

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik, Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Anderes
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Baltisser, Lena
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Klimapolitik, Anderes, 1984 - 2023*. 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
Staatsjubiläen	1
Institutionen und Volksrechte	1
Regierungspolitik	1
Landesverteidigung	2
Landesverteidigung und Gesellschaft	2
Wirtschaft	2
Landwirtschaft	2
Forstwirtschaft	2
Tierische Produktion	3
Infrastruktur und Lebensraum	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	4
Strassenverkehr	7
Eisenbahn	7
Umweltschutz	8
Naturgefahren	8
Allgemeiner Umweltschutz	8
Klimapolitik	9

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
BAFU	Bundesamt für Umwelt
SNB	Schweizerische Nationalbank
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
SSA	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
MERCOSUR	Gemeinsamer Markt des Südens
GLAMOS	schweizerisches Gletschermessnetz
WSL	Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

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
BNS	Banque nationale suisse
UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DFAE	Département fédéral des affaires étrangères
OSNM	Office suisse de la navigation maritime
SEV	Syndicat du personnel des transports
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
MERCOSUR	Marché commun du Sud
GLAMOS	Réseau de relevés glaciologiques
FNP	Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Politische Grundfragen

Staatsjubiläen

ANDERES
DATUM: 11.04.2016
KAREL ZIEHLI

En ce mois d'avril 2016, **la flotte de commerce suisse en haute mer fête ses 75 ans**. Celle-ci fut créée en 1939 lorsque l'Allemagne prit la décision de fermer la navigation marchande sur le Rhin, ce qui constituait à l'époque la principale voie d'approvisionnement pour la Suisse. D'abord existante sous le pavillon grec, la flotte se voit obligée de battre sous le drapeau suisse, suite à l'invasion de la Grèce et la fermeture de ses ports marchands. La Suisse met donc en place l'«Arrêté du Conseil fédéral du 19 avril 1941 sur la navigation maritime sous pavillon suisse», permettant la création de sa propre flotte. Celle-ci sera composée, durant la deuxième Guerre Mondiale de 14 bateaux qui seront, en partie, mis à la disposition de la Croix-Rouge. Trois bateaux seront coulés durant le conflit. Aujourd'hui encore, la Confédération, sous l'égide de l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM), dont le siège se situe à Bâle, peut réquisitionner, en cas de besoin, cette flotte grande de 48 bateaux, passée entre temps en mains privées. Mais, des tensions existent entre la Confédération et la flotte, la première hésitant à renouveler le crédit de cautionnement, pouvant être utilisé par les armateurs en cas de nécessité économique. Un rapport a été demandé au ministre de l'économie Johann Schneider-Amman afin d'étudier les diverses possibilités. Le malaise ambiant semble avoir poussé Didier Burkhalter à décliner l'invitation à participer aux festivités.¹

Institutionen und Volksrechte

Regierungspolitik

ANDERES
DATUM: 31.12.2019
MARC BÜHLMANN

Auch **2019** trafen sich die Spitzen der vier Regierungsparteien, um im Rahmen der **von-Wattenwyl-Gespräche** mit dem Bundespräsidenten und einer Delegation des Bundesrats über wichtige anstehende Geschäfte zu diskutieren. Die Regierung nutzt diese vier mal pro Jahr im von-Wattenwyl-Haus in Bern stattfindenden Gespräche, um über zentrale Anliegen zu informieren und mit den Parteien über mögliche Lösungsansätze zu verhandeln.

Mitte Februar, kurz vor der Frühjahrssession, diskutierten Guy Parmelin, Ignazio Cassis, der aktuelle Bundespräsident Ueli Maurer sowie Bundeskanzler Walter Thurnherr mit den Parteien über die Europapolitik und die wirtschaftliche Entwicklung. Aussenminister Ignazio Cassis informierte über den Stand des institutionellen Rahmenabkommens mit der EU und über das Vorgehen beim UNO-Migrationspakt. Diskutiert wurde weiter über die Auswirkungen des Brexit auf die Schweiz. Neo-Wirtschaftsminister Guy Parmelin orientierte über die Konjunkturlage und über die geplanten Gespräche über ein Freihandelsabkommen mit den USA. Im Weiteren kritisierten die Parteien, dass der Bundesrat mit seiner Weigerung, eine unabhängige Behörde einzusetzen, die Regulierungsfolgenabschätzungen bei neuen Gesetzen vornehmen soll, verschiedene Motionen nicht vollständig umsetze.

Um über die Beschaffung der neuen Kampfflugzeuge zu diskutieren, nahm die neue Vorsteherin des VBS, Viola Amherd, erstmals als Bundesrätin an den von-Wattenwyl-Gesprächen teil. Sie führte aus, dass der Kauf der Flugzeuge, nicht aber des ebenfalls zu beschaffenden Systems für eine bodengestützte Luftverteidigung als referendumsfähiger Planungsbeschluss vorgelegt werden soll. Neben Amherd, dem Bundespräsidenten und dem Bundeskanzler war auch Simonetta Sommaruga bei den Gesprächen zugegen. Die Neo-Energieministerin informierte über die Entwicklungen in der Klimapolitik, da das Parlament in der anstehenden Sommersession auch über das CO₂-Gesetz debattieren wird. Finanzminister Ueli Maurer berichtete zudem über den Stand der Bundesfinanzen. Man habe ein finanzpolitisches Ausnahmejahrzehnt hinter sich. Die Parteien wünschten schliesslich auch eine Information zur aktuellen Europapolitik.

Das Europadossier war dann auch wieder Gegenstand der Klausur im Vorfeld der Herbstsession Ende August, bei der der Bundesrat in corpore teilnahm. Ignazio Cassis informierte über die innenpolitische Diskussion, die zu den noch offenen Punkten im

Rahmenabkommen angestossen worden sei. Guy Parmelin sprach zu den Freihandelsverhandlungen mit den Mercosur-Staaten. Diskutiert wurde zudem über die Probleme mit sogenanntem «Soft Law». Schliesslich legten die einzelnen Departementsvorsteherinnen und -vorsteher ihre strategischen Ziele im Rahmen der Legislaturplanung 2019–2023 dar. Die Parteien betonten dabei die Bedeutung der Digitalisierung.

Mitte November – also nach den eidgenössischen Wahlen und vor der ersten Session der 51. Legislatur – diskutierten die Beteiligten Politikspitzen über die prognostizierte konjunkturelle Abschwächung. Im Rahmen der Diskussionen rund um die Europapolitik kam erneut der Brexit und die so genannte «Mind the gap»-Strategie zur Sprache: Die Schweiz hat sich früh mit Hilfe von bilateralen Abkommen mit Grossbritannien auf mögliche Szenarien vorbereitet. Debattiert wurde zudem auch der Fall «Pilatus» bzw. der Entscheid des EDA, dass die Unterstützung der Regime von Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten durch die Pilatus Werke einzustellen sei.²

Landesverteidigung

Landesverteidigung und Gesellschaft

La conseillère fédérale Viola Amherd annonce un **plan d'action** à CHF 650 millions **pour réduire les émissions polluantes du DDPS** de 40 pour cent d'ici 2030. En 2019, le Conseil fédéral a adopté des mesures sur le climat obligeant l'administration fédérale à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Pour atteindre cet objectif, les bâtiments militaires seront rénovés de manière durable. Les véhicules à moteur seront si possible remplacés par des alternatives électriques ou alimentées par des carburants durables. La conseillère fédérale souhaite également protéger et valoriser la faune et la flore situées dans le périmètre des casernes.³

ANDERES
DATUM: 01.09.2021
DIANE PORCELLANA

Wirtschaft

Landwirtschaft

Forstwirtschaft

Fin 2019, on fêtait les 20 ans de Lothar, ce cyclone qui frappa l'Europe de l'Ouest avec une puissance peu égalée. En Suisse, les cantons de Berne, Nidwald, Lucerne et Fribourg étaient particulièrement touchés, avec des dégâts causés tant sur les infrastructures et les habitations que sur les milieux naturels. Au total 29 personnes périrent en Suisse lors de cet événement ou lors des travaux de déblayage et 10 millions d'arbres, soit 2 pour cent de l'ensemble des arbres sur le territoire, seront balayés par la tempête. A l'époque plus d'un demi-milliard de francs avait été débloqué par les autorités fédérales pour assurer les travaux de déblayage, de restauration des forêts et d'aide au secteur sylvicole. Mais **20 ans après, on constate que les forêts suisses ont profité de Lothar**. En effet, ont été particulièrement touchées, les monocultures d'épicéas qui n'ont montré aucune résistance face aux assauts de la tempête, à cause de leur système racinaire peu profond. Suite à ces événements, il a souvent été décidé de laisser la forêt repousser par elle-même, afin d'observer la manière dont les écosystèmes se régénèrent, ce qui a également permis de limiter les dépenses liées à une replantation systématique des arbres. Les expert.e.s se reposaient sur des expériences faites suite à la tempête Vivian, intervenue quelques années auparavant (1990); certaines zones avaient été laissées telle quelle. On avait alors pu observer que les bénéfices découlant de ce «laisser-aller» étaient bien plus grands qu'une action humaine de replantation complète. Le même constat a pu être fait avec les zones laissées en friche après Lothar; des zones qui se montrent bien plus résistantes face aux canicules, face aux tempêtes, avec une plus grande diversité biologique et des écosystèmes plus complexes. L'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage (WSL) a toutefois pu noter que la plantation ciblée de quelques groupes d'arbres de type feuillus sur de vastes zones dévastées pouvait aider à l'obtention d'une forêt riche en espèces. Tous ces éléments permettent également de penser la forêt de demain qui devra faire face à des événements extrêmes toujours plus récurrents, tant les épisodes caniculaires que les tempêtes représentant de véritables stress-test pour ces écosystèmes, comme l'ont encore montrés les événements survenus en 2018 (sécheresse et cyclone Burglind).

ANDERES
DATUM: 23.12.2019
KAREL ZIEHLI

Parmi les autres conséquences importantes de Lothar, on peut relever l'explosion des populations de scolytes – ces petits insectes s'attaquant particulièrement aux épicéas et ayant provoqué des dégâts très importants – ainsi qu'une baisse importante des prix du bois, le secteur en question ne se relevant jamais complètement de cet épisode.⁴

Tierische Produktion

ANDERES
DATUM: 09.10.2021
KAREL ZIEHLI

«Schlechteste Honigernte seit 50 Jahren»: voilà comment l'Aargauer Zeitung décrit la situation de la production de miel pour l'année 2021. En effet, la quantité de miel récoltée par colonie d'abeille ne s'est montée qu'à 7.2 kilos, alors que la moyenne de ces dix dernières années s'élève à 20.2 kilos. Pour expliquer cette triste année, plusieurs facteurs rentrent en jeu. Premièrement, le printemps et le début de l'été ont été caractérisés par des périodes prolongées de pluie – tout à fait défavorables aux abeilles – et des épisodes de bise qui ont asséché les fleurs. Les butineuses, rebutées par ce temps humide et venteux, n'ont pas eu la possibilité d'aller se rassasier en pollen et en nectar, obligeant même les apicultrices et apiculteurs à devoir les nourrir avec de l'eau sucrée pour assurer leur survie. Deuxièmement, le temps maussade et les fortes précipitations ont également eu pour effet de réduire à néant la production estivale de miel de forêt, les pucerons dont les abeilles se servent pour la production de miel (les pucerons produisant une substance sucrée qui sert de base pour le miel des abeilles) étant systématiquement décimés.

Pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise à l'avenir, les gens du métier estiment impératif de laisser une plus longue période de floraison au printemps en retardant les fauches, et d'élargir la palette de fleurs semées. Les paysans et paysannes sont les premières concernées, sans toutefois négliger l'importance des particuliers possédant un jardin et qui peuvent également adopter de bonnes pratiques (ne pas utiliser de pesticides, laisser fleurir, verdir les toitures, laisser un peu de désordre dans le jardin).

Tout n'est, toutefois, pas à jeter dans cette année catastrophique. En effet, les apicultrices et apiculteurs ont pu profiter de cette année de pause pour soigner leurs colonies, afin de garantir une bonne récolte, en cas de temps favorable, l'année prochaine. Les apicultrices et apiculteurs ont en aussi profité pour multiplier les colonies.

A noter que cette situation n'est pas propre à la Suisse, d'autres régions d'Europe ainsi que d'Amérique du Sud (région dont la Suisse importe une quantité importante de miel) connaissent également des difficultés de production, mettant les détaillants sous pression.⁵

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

ANDERES
DATUM: 31.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Die schweizerische Verkehrspolitik stand 1985 im Zeichen einer verstärkten Sensibilisierung für die zunehmende Belastung der Umwelt. Im Zusammenhang mit der Diskussion um das Waldsterben massen die eidgenössischen Räte einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik denn auch grosse Bedeutung zu. Einerseits verlangten sie Massnahmen zur Reduktion des Schadstoffausstosses von Motorfahrzeugen, andererseits bestand ein breiter Konsens darüber, dass ein Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden müsse. Dass in den letzten Jahren geradezu ein Paradigmenwechsel von finanzpolitischen zu Verkehrs- und umweltpolitischen Fragestellungen stattgefunden hat und die Verkehrspolitik zu einem öffentlichen Thema ersten Ranges geworden ist, zeigt auch die grosse Zahl von hängigen oder angekündigten Volksinitiativen auf eidgenössischer wie auf kantonaler Ebene.

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 25.02.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Eine Basiserschliessung des ganzen Landes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dichte Fahrpläne und günstige Tarife strebt die im Berichtsjahr **vom LdU eingereichte eidgenössische Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»** an, die von den Umweltschutzverbänden, den Grünen sowie dem Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) mitgetragen wird. Solange die KVP-Verfassungsbestimmungen keinen gemeinsamen Verkehrsfonds vorsehen, soll nach der sogenannten SBB-Initiative eine Umverteilung der bisher für den Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle und -zollzuschläge erfolgen. Ein Drittel davon – nach den heutigen Zahlen rund CHF 800 Mio pro Jahr – müsste für eine verbesserte Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs freigestellt werden (siehe auch).⁶

ANDERES
DATUM: 06.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Si cet accord a reçu un écho presque unanimement positif, certains observateurs ont néanmoins souligné **son point faible: le fait que la Suisse ne puisse pas limiter le nombre de camions de 28 tonnes**, sauf autorisation expresse de la CE. Cela signifie qu'une quantité illimitée de ce type de camions, dont certains très polluants, pourraient emprunter le réseau routier helvétique, ce d'autant qu'ils seraient dissuadés de passer par l'Autriche pour ne pas gaspiller leurs points écologiques.⁷

ANDERES
DATUM: 04.04.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Conscient de la détermination de l'UE sur la question des 28 tonnes, **le Conseil fédéral a révisé le mandat de négociations** de ses représentants, à la suite d'une large consultation intérieure avec les partis et les principaux milieux concernés. A la différence des propositions précédentes, le nouveau mandat prévoit explicitement d'abolir la limite des 28 tonnes. Plus précisément, cette limite devrait être dès 2001 rehaussée à 34 tonnes, puis en 2005 totalement abandonnée, la Suisse reprenant alors la législation européenne en matière de tonnage. Parallèlement, pour respecter les exigences de l'initiative des Alpes, des mesures fiscales – principalement la taxe poids lourd liée aux prestations et la redevance alpine – seraient progressivement introduites afin de réaliser le transfert du trafic de la route au rail (2001: taxe poids lourd; 2005: taxe sur le transit alpin). Le montant de ces nouvelles taxes devrait être harmonisé avec celui en vigueur en Europe afin d'éviter tout effet de contournement du trafic aux dépens de l'Autriche et de la France. Cependant, une clause de sauvegarde devrait permettre à la Confédération de prélever des taxes suffisamment élevées au plus tard en 2005, ce même dans l'hypothèse où l'UE n'aurait pu adapter sa fiscalité routière au principe de la vérité des coûts. En ce qui concerne l'accès immédiat au Plateau pour les 40 tonnes européens, le Conseil fédéral a en revanche refusé d'aller dans le sens désiré par les Quinze, estimant notamment impossible de s'assurer que les poids lourds de ce gabarit se limitent bel et bien aux seules grandes villes helvétiques.⁸

ANDERES
DATUM: 02.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.⁹

ANDERES
DATUM: 18.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés. Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer

de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.¹⁰

ANDERES
DATUM: 05.08.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'Union des transports publics (UTP) a annoncé une hausse de 6,4% en moyenne des **tarifs des transports publics** à partir du 12 décembre de l'année sous revue. Cette hausse est particulièrement forte pour l'abonnement demi-tarif et les cartes journalières. L'UTP et les CFF l'ont justifiée par l'augmentation de l'offre et des coûts y relatifs en personnel et en énergie, ainsi que par l'ampleur des investissements à venir en matière de matériel roulant (CHF 20 milliards d'ici à 2030). Afin de décharger les trains transportant les pendulaires vers leur lieu de travail, l'UTP et les CFF ont en outre décidé de restreindre la validité des cartes journalières proposées par les communes. À compter de l'entrée en vigueur de l'horaire 2011, les titulaires de ces cartes ne pourront plus voyager en bus et en train avant 9 heures du matin du lundi au vendredi. L'annonce de cette décision a suscité un véritable tollé auprès des communes. La hausse des prix a quant à elle essuyé les critiques des organisations de défense des consommateurs (FRC, Fédération Romande des Consommateurs), qui l'ont jugée très préjudiciable pour le pouvoir d'achat. Au terme de six mois de négociations entre l'UTP et le surveillant des prix, la hausse des prix a été ramenée à 5,9%. La hausse des billets et abonnements de parcours a ainsi été abaissée de 3,4 à 2,4%. L'augmentation des tarifs des abonnements général (+6,7% en moyenne) et demi-tarif (+10-20% selon la durée de validité) a par contre été maintenue. Si le renchérissement des cartes journalières demeure tel que souhaité par les CFF, ces derniers ont toutefois renoncé à restreindre la validité des cartes proposées par les communes. Le surveillant des prix a par ailleurs obtenu de l'UTP et des CFF la publication de données concernant le système de prix afin d'en améliorer la transparence. (Pour les tarifs en 2009, voir ici.)¹¹

ANDERES
DATUM: 13.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors des **entretiens de Watteville**, à l'automne, les partis gouvernementaux ont convenu de l'objectif à long terme d'instaurer une taxation de la mobilité (« Mobility Pricing ») afin de financer l'entretien et le développement des infrastructures de transports. Une contribution accrue des usagers est notamment privilégiée par rapport aux diverses taxes et fonds dont dépendent la route, le rail et l'aviation actuellement et qui forment un système jugé excessivement complexe. Des propositions en ce sens sont attendues du Conseil fédéral dès 2011 et le message concernant Rail 2030.¹²

ANDERES
DATUM: 21.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November wurde mit den Bauarbeiten für die Vernetzung des schweizerischen mit dem französischen Bahn-Agglomerationsverkehr bei Genf begonnen. Das Vorhaben einer **Bahnverbindung Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse** war bereits 1912 in einem Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton Genf geplant worden.¹⁵

ANDERES
DATUM: 11.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die SBB und der Preisüberwacher einigten sich per 11.12.2011 auf eine **Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr** von durchschnittlich 1,2%. Dies nachdem die Preise im vorangehenden Jahr im Schnitt um 5,9% gestiegen waren. Die Anhebung der Normal- und Tageskartentarife für Reisende der 1. Klasse war nicht umstritten. Auf Intervention des Preisüberwachers verzichtete der VöV hingegen auf eine Verteuerung der Generalabonnemente (GA) für Junioren/Studierende, Senioren und Lernende. Dadurch müssen die dem VöV angeschlossenen Betriebe einen Ertragsausfall von rund CHF 7,5 Mio. hinnehmen.¹⁴

ANDERES
DATUM: 13.07.2012
NIKLAUS BIERI

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilte im Juli des Berichtjahres mit, dass der Preisüberwacher die auf Dezember 2012 angekündigten **Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr** nach Verhandlungen mit dem VöV grösstenteils akzeptiert habe. Die volle Überwälzung der Kosten der vom Bundesrat erhöhten Trassenpreise auf die Kundschaft hätte laut VöV zu Tariferhöhungen von rund 7 Prozent geführt. VöV und Preisüberwacher einigten sich in Verhandlungen auf eine durchschnittliche Erhöhung der Tarife von 5,2 Prozent. Normaltarife für Billetts zweiter Klasse werden um 3% erhöht, jene erster Klasse um 6,5%. Auch die Generalabonnemente werden 5 bis 8% teurer. Von Tariferhöhungen nicht betroffen sind Gleis 7, Junior- und Enkel-Karte sowie der Gepäcktransport. Die Kosten der höheren Trassenpreise werden also nicht vollumfänglich weitergegeben. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs erzielen so geringere Einnahmen, die Ausfälle betragen rund CHF 17 Mio. pro Jahr. Die Transportunternehmen sollen die Ausfälle mit weiteren Effizienzsteigerungen kompensieren.¹⁵

ANDERES
DATUM: 21.09.2012
NIKLAUS BIERI

Die Alptransit AG meldete im September des Berichtjahres, dass der Vortrieb im **Ceneri-Basistunnel** wegen Störzonen im Gestein langsamer vorankomme als geplant. Der Rückstand auf den Bauplan betrage 7 Monate. Die Inbetriebnahme soll trotzdem 2019 möglich sein. Auch das Gesamtbudget der Gotthardachse soll eingehalten werden können.¹⁶

ANDERES
DATUM: 26.04.2013
NIKLAUS BIERI

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilte im April des Berichtjahres mit, per Fahrplanwechsel im Dezember gebe es **keine Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr**. Dies trotz schwieriger finanzieller Situation der Anbieter: Die Anschaffung von neuem Rollmaterial bedeutete für viele Transportunternehmen Mehrkosten.¹⁷

ANDERES
DATUM: 09.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Verkehrsministerin Sommaruga sowie Vertreterinnen und Vertreter von Kantonen, Städten und Gemeinden unterzeichneten im September 2021 die **Erklärung von Emmenbrücke zur Stärkung von Verkehrsdrehscheiben**. Verkehrsdrehscheiben dienen als Umsteigepunkte dazu, verschiedenen Verkehrsmittel wie beispielsweise das Auto, den öffentlichen Verkehr und das Fahrrad effizienter zu vernetzen, wodurch sie gemäss UVEK städtische und ländliche Räume besser verknüpfen und eine nachhaltige Siedlungsentwicklung unterstützen sollen. Um die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben weiter voranzutreiben, wollen die Partner nun ihre Ressourcen konzentrieren, den Wissensaustausch pflegen und Leuchtturmprojekte wie beispielsweise den Seetalplatz beim Bahnhof Emmenbrücke voranbringen.¹⁸

ANDERES
DATUM: 27.10.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Vertreterinnen und Vertreter der Umwelt- und Verkehrsministerien der Alpenländer verabschiedeten Ende Oktober 2022 einen **länderübergreifenden Aktionsplan für klimafreundliche Mobilität in den Alpen**. Auf Initiative der Schweizer Umwelt- und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga hatten sich die Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien, Liechtenstein, Monaco und die Schweiz zur Trägerschaft mit dem Namen «Simplon-Allianz» zusammengeschlossen. Das Ziel des Aktionsplans bestand darin, den Verkehr im Alpenraum bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Dafür sah der Plan Massnahmen in drei Bereichen vor: Im **Güterverkehr** soll die Verlagerung auf die Schiene mittels eines Dialogs über eine alpenweite Verkehrsabgabe für schwere Nutzfahrzeuge sowie der Förderung des Ersatzes von fossil betriebenen Lastwagen durch emissionsfreie Fahrzeuge gestärkt werden. Im Bereich des **grenzüberschreitenden Personenverkehrs** soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Dies könne unter anderem durch die Einführung von alpenweit gültigen ÖV-Billetten oder -Abonnements und durch die

Stärkung von Nachtzugsverbindungen geschehen. Da bei der **Tourismus- und Freizeitmobilität** ein grosser Teil der Emissionen auf die An- und Abreise entfalle, sah der Aktionsplan drittens vor, die Bahnverbindungen in die alpinen Destinationen zu verbessern und den Langsamverkehr in den Tourismusorten zu stärken.¹⁹

Strassenverkehr

ANDERES
DATUM: 18.12.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Dezember 2018 unterzeichneten Bundesrätin Leuthard und Vertreterinnen und Vertreter der Auto-, Elektrizitäts- und Immobilienbranche, der Verkehrsverbände und von Bund, Kantonen und Gemeinden die «**Roadmap Elektromobilität 2022**». Diese zielt auf eine Erhöhung des Anteils der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen von Personewagen auf 15 Prozent bis 2022. Die Roadmap enthält dazu konkrete Massnahmen in den Bereichen Marktentwicklung, Ladeinfrastruktur und Rahmenbedingungen, etwa die Schaffung von Lademöglichkeiten in Gebäuden, den Aufbau eines nationalen Schnellladenetzes und die gezielte Ausbildung von Fachpersonal. Die Roadmap steht gemäss Wortlaut weiteren Akteuren offen und weitere Massnahmen könnten jederzeit integriert werden. Die Öffentlichkeit solle regelmässig über den Stand der Umsetzung informiert werden.²⁰

ANDERES
DATUM: 16.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Mai 2022 wurde die 2018 lancierte **Roadmap Elektromobilität** ausgebaut und bis ins Jahr 2025 verlängert. Die von der Automobil-, Elektrizitäts-, Immobilien- und Fahrzeugflottenbranche sowie von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden getragene Initiative will mit einer breiten Palette von neuen Massnahmen bis 2025 drei Ziele erreichen: Zum einen sollen die reinen Elektroautos und Plug-in-Hybride einen Anteil von 50 Prozent an allen Neuzulassungen erreichen; zweitens sollen 20'000 allgemein zugängliche Ladestationen aufgebaut und drittens allgemein ein «nutzerfreundliches und netzdienliches Laden» gefördert werden.²¹

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.²²

ANDERES
DATUM: 25.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Concernant la NLFA, le conseil d'administration d'Alptransit Gotthard SA a mandaté le consortium italien **Condotta Cossi** pour construire le tunnel de base du Ceneri. Les chambres ont par ailleurs pris acte du Rapport 2008 de la Delegation de surveillance de la NLFA (09.005).²³

ANDERES
DATUM: 13.04.2010
NICOLAS FREYMOND

Les travaux de **percement du tunnel de base du Ceneri** (15,4 km), à partir du portail sud, à Vezia, près de Lugano, ont débuté au printemps de l'année sous revue. Leur achèvement est prévu d'ici à mi 2012.²⁴

ANDERES
DATUM: 15.12.2023
LENA BALTISSER

Im Dezember 2023 legte der Bundesrat die **strategischen Ziele der SBB für die Jahre 2024-2027** fest. Da sich die bisherigen strategischen Zielsetzungen bewährt hätten, beschloss der Bundesrat, keine grundlegenden Veränderungen vorzunehmen. Aufgrund der Covid-19-Pandemie und der zunehmenden Unsicherheit auf den Energiemärkten veranlasste er aber in vier Bereichen der strategischen Ziele Anpassungen. Erstens setzte der Bundesrat einen Fokus auf die nachhaltige Finanzierung der SBB, insbesondere auf die Einhaltung des festgelegten maximalen Verschuldungsgrades. Zweitens setzte er der SBB im Güterverkehr das Ziel, sowohl in der Schweiz als auch international profitable Leistungen zu erbringen. Drittens sollte die SBB ihre Energieversorgung durch den selbst produzierten Bahnstrom mindestens auf bisherigem Niveau garantieren und den Anteil an erneuerbaren Energien erhöhen. Im Energiebereich wurde die SBB zudem dazu angehalten, sich für die Erreichung der CO₂-Reduktionsziele der Schweiz einzusetzen. Viertens forderte der Bundesrat, dass die SBB wie alle bundesnahen Organisationen ein Compliance Management System (CMS) vorlegt.²⁵

Umweltschutz

Naturgefahren

ANDERES
DATUM: 10.09.2017
DIANE PORCELLANA

Le **glacier du Trift a perdu une partie de sa langue**, environ 150'000 mètres cubes de glace. Avec le réchauffement des températures, la zone de contact entre la glace et la roche a peu à peu fondu. Sans assise, la glace s'est détachée. Il n'y a eu aucune victime et les habitants ont pu rejoindre leur domicile quelques heures plus tard. D'après le Réseau suisse des observations glacières (GLAMOS), le glacier a reculé d'un kilomètre depuis 1850.²⁶

Allgemeiner Umweltschutz

ANDERES
DATUM: 31.12.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Bei der **Formulierung politischer Konzepte** gingen die Umweltorganisationen im Verbund mit Teilen der Wissenschaft voraus, die Parteien und die Massenmedien übernahmen die Aufgabe, artikulierte Interessen zusammenzufassen und je nach Standort zu bewerten. Der Bundesrat verabschiedete erste Massnahmenpakete zur Bekämpfung der als zentral erachteten Luftverschmutzung. Skepsis machte sich jeweils in den Reaktionen der Wirtschaftsverbände und wichtiger Interessenorganisationen des Automobilverkehrs bemerkbar, die ihrerseits versuchten, gemeinsam mit einzelnen wissenschaftlichen Experten und der Boulevardpresse hemmend auf die Entstehung einer neuen Umweltpolitik einzuwirken.

ANDERES
DATUM: 01.01.2015
MARLÈNE GERBER

Seit Mitte 2014 besteht in der Schweiz ein **nationales Netzwerk für Ressourceneffizienz (Reffnet)**, das dafür sorgen will, dass die durch Unternehmen verursachte Umweltbelastung jährlich um 74 Mrd. sogenannte Umweltbelastungspunkte (UBP) – eine Masszahl, welche die Gesamtheit an negativen Umwelteinflüssen durch Luftverschmutzung, Klimawandel etc. ausdrückt – sinkt. Das als Verein organisierte Netzwerk – zum gegebenen Zeitpunkt sind etwas über 20 Beraterinnen und Berater tätig – berät Firmen bezüglich Steigerung der Ressourceneffizienz im Energie- und – in erster Linie – im Materialbereich. Ein Jahr später zog Reffnet zum ersten Mal Bilanz: Bis Mitte Jahr hätte man bereits 50 Mrd. Umweltbelastungspunkte einsparen können, was der Umweltbelastung eines Dorfes mit einer Bevölkerung von 2500 Leuten entspreche. Bisher hätten sich 50 Unternehmen von Reffnet beraten lassen. Die acht Betriebe, die bereits konkrete Massnahmen umgesetzt hätten, konnten insgesamt Einsparungen im Wert von CHF 2.5 Mio. verzeichnen. Das BAFU unterstützt Reffnet jährlich mit einem

maximalen Betrag von CHF 1.1 Mio. Der Verein ist angehalten, mindestens den gleichen Betrag aus dem eigenen Topf oder durch weitere Finanzierungsquellen beizusteuern.²⁷

Klimapolitik

ANDERES
DATUM: 01.07.2014
MARLÈNE GERBER

Trotz gewisser erzielter Erfolge beim Rückgang des **CO2-Ausstosses von Neuwagen** heizte sich das Klima bei den Autoimporteuren 2014 an. Im Berichtsjahr mussten diese nämlich CHF 5,1 Mio. Sanktionen zahlen, da der Ausstoss von Neuwagen im Jahr davor im Schnitt noch immer bei 145 g CO2/km gelegen und somit den seit 2013 geltenden Zielwert von 130 g CO2/km überstiegen hatte. Darüber hinaus folgte der Nationalrat im Rahmen der Debatte zur Energiestrategie 2050 dem Bundesrat und verlangte im Einklang mit der EU-Norm verschärfte Reduktionsziele bis 2020 (95 g CO2/km für Personenneuwagen). Das Argument von Christian Wasserfallen (fdp, BE), dass die topographischen Gegebenheiten in der Schweiz im Unterschied zu den meisten EU-Ländern vermehrt den Einsatz von Vierradantrieben verlangen würden, konterte Beat Jans (sp, BS) erfolgreich mit der Aussage, die Eigentümer von Personenneuwagen mit dem höchsten CO2-Ausstoss seien an der Goldküste heimisch.²⁸

ANDERES
DATUM: 23.08.2017
DIANE PORCELLANA

Ces dernières années, les Alpes ont connu plusieurs **éboulements et écroulements**. Récemment, le village de Bondo a été touché par une coulée de lave torrentielle. Les zones instables couvrent entre 6 et 8 % de la superficie du pays, elles se trouvent principalement dans les massifs préalpin et alpin. Pour **prévenir les catastrophes** y découlant, la Confédération a lancé, en 2013, 31 projets d'adaptation portant sur la pénurie d'eau, les dangers naturels, les écosystèmes, le développement des villes, l'utilisation des terres, le transfert des connaissances et les questions de gouvernance. Actuellement, le pays compte une douzaine de stations d'alerte pour les laves torrentielles. Des nouvelles solutions dans la surveillance de versants de montagne sont testées. Pour réduire les risques liés aux dangers naturels, une gestion intégrée des risques est privilégiée. Le coût des ouvrages de protection est financé, au niveau national, à hauteur de 35 à 45%. La Confédération prend en charge à 50% le coût des données de bases telles que les cartes de dangers.²⁹

ANDERES
DATUM: 23.10.2017
DIANE PORCELLANA

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord de Paris, **les caisses de pension et les assurances suisses ont été invitées à analyser la compatibilité climatique de leurs portefeuilles d'actions et d'obligations**. Les investissements faits actuellement peuvent se répercuter sur les émissions futures de gaz à effet de serre et les changements climatiques pourraient engendrer des risques potentiels pour le marché financier. Elles ont pu gratuitement, anonymement et volontairement évaluer leurs titres. Environ 80 caisses de pension et assurances, couvrant deux-tiers du patrimoine géré, ont joué le jeu. Les résultats, sur la base des décisions d'investissement prises, suivent la tendance sur le marché mondial, soit l'atteinte d'un réchauffement mondial allant de 4 à 6 degrés. Par rapport au marché mondial, les investissements des caisses de pension et des assurances sont à la traîne s'agissant du développement des énergies renouvelables. Ils sont conformes pour la production de gaz naturel et de pétrole. Les participants ont obtenu des recommandations, afin que leurs décisions d'investissement respectent l'objectif des 2 degrés. Pour éviter des pertes lors de l'adaptation de leurs plans d'investissement et de production, un groupe d'expert réalisera des analyses sur la base des scénarios d'une limitation du réchauffement à 2 degrés. Des recommandations sont déjà mises en œuvre. Le Conseil fédéral mise sur des mesures librement consenties par le secteur financier. Il projette d'élaborer des méthodes de mesure pour faciliter la comparaison internationale et ainsi abaisser les coûts pour les établissements financiers et les investisseurs.³⁰

ANDERES
DATUM: 16.04.2019
DIANE PORCELLANA

La **BNS a déposé une demande pour rejoindre** le réseau de banques centrales, le **Network for Greening the Financial System**, constitué suite à l'Accord de Paris dans le but d'écologiser le système financier mondial. La BNS espère acquérir des connaissances à propos des risques climatiques sur la stabilité financière et profiter de l'échange d'expérience en la matière avec des banques centrales. Adèle Thorens Goumaz (verts, VD) félicite la démarche de la banque nationale. Selon elle, la BNS devrait «verdier» ses investissements.³¹

- 1) 24H, 11.4.16; LT, 18.4.16; NZZ, 19.4.16
- 2) Medienmitteilung BR vom 15.11.19; Medienmitteilung BR vom 15.2.19; Medienmitteilung BR vom 17.5.19; Medienmitteilung BR vom 30.8.19
- 3) 24H, 1.9.21
- 4) WSL, 26.12.19; SoZ, 22.12.19; AZ, 23.12.19; 24H, 26.12.19
- 5) NZZ, 10.7.21; AZ, 9.10., 22.10.21
- 6) BBl, 1986, I, S. 1281 ff.; Presse vom 25.2.86;
- 7) Presse du 16.2., 25.3., 26.3., 8.10.91, 14.10., 22.10. et 4.12.94; BZ, 28.10.91; Suisse, 13.11. et 29.12.91; SHZ, 5.12.91. NZZ, 22.2., 17.6.91., 26.11.91.; BaZ, 26.2. et 27.3.91; TA, 7.3., 20.6., 7.10. et 9.10.91; Bund, 15.3.91; Ww, 4.4. et 27.6.91; JdG, 12.4., 5.10., 7.10. et 9.10.91; BZ, 29.5.91; LNN, 28.9.92; 24 Heures, 1.10.91; LM, 7.10. et 18.10.91.
- 8) Presse du 4.4.96.7
- 9) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
- 10) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
- 11) Presse des 15 et 16.1, du 5.3, du 23.4 (communes) et du 5.8.10.
- 12) LT, 13.11.10.
- 13) Medienmitteilung SBB, 15.1.11; TdG, 21.10.11.
- 14) Presse vom 4.5., 5.5. und 21.7.11.
- 15) Medienmitteilung VöV, 13.7.
- 16) SGT, 21.9.
- 17) Pressemitteilung VöV vom 26.4.13.
- 18) Medienmitteilung UVEK vom 9.9.21
- 19) Aktionsplan vom 27.10.22; Medienmitteilung ARE vom 27.10.22
- 20) Roadmap Elektromobilität 2022; BaZ, LT, NZZ, TA, 19.12.18
- 21) Medienmitteilung UVEK v. 16.5.22; Website der Roadmap Stand vom 14.6.22
- 22) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
- 23) NZZ, 12.6.09; BO CE, 2009, p. 722 ss.; BO CN, 2009, p. 1789 ss.
- 24) NZZ, 13.4.10.
- 25) Medienmitteilung Bundesrat vom 15.12.23; Strategische Ziele für die SBB vom 15.12.23
- 26) AZ, 9.9.17; So-Bli, SoZ, 10.9.17; LMD, TA, 11.9.17; AZ, 13.9.17; LT, 21.10.17
- 27) Graf (2016). Katalysator für mehr Effizienz; NZZ, 11.6.15
- 28) TA, 1.7.14; WW, 9.7.14; TG, 5.8.14; NZZ, SGT, 5.12.14
- 29) BAFU _2017_. Klimaerwärmung, Instabiler Permafrost führt zu häufigeren Bergstürzen; TA, 25.8.17; So-Bli, 27.8.17; LMD, TA, 29.8.17; NZZ, 30.8.17; AZ, 2.9.17; LMD, 4.9.17; Lib, 6.10.17
- 30) Communiqué de presse OFEV du 23.10.17; Etude de l'OFEV du 23.10.17
- 31) TG, 16.4.19; LT, 8.5., 17.5.19