l'utilisation des espaces réservés aux eaux. Les acteurs cantonaux et fédéraux concernés continuent de se concerter pour une application harmonisée à l'échelle nationale, mais souple, des bases légales. La législation actuelle concilie les impératifs de sécurité et de protection avec ceux de l'agriculture. Les espaces réservés aux eaux permettent de réduire les risques de crues et de restaurer la biodiversité.⁴⁵

Lärmschutz

BERICHT
DATUM: 23.01.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

An einer Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung wurde eine **Zwischenbilanz der bisherigen Lärmschutzmassnahmen** gezogen und Perspektiven für die Zukunft erörtert. Die bisher beim BUWAL eingereichten Lärmkataster zeigten auf, dass die hauptsächlichen Lärmverursacher der Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sind. Der Sanierungsbedarf erwies sich als massiv höher als dies zur Zeit der Inkraftsetzung der Lärmschutzverordnung im Jahre 1987 geschätzt worden war. Die Teilnehmer waren sich einig, dass einzig technische Massnahmen das Problem nicht lösen könnten. Vielmehr müssten die Lärmbekämpfung an der Quelle sowie planerische Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrspolitik zum Einsatz kommen.⁴⁶

Allgemeiner Umweltschutz

BERICHT
DATUM: 24.04.2015
MARLENE GERBER

Erstmals erfasste das BAV 2015 in enger Zusammenarbeit mit den Bahnen neben den personellen Risiken beim Transport gefährlicher Güter ebenfalls die **Umweltrisiken auf Bahnstreckenabschnitten**. Die Ergebnisse legten dar, dass auf dem 3652 km langen Bahnstreckennetz auf insgesamt 42 km Gefahren für Oberflächengewässer vertieft geprüft werden müssen und auf weiteren 10 km Umweltrisiken beim Grundwasser nicht ausgeschlossen werden können. Gemeinsam mit dem BAFU und den Störfachstellen sollen diese Abschnitte nun eingehend auf ihre Sicherheit überprüft und allfällig zu treffende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen werden. Die grösste Gefahr für das Oberflächenwasser geht gemäss Bericht von einem Streckenabschnitt bei Tecknau (BL) aus, wo die Bahnlinie direkt neben dem Eibach zu liegen kommt. Dort würden bei einem Bahnglück giftige Stoffe direkt in das Gewässer gelangen und schliesslich in den Rhein fliessen. Der kritischste Streckenabschnitt in Bezug auf Risiken für das Grundwasser befindet sich bei Kiesen (BE).

Ungewollte Aufmerksamkeit erhielten die Erkenntnisse durch die nur wenige Tage darauf erfolgte Entgleisung eines mit Chemikalien beladenen Güterzuges bei Dailens (VD). Messungen ergaben, dass keine Chemikalien in angrenzende Oberflächengewässer geflossen sind. Der Unfallort gehörte nicht zu den im Bericht genannten risikobehafteten Streckenabschnitten.⁴⁷

BERICHT
DATUM: 28.06.2017
DIANE PORCELLANA

Les **mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses**, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou par la route ont été présentées dans le **rapport du Conseil fédéral**. Le transport de ces marchandises est régi par l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Pour prévenir les accidents, une procédure de contrôle et d'appréciation y est prévue. Le rapport énumère les mesures relatives au contrôle du respect des prescriptions en matière de transport, à la surveillance de l'évolution des risques pour le rail et la route, au contrôle des mesures de sécurité. Il mentionne les autorités compétentes et décrit leurs activités. Concernant le transport de chlore, il informe qu'une seconde Déclaration conjointe a été signée entre des acteurs de l'industrie, les CFF et des Offices fédéraux suite au constat d'un risque du transport de chlore sur l'arc lémanique. Les parties prenantes s'engagent, par le biais de diverses mesures, à réduire ce risque d'ici fin 2018.⁴⁸

BERICHT
DATUM: 27.11.2017
DIANE PORCELLANA

Dix ans après le second **examen environnemental de la Suisse**, l'OCDE a évalué, de nouveau, les performances environnementales de la Suisse. La biodiversité, la croissance économique en ressources et la qualité de l'eau ont particulièrement été étudiées. S'agissant des points positifs, la Suisse figure parmi les bons élèves concernant la consommation énergétique de l'économie et l'amélioration de l'efficacité avec laquelle elle utilise ses ressources. Sa participation à des groupes de travail internationaux est relevée, tout comme son engagement pour un secteur financier tenant davantage compte des critères de durabilité environnementale. Du côté des lacunes, la Suisse n'a pas réussi à entièrement découpler croissance économique et empreinte écologique. Elle produit trop de déchets urbains. Les eaux subissent d'importantes pressions en raison de l'utilisation intensive de la force hydraulique, des pesticides en agriculture, et des micropolluants provenant des ménages et de l'industrie. Au sujet de la conservation de la biodiversité, l'étendue, la qualité et la mise en réseau des sites protégés sont jugées insuffisantes. Toutefois, les efforts accomplis par la Suisse sont salués. L'OFEV a accueilli positivement le rapport de l'OCDE. Il indique faire son possible afin de poursuivre l'objectif de réduction des atteintes portées à l'environnement, notamment dans le cadre de la Politique agricole 2022, du Plan d'action Produits phytosanitaires et du plan d'action Biodiversité.⁴⁹

-
- 1) Rapport du Conseil fédéral du 30.01.19 en réponse au postulat 15.3795
 - 2) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Energie
 - 3) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation
 - 4) NZZ, 23.2.08.
 - 5) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
 - 6) Presse du 16.3.10.; presse du 24.8.10.
 - 7) Bericht ARE vom 13.3.19
 - 8) BO CE, 1990, p.286ss.; BO CN, 1990, p.980ss.; CFF, Rapport de gestion 1990, Berne 1991; presse du 27.2.91. Presse du 2.3., 7.6. et 13.6.90.; FF, 1990, II, p.1215; FF, 1990, II, p.654ss.
 - 9) BO CE, 1991, p. 498 ss.; BO CN, 1991, p. 662 ss.; BO CN, 1991, p. 878 ss.; FF, 1991, II, p. 857 ss.; FF, 1991, II, p.1528 ss.; Presse du 25.4. et 5.6.91, 28.2.92.; NZZ, 15.5.91.; Rapport de gestion CFF de 1991
 - 10) Presse du 2.11.91.
 - 11) BO CE, 1992, p. 393 ss.; BO CN, 1992, p. 1116 ss.; FF, 1992, III, p. 670 ss.; FF, 1992, III, p. 980; presse du 28.2, 23.4, 30.4 et 19.6.92.
 - 12) CFF, Rapport de gestion 1992, Berne 1993.; Presse du 26.2.93
 - 13) BO CN, 1993, p. 2000; BO CN, 1993, p. 2003 s.; Presse des 26.1, 3.2, 10.2, 24.4, 4.6 et 5.6.93; VO, 5, 4.2.93; Express, 4.2 et 20.2.93; Dém., 13.2.93; 24 Heures, 15.3.93; JdG, 19.4.93.
 - 14) Presse du 2.6.93.
 - 15) Presse du 8.9.93.
 - 16) Presse du 20.4.93, 30.6.93; TA, 7.7.93; BaZ, 15.6.93, 14.9 et 16.9.93;NZZ, 2.7.93, 10.7.93, 13.8.93, 20.8.93, 30.9.93, 25.11.93, 18.12.93; Ww, 8.7.93; SGT, 4.9.93; LNN, 4.9.93; BZ, 12.7.93; SGT, 14.7.93;
 - 17) Presse des 19.1 et 23.3.94; Bund et BaZ, 2.3.94; NZZ, 3.3.94.
 - 18) Presse du 30.11.94.64
 - 19) Presse du 26.8.95.
 - 20) BO CE, 1995, p. 1210 ss.; FF, 1996, I, p. 1153 ss.; Presse du 10.10.95
 - 21) TG, 28.9.00.
 - 22) Presse du 23.1.01.
 - 23) Presse du 14.2, 19.5, 4.7 et 6.12.01; LT, 18.4 et 10.8.01.
 - 24) Presse du 8.4.04; DETEC, communiqué de presse, 7.4.04.
 - 25) Presse du 23-25.6 et 23.8.05 (rapport); 24h, 22.8.05.
 - 26) FF, 2007, p. 3423 ss. (rapport DSN); presse des 6 et 28.3.07; NZZ, 24.3.07.
 - 27) FF, 2007, p. 3259 ss.; BO CN, 2007, p. 658 ss.; BO CE, 2007, p. 386 ss. Concernant la polémique suscitée par les propos du patron de Trenitalia, cf. presse des 29.5 et 6.6.07.
 - 28) Presse du 20.2.10.
 - 29) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr (Hg.) (2011). Eisenbahngrossprojekte: Stand per 30. Juni 2011".
 - 30) AB NR, 2015, S. 1109 f.; AB SR, 2015, S. 427 f.; BBI, 2015, S. 6077 ff.
 - 31) AB NR, 2015, S. 1806 ff.; AB SR, 2015, S. 597 f.; Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation vom 29.4.15
 - 32) Bericht BR
 - 33) AB NR, 2016, S. 1117f.; AB SR, 2016, S. 268f.; BBI, 2016, S. 6665ff.
 - 34) Bericht BR
 - 35) BBI, 2017, S. 2865 ff.
 - 36) AB NR, 2017, S. 1051 ff.; AB SR, 2017, S. 427 f.; BBI, 2017, S. 5413 ff.
 - 37) AB NR, 2018, S. 855 ff.; AB SR, 2018, S. 386 ff.

- 38) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Umweltschutz
- 39) Presse du 30.5.95
- 40) BZ et NZZ, 2.10.09; OFEV, communiqué de presse, 1.10.09.
- 41) Kunz et al. (2016). Zustand der Schweizer Fliessgewässer; BZ, NZZ, TG, 15.7.16
- 42) Braun et al. (2015). Mikroverunreinigungen in Fliessgewässern aus diffusen Einträgen; Medienmitteilung BAFU vom 9.9.15
- 43) Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 16.6.17
- 44) Medienmitteilung VBS vom 23.6.17; Rapport du DDPS du 24.5.17; LMD, NZZ, 24.6.17
- 45) Communiqué de presse CF du 1.6.18; Rapport CF du 30.5.18
- 46) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93
- 47) BAV (2015). Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit der Bahn; Medienmitteilung BAV vom 23.4.15; NZZ, 24.4., 27.4., 5.5.15
- 48) Rapport du Conseil fédéral relatif aux mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou la route
- 49) Communiqué de presse CF du 27.11.2017; Rapport version abrégée; LZ, NZZ, 28.11.17; SGT, 29.11.17