

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnworte	Internationale Klimapolitik, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Parlamentarische Initiative
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

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Terribilini, Serge
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Internationale Klimapolitik, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Klimapolitik, Parlamentarische Initiative, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Wirtschaft	1
Wirtschaftspolitik	1
Strukturpolitik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Umweltschutz	3
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-NR	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
BAV	Bundesamt für Verkehr
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr

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
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-CN	Commission de gestion du Conseil national
OFT	Office fédéral des transports
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
LFInfr	Loi sur le fonds d'infrastructure
FSCR	Financement spécial pour la circulation routière

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Strukturpolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 14.06.2017
GUILLAUME ZUMOFEN

Une initiative parlementaire Carobbio (sp/ps, TI) espère créer une base légale, ou même constitutionnelle, afin de **garantir un service universel dans toutes les régions** helvétiques. La conseillère nationale socialiste estime qu'il existe une inégalité entre les offres de service de base sur le territoire suisse. Selon elle, cette inégalité dessinerait à long-terme une menace pour la cohésion nationale et sociale. Ainsi, cette nouvelle base légale devrait permettre de garantir un service de base, comme les transports publics, l'accès à Internet ou encore les services postaux, à la population dans toutes les régions. Elle précise qu'une telle législation diminuerait notamment le risque de discrimination envers les habitants des régions périphériques ou de montagne. La majorité de la Commission des transports et des télécommunications (CTT-CN) a proposé par 16 voix contre 9 de ne pas donner suite à l'initiative. Selon cette majorité, une telle mesure serait disproportionnée et ne prendrait pas en compte les différentes subtilités qui existent dans la définition d'un service universel. A l'opposé, une minorité a considéré que des mesures légales sont nécessaires. Au final, le Conseil national a rejeté l'initiative par 100 voix contre 75 et 3 abstentions. Une fragmentation gauche-droite s'est cristallisée. Les voix de l'UDC, du PLR, des vert'libéraux et du PBD ont fait pencher la balance.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de l'examen des projets d'arrêtés relatifs aux programmes d'agglomération et au programme d'élimination des goulets d'étranglement, la CTT-CE a constaté que le fonds d'infrastructure ne disposait pas des ressources nécessaires. Aussi a-t-elle présenté une initiative parlementaire en faveur du versement d'une **contribution extraordinaire de CHF 850 millions au fonds d'infrastructure**, de telle sorte qu'il puisse remplir ses engagements sans que les projets ne soient retardés et, si possible, sans recours au préfinancement par les cantons. Ce montant est prélevé sur le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Cette modification de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFINfr) n'apporte cependant qu'une solution provisoire, la CTT-CE estimant en effet qu'un nouvel apport sera nécessaire dès 2014.

Le Conseil fédéral a émis un avis favorable sur le projet de la CTT-CE, tout en mettant en garde contre ses conséquences potentiellement négatives pour les finances de la Confédération. En vertu du mécanisme de frein à l'endettement, cette contribution extraordinaire doit en effet être compensée par des excédents structurels du budget fédéral, c'est-à-dire des mesures d'économie d'un montant correspondant. En outre, le prélèvement sur le FSCR nécessitera probablement une hausse anticipée de l'impôt sur les huiles minérales. À ces réserves près, le gouvernement a jugé que la proposition de la CTT-CE constituait la solution la plus opportune pour permettre au fonds de verser aux cantons la contribution que la Confédération s'est engagée à leur fournir.

Au Conseil des Etats, l'entrée en matière n'a pas suscité d'opposition. Lors de la discussion par article, une minorité de la CTT emmenée par Hans Hess (plr, OW) a proposé de ramener le montant de la contribution extraordinaire à CHF 570 millions, craignant que les autres projets en matière de transports (notamment l'achèvement du réseau des routes nationales et les routes principales des régions périphériques et de montagne) ne pâtissent de ce soutien aux programmes d'agglomération et d'élimination des goulets d'étranglement. Par 23 voix contre 13, les sénateurs ont préféré suivre la majorité de la commission. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LFINfr à l'unanimité.

Au Conseil national, une minorité Gabi Huber (plr, UR) de la CTT-CN a présenté une proposition identique à celle défendue par la minorité Hess à la chambre des cantons. Malgré le soutien d'une majorité du groupe UDC et de la moitié du groupe PLR, cet amendement a été rejeté par 116 voix contre 57. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a approuvé le projet de la CTT-CE par 153 voix contre 23. En votation finale, les deux chambres ont confirmé leur décision, respectivement à l'unanimité et par 179 voix

contre 6.²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 26.11.2012
NIKLAUS BIERI

Der parlamentarischen Initiative Maire (sp, NE) zur Beschränkung der Transportkosten für Lernende, welche einen kostengünstigen **Pauschaltarif für Lernende** zur Benützung des öffentlichen Verkehrs forderte, wurde von der nationalrätlichen Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur zwar Folge gegeben, der Nationalrat stimmte Ende November aber gegen die Initiative. Zuvor hatte schon die ständerätliche Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur der Initiative die Folge verweigert.³

Eisenbahn

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 19.05.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'échec de la LOSETP, la CTT-CN a décidé à l'unanimité de déposer une initiative parlementaire de commission afin de **renforcer la police ferroviaire**. Pour rallier les commissaires PS et UDC, il a fallu abandonner la possibilité de privatiser la police des transports et octroyer à cette dernière des compétences plus étendues. La question de l'armement éventuel de l'organe de sécurité ne sera pas réglée au niveau de la loi, afin que le Conseil fédéral ait la possibilité, le cas échéant, de le modifier rapidement en fonction de l'évolution de la situation.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 18.06.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, la CTT-CN a présenté le **projet de loi sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST)**, qu'elle a élaboré suite à l'échec, l'année précédente, du projet gouvernemental portant le même titre. S'il reprend tels quels les éléments non contestés de la première tentative, le nouveau projet exclut la possibilité de déléguer à des tiers les tâches relevant de la police des transports, afin de rallier le PS et l'UDC qui avaient catégoriquement refusé leur privatisation. Il définit en outre précisément les tâches respectives de la police des transports et du service de sécurité. Concernant l'armement éventuel des policiers des transports, la commission a renoncé à légiférer, préférant confier au gouvernement la compétence d'en décider en fonction de l'évolution de la situation. Le Conseil fédéral a émis un avis très favorable sur l'ensemble du projet, ne formulant aucune critique, ni même la moindre réserve. Il a par ailleurs souligné la nécessité de remplacer la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer, en raison de son obsolescence manifeste.

Lors de la session de printemps, le Conseil national a approuvé l'entrée en matière sans opposition. Lors de la discussion par article, l'armement des agents de la police des transports a une nouvelle fois suscité la controverse. Une minorité Lachenmeier-Thüring (verts, BS) a proposé d'exclure expressément la possibilité pour ces agents de porter des armes à feu, estimant que ni leur sécurité, ni celle des usagers des transports publics ne l'exigent, d'autant plus que l'arrestation et la poursuite pénale sont de la compétence des polices cantonales auxquelles la police des transports ne fait que remettre les contrevenants. À l'inverse, Max Binder (udc, ZH), au nom de la commission, a rappelé que le choix de cette dernière de confier au Conseil fédéral la compétence de déterminer l'équipement de la police des transports en fonction des risques effectifs résultait d'un compromis entre partisans et adversaires du précédent projet. Par 113 voix contre 30, les députés ont suivi leur commission et rejeté la proposition minoritaire. Une minorité Markus Hutter (plr, ZH) a en outre proposé de permettre non seulement à la police des transports, mais aussi au service de sécurité d'arrêter provisoirement les resquilleurs à des fins d'identification et de maintien de la sûreté. La commission a répliqué que l'attribution d'une compétence policière à des agents ne disposant pas de la formation correspondante était problématique, en pratique comme du point de vue de l'Etat de droit, et revenait d'ailleurs peu ou prou à supprimer la distinction entre service de sécurité et police des transports. Là encore, le plénum a suivi sa CTT, par 128 voix contre 30. Les autres dispositions n'ont pas suscité de discussion et, au vote sur l'ensemble, le projet de LOST a été adopté par 152 voix contre 5.

Au Conseil des Etats, le projet a reçu un accueil très favorable. Sur proposition de leur commission, les sénateurs l'ont toutefois amendé afin d'obliger toute entreprise de transport qui gère sa police des transports à offrir ses prestations aux autres entreprises de transport à des conditions comparables, l'OFT étant par ailleurs habilité à statuer en cas de litige. Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté le projet ainsi modifié à l'unanimité. La chambre basse ayant tacitement éliminé cette unique divergence, la LOST a été adoptée en votation finale à l'unanimité par les deux

conseils.⁵

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 06.07.1990
SERGE TERRIBILINI

Devant le besoin d'aider les villes à résoudre leurs problèmes de circulation et en dépit du rejet d'une politique coordonnée des transports en votation populaire, **l'idée d'une ponction dans le produit des droits d'entrée sur les carburants afin de financer en partie les transports publics d'agglomération rencontre un nombre toujours plus important de partisans**. Pour sa part, le Conseil fédéral a répondu favorablement à l'initiative parlementaire Béguelin (ps, VD), que le Conseil national avait acceptée en 1989. Le gouvernement a, à cet effet, proposé le transfert annuel d'une somme de 150 millions de francs dès 1992. Il a précisé vouloir agir par voie d'ordonnance afin d'accélérer le mouvement. A l'origine, une révision de la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants avait été élaborée et mise en consultation en 1989. Elle y a rencontré l'approbation d'une bonne part des cantons, partis et organisations et a montré l'existence de besoins évidents en ce domaine. La crainte de voir limiter les fonds pour la construction des routes a cependant soulevé quelques oppositions, notamment de la part du lobby automobile et des régions de montagne qui craignent d'être défavorisées au profit des villes.⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 13.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrätin Rytz (gp, BE) im März 2018 die Einsetzung einer ständigen parlamentarischen **Aufsichtsdelegation zur Steuerung der bundesnahen Betriebe im Verkehrs- und Fernmeldebereich**. Weil der Postauto-Skandal gezeigt habe, dass Handlungsbedarf bestehe, solle eine parlamentarische Aufsichtsdelegation nach dem Vorbild der NEAT-Aufsichtsdelegation die parlamentarische Oberaufsicht vertiefter wahrnehmen als bisher. Die zu schaffende Aufsichtsdelegation solle aus Mitgliedern der Finanz-, der Geschäftsprüfungs- und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte zusammengesetzt sein. Im Juni 2019 zog die Initiatorin ihr Anliegen jedoch zurück: Nationalrätin Rytz begründete diesen Schritt einerseits mit der ablehnenden Haltung der GPK, andererseits mit ähnlichen Bestreben im Ständerat, für welche die Initiatorin mit dem Rückzug ihrer Initiative Platz schaffen wollte.⁷

Umweltschutz

Klimapolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 14.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a écarté trois initiatives parlementaires de l'UDC sur des scores voisins : 132:40, 119:47 et 123:46. Le **plan de démantèlement partiel de l'UDC** était conçu en trois phases. Premièrement, l'UDC exigeait de supprimer la différence de traitement entre les combustibles fossiles (pour les foyers industriels et pour les chauffages : réduction de 15% en 2010 par rapport à 1990) et les carburants fossiles (comme l'essence ou le diesel : réduction de 8%). Deuxièmement, l'UDC voulait que l'on ne se fonde pas exclusivement sur les émissions dues à l'utilisation énergétiques des agents fossiles (Pa.lv. 01.421). Elle tenait à ce que l'on inclut les aspects non énergétiques (fabrication du ciment, incinération de déchets), ainsi que l'absorption de CO₂ atmosphérique par des puits de carbone. Troisièmement, l'UDC demandait d'abaisser les objectifs globaux de réduction du CO₂ de 10% à 8% en 2010 (Pa.lv. 01.422). Cette réduction correspondait, selon l'UDC, au vrai contenu du Protocole de Kyoto.⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 13.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine parlamentarische Initiative Teuscher (gp, BE) im Vorprüfungsverfahren ab, welche ein Rahmengesetz für den **Klimaschutz** gefordert hatte, das die Klimaziele und die Klimaverträglichkeit insbesondere für den Verkehr, die Raumplanung, das Bauwesen, die Energie und die Landwirtschaft definieren und die Grundlagen für eine Aufsichtsbehörde schaffen sollte. Für die Ratsmehrheit sind die Ziele des Klimaschutzes durch freiwillige Aktionen besser zu erreichen als durch zusätzliche Regulierungswerke; zudem reichten die gegenwärtigen Instrumente aus, um, basierend auf dem Kyoto-Protokoll, über das CO₂-Gesetz die nötigen Massnahmen zu ergreifen. Überwiesen wurde hingegen ein Postulat Noser (fdp, ZH), das den Bundesrat ersucht, Klimaschutzziele für die Jahre 2020 und 2030 festzulegen, die über die Kyoto-Vereinbarung 2010 hinausgehen (Po. 06.3316).⁹

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 06.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a rejeté, par 99 voix contre 66, une initiative parlementaire Bernhardsgrütter (pe, SG) visant à créer une base légale pour l'introduction d'un **dimanche sans voitures** par année civile dans le cadre d'un week end en faveur de la protection du climat. Le plénum a suivi l'avis de la majorité de la commission des transports, qui jugeait la mesure inapplicable et inefficace.¹⁰

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En 2007, les chambres avaient approuvé une initiative parlementaire Jakob Büchler (pdc, SG) visant à **repousser le délai accordé aux cantons pour assainir les buttes de tir du 1er novembre 2008 au 31 décembre 2012**. Pour concrétiser cette décision de principe, le Conseil national a adopté à l'unanimité la révision de la loi fédérale sur la protection de l'environnement que lui a soumis sa commission de l'environnement (CEATE-CN) lors de la session d'hiver.¹¹

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 09.03.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a décidé, par 124 voix contre 61, de ne pas donner suite à une initiative parlementaire Van Singer (pe, VD) visant à **interdire l'utilisation d'appareils de chauffage sur les terrasses** et à proximité des établissements publics afin de réduire les gaspillages énergétiques et les émissions de CO₂. Le plénum a suivi le préavis de la majorité de la CEATE-CN, laquelle a estimé qu'une telle interdiction violerait la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons.¹²

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.12.2015
MARLENE GERBER

Die Schaffung eines umfassenden **energie- und klimapolitischen Lenkungssystems** verlangte die FDP-Fraktion mittels parlamentarischer Initiative. Ein ähnliches Vorhaben hatte bereits der Bundesrat in einem zweiten Massnahmenpaket der Energiestrategie ins Auge gefasst. Im Unterschied zum bundesrätlichen Entwurf will die FDP hingegen nur eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Brennstoffen und auf importiertem, aus CO₂-intensiver Produktion stammendem Strom erheben, während die Regierung eine generelle Lenkungsabgabe auf verschiedene Stromquellen, darunter auch Atomstrom, einführen will. Ferner fordert die parlamentarische Initiative eine vollständige Rückerstattung der aus der Abgabe resultierenden Erträge an Haushalte und Unternehmen. Damit wäre die zum Zeitpunkt der Behandlung der parlamentarischen Initiative geltende Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe, welche die Finanzierung von Förderprogrammen erlaubt, nicht mehr länger möglich. Die Mehrheit der vorberatenden UREK-NR empfahl ihrem Rat, der Initiative keine Folge zu geben. Sie befürwortete eine Beratung über die Einführung eines solchen Lenkungssystems im Rahmen der bundesrätlichen Vorlage und ziehe den aktuellen Vorschlag des Bundesrats, wie er damals als Vernehmlassungsentwurf vorlag, der Vorlage der FDP-Fraktion vor. Der Nationalrat folgte seiner Kommissionsmehrheit in der Wintersession 2015 mit 108 zu 80 Stimmen bei 2 Enthaltungen und gab dem Anliegen keine Folge. Über die FDP-Fraktion hinaus fand der somit erledigte Vorschlag lediglich Zustimmung bei einer Grossmehrheit der SVP-Vertreterinnen und -Vertreter.¹³

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.10.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Oktober 2019 setzte sich die UREK-SR erneut mit der **parlamentarischen Initiative Burkart** auseinander. Mit 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung nahm die Kommission die von ihrer Schwesterkommission ausgearbeitete Gesetzesvorlage an, die die auslaufenden **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe** sowie die bis Ende 2020 befristeten Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes verlängern will. Bei beiden Themen, der Mineralölsteuererleichterung und der CO₂-Gesetzgebung, schuf die Kommission jedoch Differenzen zum Beschluss des Nationalrates. So möchte sie die Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe nicht nur bis maximal Ende 2021, sondern bis Ende 2023 verlängern. Aus Sicht der Kommission brauche es diesen längeren Zeithorizont, um den inländischen Biogasproduzenten Investitionssicherheit zu geben. Zudem bleibe dem Parlament bis Ende 2023 genügend Zeit, um ein längerfristiges Fördermodell für erneuerbare Treibstoffe auszuarbeiten. Bei den Regelungen zur CO₂-Gesetzgebung, welche aufgrund der verzögerten Revision des CO₂-Gesetzes ebenfalls notwendig geworden waren, wollte die UREK-SR zentrale Instrumente verstärken. Beispielsweise sollten die Treibhausgasemissionen ab 2021 jährlich um 3 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden, damit die Schweiz bis 2030 ihr 50-Prozent-Reduktionsziel gemäss Pariser Klimaabkommen erreichen kann. Zudem soll der Maximalsatz für die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe pro Jahr um CHF 10 pro Tonne CO₂ erhöht werden können. Diese und weitere Bestimmungen waren als Übergangslösung gedacht, die so lange

gelten sollen, bis die Totalrevision des CO₂-Gesetzes in Kraft tritt. Eine Minderheit der Kommission lehnte die Verschärfung der Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes ab.¹⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 29.10.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Wintersession 2019 noch einmal über die parlamentarische Initiative Burkart zu den **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe**. Zuvor hatte sich die Mehrheit der UREK-SR dafür ausgesprochen, aus der Vorlage ein umfassendes Übergangsgesetz zu machen – mit einer Verschärfung bestehender Massnahmen. Damit wollte sie sicherstellen, dass die Schweiz auch dann auf dem Absenkepfad bleibt, wenn sich die Beratungen zum totalrevidierten CO₂-Gesetz verzögern. Die Übergangslösung sollte so lange gelten, bis das neue CO₂-Gesetz in Kraft tritt. Im Rat setzte sich aber die Minderheit der Kommission durch. Deren Vertreterinnen und Vertreter argumentierten, es gehe nicht an, wichtige Massnahmen aus dem CO₂-Gesetz – über das die Räte noch berieten – schon vorwegzunehmen. Mit 28 zu 13 Stimmen sprach sich der Ständerat somit dagegen aus, die heutigen Klimainstrumente so zu verlängern und zu verstärken, dass die Schweiz den eingeschlagenen Weg fortsetzen würde. Die kleine Kammer reduzierte die Vorlage auf den Punkt, um den es ursprünglich ging: Steuererleichterungen für umweltschonende Treibstoffe, die seit Juli 2008 gewährt werden. Diese Förderung sollte gemäss dem Ständerat weiterhin bis 2023 gewährleistet sein. Damit blieben dem Parlament und der Branche genügend Zeit für die neue Regelung, hiess es im Rat. Noch in derselben Session folgte der Nationalrat dem Ständerat stillschweigend und bereinigte die Vorlage damit. In der Schlussabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 151 zu 42 Stimmen bei 4 Enthaltungen und der Ständerat einstimmig zu.¹⁵

1) BO CN, 2017, pp.1125 s.; Communiqué KVF-N/CTT-N; Rapport KVF-N/CTT-N

2) FF, 2010, p. 3099 ss. (CTT-CE) et 3111 ss. (CF); BO CE, 2010, p. 677 ss., 689 ss. et 1012; BO CN, 2010, p. 1408 ss., 1417 ss. et 1677; FF, 2010, p. 5977 ss.

3) AB NR, 2012, S. 1849 ff.

4) Lib. et NZZ, 20.5.09; CTT-CN, communiqué de presse, 19.5.09.

5) BO CN, 2010, p. 216 ss., 1058 et 1163; BO CE, 2010, p. 668 ss. et 753; FF, 2010, p. 3863 ss.; FF, 2010, p. 821 ss. (CTT-CN) et 845 ss. (CF).

6) LNN, 24.1.90; Bund, 19.2.90; presse du 6.7.90.

7) AB NR, 2019, S. 1079

8) BO CN, 2002, p. 261 s.; Lib., 15.3.02.

9) AB NR, 2006, S. 917 f. und 1577 sowie Beilagen IV, S. 454 f.

10) BO CN, 2008, p. 148 s.

11) BO CN, 2008, p. 1892 s.

12) BO CN, 2010, p. 266 ss.

13) AB NR, 2015, S. 1971 f.; Bericht UREK-NR vom 22.6.15

14) Medienmitteilung UREK-SR vom 11.10.19

15) AB NR, 2019, S. 2149 ff.; AB NR, 2019, S. 2465; AB SR, 2019, S. 1013 ff.; AB SR, 2019, S. 1277