

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr, Luftreinhaltung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Anderes
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Mosimann, Andrea
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zosso, Oscar

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Mosimann, Andrea; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zosso, Oscar 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Luftreinhaltung, Anderes, 1973 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	4
Umweltschutz	7
Luftreinhaltung	7
Allgemeiner Umweltschutz	8
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	9
Parteien	9
Grosse Parteien	9

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
BAV	Bundesamt für Verkehr
EKL	Eidgenössische Kommission für Lufthygiene
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
TGV	Hochgeschwindigkeitszug

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
CEE-ONU	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
OFT	Office fédéral des transports
CFHA	Commission fédérale de l'hygiène de l'air
OFROU	Office fédéral des routes
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
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
SEV	Syndicat du personnel des transports
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
TGV	Train à grande vitesse

Allgemeine Chronik

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: 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.¹

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.²

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.³

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.⁴

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.⁵

Strassenverkehr

ANDERES
DATUM: 07.06.1973
OSCAR ZOSSO

Das **Verlangen nach einer stärkeren Eindämmung der Verkehrsimmissionen** machte sich vermehrt bemerkbar. Zwar fand eine vom Nationalrat 1972 unterstützte Forderung, dass ab 1975 nur noch praktisch abgasfreie Fahrzeuge zugelassen werden sollten, die Zustimmung der Kleinen Kammer nicht, doch wünschten beide Räte vom Bundesrat innert Jahresfrist Vorschläge für eine Verschärfung der Abgas- und Lärmvorschriften. Bundesrat Furgler sprach sich in diesem Zusammenhang für eine etappenweise Reduktion der Abgase um 90 Prozent aus. Der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz genügten diese Stellungnahmen jedoch noch nicht, und sie kündigte neue Vorstösse an. Zudem lancierte eine sanktgallische «Arbeitsgruppe saubere Schweiz» ein Volksbegehren für eine drastische Beschränkung der Benzinmotorabgase (Albatros). Das verbreitete Unbehagen über die Verkehrsimmissionen wurde im Dezember noch durch eine weitere Initiative, die strengere Lärmbestimmungen im Strassenverkehr verlangte, unterstrichen. Andererseits wurde das im Vorjahr eingeleitete Verfahren für einen Beitritt der Schweiz zum europäischen Abkommen über Ausrüstung und Bestandteile von Motorfahrzeugen mit der Genehmigung durch den Nationalrat abgeschlossen (BRG 11380). Darauf erliess der Bundesrat gegen Jahresende strengere Abgasvorschriften im Rahmen einer Revision der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge. Schon im Sommer hatte er auf einen Vorstoss im Nationalrat bekanntgegeben, dass eine Arbeitsgruppe Richtlinien für die Lärmbekämpfung in der Nähe von Hochleistungsstrassen ausarbeite (Po. 11420). Die Verwendung von Stifreifen im Winter wurde noch einmal einschränkenderen Bedingungen unterstellt (Po. 11620).⁶

ANDERES
DATUM: 02.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Estimant que l'introduction de la nouvelle taxe entraînera vraisemblablement un renchérissement non négligeable des transports routiers, la majorité bourgeoise de la petite chambre argua qu'il était nécessaire de **restreindre au maximum les conséquences négatives que ce nouvel impôt pourrait avoir pour l'ensemble de l'économie** et plus particulièrement pour les régions montagneuses et périphériques, qui ne peuvent reporter leur trafic routier sur le rail faute d'infrastructure ferroviaire suffisante. De plus, contrairement à ce qu'affirmaient les défenseurs de montants plus élevés, la fourchette adoptée suffisait amplement à atteindre les buts poursuivis, une taxe de 2,5 centimes permettant, de l'avis même du gouvernement, à la fois de couvrir les coûts externes du trafic routier (1,15 milliards), de favoriser un transfert conséquent des camions de la route au rail et d'assurer le financement des NLFA. A ceux qui arguaient que le montant maximal prévu ne couvrirait que certains coûts externes (accidents, dégâts au bâtiment, atteintes à la santé) sans tenir compte des dégâts à l'environnement, de nombreux sénateurs ont rétorqué qu'en l'absence d'un consensus scientifique sur l'estimation monétaire de ce second type de coûts, il fallait laisser cette question en suspens. Enfin, il fut relevé, eu égard à l'intransigeance manifestée par l'UE dans le cadre des négociations bilatérales, que toute taxe dépassant les 2,5 centimes était illusoire et empêcherait d'aboutir à un quelconque accord.

ANDERES
DATUM: 12.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Transmis au **Conseil national**, le projet de loi fut également vivement discuté. Après avoir rejeté, lors de l'entrée en matière, des propositions de renvoi Friderici (pl, VD) et de l'ex-automobiliste Scherrer (pdl, BE), les conseillers nationaux portèrent eux aussi leur attention sur le montant de la taxe. A ce sujet, pas moins de **six propositions furent soumises à l'approbation des députés**. Outre la fourchette décidée par la chambre des cantons et celle chère au gouvernement - soutenues respectivement par le groupe radical et une majorité de la CTT -, la grande chambre eut notamment à examiner une proposition Giezendanner (udc, AG) prévoyant de plafonner la taxe à 1,3 centime. Selon le député argovien, appuyé par son propre groupe ainsi que par les représentants des partis libéral et de la liberté, les montants prônés par le Conseil des Etats ne pouvaient que conduire à un renchérissement inacceptable pour le consommateur et pénaliser les régions périphériques et montagneuses. A l'autre extrême figuraient les propositions socialistes et écologistes préconisant des fourchettes allant jusqu'à 4, voire 6 centimes.

ANDERES
DATUM: 12.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

De retour au Conseil national, la proposition des sénateurs fut adoptée par une large majorité des députés. Opposés à la solution finalement choisie, les socialistes et les écologistes ont proposé en vain que le montant de trois centimes soit fixé de manière impérative dans la loi.⁷

ANDERES
DATUM: 02.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Au cours de la deuxième table ronde, les protagonistes du dossier ont décidé de changer de système dès que les travaux d'amélioration de la ventilation seraient achevés en automne. Le nouveau système de régulation du trafic des camions, dit du "compte-gouttes", et la circulation bidirectionnelle ont ainsi été réintroduits le 30 septembre sur l'axe du Gothard. Au San Bernardino, la circulation alternée a été maintenue. Le **compte-gouttes** consiste à faire passer les camions un à un par le tunnel, à une cadence souple dont la fourchette varie entre 60 et 150 véhicules par heure et par sens, en fonction de l'affluence des voitures de tourisme. Le débit total dans un sens est limité à 1'000 unités-voitures particulières (UVP), un camion correspondant à 3 UVP. En cas de forte affluence, soit plus de 550 voitures par heure et par sens, le nombre de passages de poids lourds est réduit et les automobilistes ont la priorité. Une première régulation sommaire est réalisée sur des aires de stationnement avancées, avant que le débit ne soit affiné dans les zones de régulation proprement dites. Le Conseil fédéral a décidé de faire bénéficier d'un **traitement préférentiel les camions à destination et au départ du Tessin**, afin de ne pas pénaliser l'économie de ce canton. Pour identifier les camions bénéficiant de cette priorité - sauter les aires avancées et de passer directement par le "compte-gouttes" en perdant moins de temps -, un nouveau signal avec "S" inscrit en jaune sur un carré rouge de 25 centimètres de côté a été créé.⁸

ANDERES
DATUM: 24.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a choisi de construire à Erstfeld (UR) le premier **centre de grande envergure de contrôle des poids lourds sur l'axe nord-sud**. Il sera mis en service en 2008. La construction de treize autres centres a également été agendée. Entre 320 et 500 poids lourds pourront y stationner. Les coûts sont évalués à CHF 55 millions, dont 97% assumés par la Confédération et le reste pris en charge par le canton d'Uri.⁹

ANDERES
DATUM: 04.09.2007
NICOLAS FREYMOND

La construction du centre de contrôle des camions de Erstfeld a débuté à la fin de l'été. Sa mise en service est prévue pour 2009. Le centre contrôlera alors 150 des 1'500 camions qui empruntent quotidiennement le tunnel du Gothard et fournira une aire de stationnement pour 350 véhicules (jusqu'à 700 en cas d'urgence). Sur le versant sud du Gothard, d'importants désaccords subsistent concernant le site de Bodio (TI), qui mettent aux prises, d'une part, les autorités et populations locales et, d'autre part, le Conseil fédéral, l'OFROU et le canton du Tessin.¹⁰

ANDERES
DATUM: 10.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **centre de contrôle du trafic poids lourds d'Erstfeld** (UR) a été mis en service à la fin de l'été de l'année sous revue.¹¹

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 25.09.1991
SERGE TERRIBILINI

La grande chambre a, au vote nominal par 93 voix à 87, **rejeté la disposition introduite par le Conseil des Etats prévoyant que le transit de marchandises à travers les Alpes se fasse en principe par le rail**. La majorité bourgeoise a argué que cette mesure allait à l'encontre du libre choix du moyen de transport. En revanche, la Chambre, sur proposition de sa commission, a accepté la solution du Y valaisan, mais a rejeté, pour des raisons financières, les liaisons en faveur des Grisons et du Tessin (excepté pour Luino) (voir aussi MCF 91.042), ainsi que la possibilité pour le Jura de se raccorder au réseau TGV. Elle s'est encore nettement opposée à une proposition Günter (adi, BE) qui voulait supprimer la ligne du Lötschberg.¹²

ANDERES
DATUM: 22.09.1999
LAURE DUPRAZ

En août, le gouvernement tessinois ainsi que des représentants d'Alp Transit Gothard SA ont également réclamé d'avancer la construction du **tunnel NLFA du Ceneri** (TI) qui fait partie de la seconde phase des NLFA. La construction, planifiée pour 2006, a été sollicitée pour 2002. Le conseiller fédéral Leuenberger a affirmé qu'une anticipation des travaux n'était pas envisageable, sauf en cas de financement privé.¹³

ANDERES
DATUM: 14.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le 11 juin, la "**chaussée roulante**" reliant Fribourg-en-Brigau (D) à Novare (I) a été inaugurée. La ligne est gérée par la société Ralpin SA, qui partage son capital à raison de 30% entre les CFF Cargo SA, le BLS et Hupac (transporteur). Les 10% restants reviennent aux chemins de fer italiens FS. Au Lötschberg, le corridor de ferroutage a été aménagé de façon à pouvoir charger les camions de 40 tonnes. Il était prévu que dix trains circulent chaque jour : à cause des travaux sur le tronçon Iselle-Varzo, la société a dû se contenter de cinq trains journaliers dans les deux sens. Dès 2002, les courses seront multipliées et un objectif de 105'000 camions transportés par an est fixé.¹⁴

ANDERES
DATUM: 18.02.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Au début de l'année, les maîtres d'œuvre des Nouvelles transversales ferroviaires alpines (NLFA), BLS Alptransit SA et Alptransit Gothard SA, ont annoncé des **surcoûts inattendus de CHF 500 millions au Gothard et CHF 200 millions au Lötschberg**. Surpris par l'ampleur des montants, l'OFT les a auditionnés afin de comprendre la hausse des coûts. Au Gothard, les problèmes géologiques rencontrés à Faido et Bodio (TI), ainsi que le raccordement au tracé de la variante montagne à Uri, sont à la base des surcoûts. Au Lötschberg, les surprises géologiques, les nouvelles techniques ferroviaires et des adjudications à des prix plus élevés sont en cause. Les maîtres d'ouvrage ont aussi évoqué des exigences supplémentaires demandées par l'OFT, notamment en termes de sécurité. L'annonce de ces frais supplémentaires a eu pour conséquence que la Commission des transports du National a renvoyé les délibérations sur le crédit additionnel de CHF 900 millions et a demandé au Conseil fédéral un rapport complémentaire sur les surcoûts de CHF 700 millions, ainsi qu'une prise de position de principe sur d'éventuels renoncement à des projets dans le cadre des

NLFA. A l'instar de son homologue du National, la Commission des transports des Etats a aussi exigé des comptes et des possibilités de compensation et d'abandon. La Commission des finances des Etats a également demandé des explications et des modifications au Conseil fédéral dans sa façon de gérer le crédit global octroyé aux NLFA.¹⁵

ANDERES
DATUM: 29.04.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Treize ans après l'approbation en votation populaire des NLFA et onze ans après le premier coup de pioche, les mineurs ont **achevé le percement du tunnel du Lötschberg**. Sa mise en service est prévue pour 2007.¹⁶

ANDERES
DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 17 octobre, le **percement de la galerie ouest du tunnel de base du Gothard entre Sedrun (GR) et Amsteg (UR)** s'est achevé avec quelques neuf mois d'avance sur le calendrier prévu. Près de 70% des 153,5 km de galeries que comptera le tunnel ont déjà été creusés.¹⁷

ANDERES
DATUM: 22.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 15 juin de l'année sous revue, le **tunnel du Lötschberg a été officiellement inauguré**. Son ouverture s'est effectuée en deux temps. Limitée au trafic marchandises du 15 juin au 8 décembre, elle a été étendue au trafic voyageurs avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF. À partir du 9 décembre 2007, quarante-deux trains de passagers empruntent quotidiennement le tunnel. Grâce à celui-ci et à la nouvelle ligne Rail 2000 Olten-Berne, les temps de parcours à destination du Valais et de l'Italie connaissent une réduction remarquable. Le trajet Zurich-Viège ne durera plus que deux heures au lieu de trois précédemment, et celui entre Bâle et Milan quatre au lieu de cinq.¹⁸

ANDERES
DATUM: 25.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Concernant la NLFA, le conseil d'administration d'Alptransit Gothard SA a mandaté le consortium italien **Condotte 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).¹⁹

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 2012.²⁰

ANDERES
DATUM: 17.04.2010
NICOLAS FREYMOND

La Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) s'est inquiétée du **raccordement de l'axe suisse nord-sud au réseau ferroviaire allemand**. En raison des nombreuses oppositions au projet d'élimination du goulet d'étranglement sur le tronçon Bâle-Karlsruhe (D), la mise en service des deux voies supplémentaires dédiées au trafic marchandises ne surviendra pas d'ici à l'ouverture du tunnel de base du Gothard, en 2017. La DSN a invité les CTT des chambres à se saisir du problème.²¹

ANDERES
DATUM: 06.07.2010
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont annoncé la **création** par CFF Cargo et Hupac **d'une société commune pour le trafic alpin de marchandises** entre l'Allemagne et l'Italie, baptisée SBB Cargo International. Les deux entreprises suisses entendent par là unir leurs forces face à la concurrence croissante des compagnies étrangères actives sur l'axe nord-sud, notamment dans la perspective de l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Selon les deux parties, la nouvelle entreprise, forte de 480 emplois, aura l'avantage de bénéficier à la fois du savoir-faire ferroviaire de CFF Cargo et de l'expérience d'Hupac en matière de transport combiné. La filiale de l'ancienne régie espère ainsi réduire ses frais structurels de moitié et accroître sa productivité en se concentrant sur le trafic national. Ce transfert des activités internationales de CFF Cargo entraînera la suppression de 157 emplois au sein de celle-ci d'ici à 2013, mais sans licenciement, a assuré le directeur de CFF Cargo, Nicolas Perrin.²²

ANDERES
DATUM: 16.10.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le **perçement du tube et du tunnel de base du Gothard** s'est achevé après onze ans de travaux.²³

ANDERES
DATUM: 22.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang 2011 nahm die aus den SBB Cargo ausgelagerte SBB Cargo International den **Betrieb im internationalen Kombi-Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse** auf. Mitte des Berichtsjahres wies sie bereits einen Mehrverkehr von 17% aus. Da SBB Cargo noch immer stark defizitär war, kündigten die SBB im Oktober an, bis 2013 mit Umstrukturierungen in der Administration und der IT gegen 200 Stellen (statt der 157 bisher angekündigten) abzubauen zu wollen. Damit soll SBB Cargo mittelfristig die Eigenwirtschaftlichkeit erreichen.²⁴

ANDERES
DATUM: 01.06.2016
NIKLAUS BIERI

Am 1. Juni 2016 war es soweit: Die offizielle Schweiz beging einen Festakt zur **Eröffnung des Gotthard-Basistunnels**. Bundespräsident Johann Schneider Ammann und Verkehrsministerin Doris Leuthard empfingen neben viel Schweizer Prominenz auch die politischen Spitzen der Nachbarländer: Die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel, der italienische Ministerpräsident Matteo Renzi, der französische Staatspräsident François Hollande, der österreichische Bundeskanzler Christian Kern und der Liechtensteiner Regierungschef Adrian Hasler nahmen teil und fanden grosse und lobende Worte für die Schweiz.

Sowohl am Nord- als auch am Südportal fanden Teile des Festaktes statt: Feuerwerk, eine Choreografie mit über 600 Profi- und Laiendarstellerinnen, Ansprachen und Grussworte und eine Flugshow der Patrouille Suisse. Neben dem Kleid im Löcherlook von Doris Leuthard, welches medial kommentiert wurde, führten weitere Teile des Programmes auch zu Gesprächsbedarf im Bundeshaus: So wurde etwa der Auftritt tanzender Derwische in der Choreografie beklagt (Frage von Sylvia Flückiger-Bäni (svp, AG) in der Fragestunde), bei welchen es sich jedoch laut Bundesrat um tanzende Heuhaufen handelte. Diskutiert wurde auch über die Segnung des Tunnels: Geplant war eigentlich, die Segnung durch Vertreter der drei grossen monotheistischen Weltreligionen vornehmen zu lassen. Weil sich die Reformierten nicht vom katholischen Pater Martin Werlen vertreten lassen wollten, wurde mit Pfarrerin Simona Rauch noch eine reformierte Geistliche eingeladen. Während die Einladung von Rabbi Marcel Yair Ebel nicht in Frage gestellt wurde, fragte Erich von Siebenthal (svp, BE) in der nationalrätlichen Fragestunde bezüglich der Einladung von Imam Bekim Alimi, ob der Bundesrat bereit sei, solche Eröffnungen zukünftig «sorgfältiger» zu planen, da gemäss von Siebenthal «der Glaube an die Botschaft des Korans in der Konsequenz immer mehr provoziert und Probleme macht». Der Bundesrat wies in seiner Antwort darauf hin, dass auch Arbeiter muslimischen Glaubens am Gotthardbasistunnel mitgearbeitet hätten und es bei der gemeinsamen Segnung darum gehe, zu zeigen, dass die Religionsgemeinschaften in der Schweiz friedlich zusammenleben und -arbeiten. Damit auch die wachsende Gruppe der Konfessionslosen vertreten sind, war im Vorfeld des Festaktes auch der Abteilungschef Sicherheit im Bundesamt für Verkehr, Pieter Zeilstra, für die Segnungszeremonie eingeladen worden.²⁵

ANDERES
DATUM: 15.11.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschifffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschifffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments

Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.²⁶

ANDERES
DATUM: 19.05.2020
NIKLAUS BIERI

Im Februar, März und April 2020 stürten **Wassereinbrüche im Lötschbergasistunnel** den Eisenbahnverkehr. Im Februar wurde ein fahrender Zug vom Wassereinbruch überrascht, glücklicherweise wurde der Zug durch Wasser und Schlamm jedoch nicht aus den Schienen gehoben. Nach der Räumung des Tunnels vom Schlamm konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden, bis im März ein erneuter Wassereinbruch zur vorübergehenden Sperrung der Oströhre führte. Nachdem die Oströhre am 24. April wieder geöffnet worden war, trat schon am 30. April erneut Wasser ein. Die BLS als Betreibergesellschaft des Tunnels versuchte, die Ursache für den Wassereinbruch zu finden und eine Lösung für das Problem zu etablieren. Weil das provisorische Ableitungssystem den wiederkehrenden Wassereinbrüchen offenbar nicht gewachsen war, gab die BLS Mitte Mai 2020 bekannt, dass im Herbst 2020 mit dem Bau einer Kaverne begonnen werden soll. Das schlamm- und sandhaltige Wasser soll durch einen neuen Stollen in eine Kaverne geleitet werden, in der sich Wasser und Schlamm absetzt. Ohne Schlamm kann das Wasser dann vom Drainage-System des Tunnels abgeführt werden. Die Absetzkaverne wird voraussichtlich regelmässig geleert werden müssen. Während die BLS entsprechende Pläne ausarbeitete, wurde auch Kritik an dieser Lösung geäussert: Ingenieure bekundeten in den Medien Befremden darüber, dass die als mögliche Wassereintrittsstelle vermutete Sondierbohrung nicht genauer exploriert und schliesslich aufgefüllt und abgedichtet werden soll. Die Bauarbeiten werden zu einer mehrmonatigen Sperrung der Oströhre und damit zu einem einspurigen Verkehrsbetrieb führen und Kosten in Millionenhöhe verursachen.²⁷

Umweltschutz

Luftreinhaltung

ANDERES
DATUM: 31.12.1976
HANS HIRTER

Über weitere **Vorstösse zur Bekämpfung des Lärms und der Abgase** haben wir bereits an anderer Stelle berichtet (Initiative für 12 autofreie Sonntage und Revision des Luftfahrtgesetzes).

ANDERES
DATUM: 31.12.1996
LIONEL EPERON

Les quelque vingt Etats-membres de la **Commission économique pour l'Europe** des Nations Unies (ECE) se sont réunis mi-février à Genève afin de débattre des problèmes rattachés à la pollution de l'air. A cette occasion, un bilan favorable des effets déployés par la Convention de Genève de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance ainsi que par ses protocoles a pu être dressé en ce qui concerne la lutte contre le dioxyde de soufre (SO₂), puisque les émissions de ce composé chimique ont diminué de 48% depuis 1980. En revanche, aucune baisse significative de dioxyde d'azote (NO_x) n'a pu être constatée. Cette réunion aura également permis à l'ECE de présenter les résultats de plusieurs enquêtes récentes sur la mortalité induite par des maladies intimement liées à la pollution de l'air. A ce titre, le DFTCE devait d'ailleurs présenter dans le courant du mois de mai une **étude fort controversée sur les coûts externes du trafic motorisé**. D'après les conclusions de cette expertise, la pollution de l'air imputable à la route serait à l'origine de la mort prématurée de plus de 2000 personnes ainsi que de dizaines de milliers de cas de bronchite par année pour un

montant global de CHF1.6 milliard en frais de santé.²⁸

ANDERES
DATUM: 15.05.1997
LIONEL EPERON

En collaboration avec l'industrie chimique bâloise, l'OFEFP a mené un projet pilote en vue de l'établissement éventuel d'un **registre national des émissions polluantes**. A cette fin, les émissions et les quantités de déchets résultant de la transformation de cinq substances polluantes ont été mesurées dans 17 usines chimiques. Mentionnés dans l'Agenda 21 de la Conférence de Rio, ces registres offrent un panorama des charges polluantes dans l'espace et le temps et permettent en outre de directement mesurer les réductions d'émissions ou de quantités de déchets qui peuvent éventuellement advenir. Au terme du projet, les représentants de l'industrie chimique n'ont pas rejeté a priori l'établissement d'un tel document à l'échelon national. Ils ont néanmoins redouté que celui-ci soit suivi par des prescriptions étatiques supplémentaires en matière de protection de l'environnement.²⁹

ANDERES
DATUM: 06.12.2007
ANDREA MOSIMANN

In der Sommersession gab der Ständerat der Motion Jenny (svp, GL) statt, welche fordert, alle **Dieselmotoren** bis 2010 mit den **besten verfügbaren Technologien** zur Minderung der Emissionen von Feinstaub und Stickoxiden auszurüsten. Der Nationalrat stimmte der Motion in der Herbstsession in geänderter Form zu. Gemäss dem neuen Wortlaut soll das Ziel EU-kompatibel und mit praxistauglichen Übergangsvorschriften und Anreizsystemen bis zum Jahr 2013 realisiert werden. Der Ständerat wird sich daher 2008 nochmals mit dem Vorstoss befassen müssen.³⁰

ANDERES
DATUM: 12.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé la motion Jenny (udc, GL) telle que modifiée par le Conseil national l'année précédente. Il a ainsi transmis au Conseil fédéral le mandat de veiller à ce que, d'ici à 2013, tous les **moteurs diesels soient équipés des meilleures technologies** disponibles pour réduire les émissions de poussières fines et d'oxyde d'azote. Le dispositif retenu devra en outre être compatible avec les prescriptions européennes en la matière.³¹

ANDERES
DATUM: 13.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a refusé d'introduire une **étiquette indiquant les émissions de CO2 générées par la production et le transport des denrées alimentaires non transformées**. La chambre basse a rejeté, par 74 voix contre 69, une initiative parlementaire Pierre Kohler (pdc, JU) visant à réviser la loi fédérale sur la protection de l'environnement en ce sens.³²

ANDERES
DATUM: 19.03.2014
MARLÈNE GERBER

Basierend auf jüngsten Forschungsergebnissen zu den Auswirkungen der Feinstaubbelastung auf die Gesundheit empfahl die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) im März die **Einführung eines Grenzwertes für kleine Feinstaubpartikel**. Während die aktuelle Luftreinhalteverordnung einen Immissionsgrenzwert für grössere Feinstaubpartikel enthält, fehlt ein solcher für kleinere Partikel. Hier solle die Schweiz den Richtwert der Weltgesundheitsorganisation übernehmen, so die Forderung der EKL. Um den Grenzwert einzuhalten, müssten zusätzliche Massnahmen getroffen werden, namentlich auch bei den Holzfeuerungen.³³

Allgemeiner Umweltschutz

ANDERES
DATUM: 05.12.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Sowohl bei der Luftverschmutzung als auch bei der Lärmbekämpfung und der Abfallbewirtschaftung wurde deutlicher als zuvor die **Frage aufgeworfen, ob die eher auf Symptombekämpfung ausgerichtete Umweltpolitik genüge**, oder ob es nötig sein werde, eine Politik zu betreiben, welche an den Ursachen der Umweltbedrohung ansetzt. Dabei vertrauten die Befürworter einer Wende vor allem auf regulative Massnahmen, die sie durch eine konsequente Durchsetzung des Verursacherprinzips ergänzt sehen möchten. Skeptiker gingen jeweils vom Gegensatz zwischen Ökonomie und Ökologie aus, sahen in der lancierten Umweltpolitik eine neue Bürokratisierung der Wirtschaft und propagierten die vermehrte Berücksichtigung des Marktes. Im Berichtsjahr blieb noch unklar, wieweit Einstellungsänderungen auch ein neues Verhalten zur Folge haben. Zwar kündigen sich neue Entwicklungen an, doch machten sich auch Verhärtungen und neue Konfliktlinien bemerkbar, die zwischen den negativ Betroffenen von ökologisch inspirierten Lebensregeln und den Benachteiligten durch

das bisherige Verhalten verliefen.³⁴

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.³⁵

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

ANDERES
DATUM: 12.08.2003
MAGDALENA BERNATH

In einem Positionspapier zur **Verkehrspolitik** wies die FDP darauf hin, dass es nur dank der Mobilität sichere Arbeitsplätze in der Schweiz gebe. Die Verkehrsinfrastruktur zu Lande, zu Wasser und in der Luft müsse aus einer Gesamtschau heraus regelmässig erneuert und bei Bedarf ausgebaut werden, ohne jedoch die natürlichen Lebensgrundlagen zu gefährden. Deshalb plädierten die Freisinnigen für eine Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen und in den Agglomerationen, wie sie der hängige Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative vorsieht. In diesem Sinne trete die FDP auch für eine zweite Strassentunnelröhre durch den Gotthard ein, sofern die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn nicht behindert werde. Die Neat trage sie weiterhin mit.³⁶

1) 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.

2) Presse du 4.4.96.7

3) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10

4) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99

5) SGT, 21.9.

6) AB NR, 1973, S. 259 f.; AB NR, 1973, S. 800 f.; AB NR, 1973, S. 874 f.; AB NR, 1973, S. 577 ff.; AB SR, 1973, S. 12 ff.; AB SR, 1973, S. 9 ff.; AS, 1973, S. 1793 ff.; NZZ, 15.2.73, 2.5., 4.5., 9.5., 6.6., 15.7.73, 14.11.73 und 14.12.73; TG, 24./25.2.73; Ldb, 13.3., 18.4., 5.6. und 6.6.73; BN, 9.6. und 17.12.73; GdL, 22.10.73.

7) BO CN, 1997, p. 2565 ss. et 2915; BO CE, 1997, p. 1376; FF, 1997, IV, p. 1414 ss.

8) LT, 3.7.02 (2ème table ronde); TG, 14.9.02 (compte-gouttes et "S"); 24h, 2.10.02 ("S"); presse du 21.9.02 (compte-gouttes et "S").

9) QJ, 24.3.05.

10) TA, 4.9.07.

11) NLZ, 10.9.09.

12) BO CN, 1991, p. 1653 ss.; Presse des 20.9. et 25-27.9.91; NZZ, 28.9.91; 24 Heures, 30.9.91.

13) TA, 19.8.99; NZZ, 20.8.99; CdT, 22.9.99.

14) NF, 7.4.01; presse du 5.6.01; 24h, 12.6.01; QJ, 14.12.01.

15) Presse du 6.2, 7.2 et 9.2.04; DETEC, communiqué de presse, 5.2.04.; Presse, 10.2.04 (CTT-N); LT, 14.2 (Commission des finances) et 18.2.04 (CTT-E).

16) Presse du 28.4 et 29.4.05.

- 17) Presse du 18.10.07.
- 18) Presse des 9.5 et 22.11.07 (horaire CFF); presse du 12 au 16.6.07 (inauguration).
- 19) NZZ, 12.6.09; BO CE, 2009, p. 722 ss.; BO CN, 2009, p. 1789 ss.
- 20) NZZ, 13.4.10.
- 21) NZZ, 17.4.10.
- 22) Presse du 5.2 et du 6.7.10.
- 23) Presse du 8 au 16.10.10.
- 24) Medienmitteilung SBB vom 12.10.11; TA, 6.7.11; NZZ, 12.10.11.
- 25) Frage 16.5179; Frage 16.5204; Blick, TA, 1.6.16; AZ, Blick, CdT, LMD, NZZ, TA, 2.6.16
- 26) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17
- 27) Blick, 15.2.20; Bund, 20.2.20; AZ, 16.3.20; TA, 15.5.20; BZ, 19.5.20; Blick, NZZ, 20.5.20
- 28) Express, 10.2 et 16.4.96; TA, 13.2.96; Express, 10.2 et 16.4.96; TA, 13.2.96; presse des 19.2, 20.2 et 21.5.96. Pour plus de détails concernant cette étude, voir supra, part. I, 6b (Trafic routier). Cf. aussi APS 1979, p. 125.21; Presse des 19.2, 20.2 et 21.5.96
- 29) BaZ, 24.4.97; NZZ, 15.5.97
- 30) AB SR, 2007, S. 620; AB NR, 2007, S. 1839.
- 31) BO CE, 2008, p. 145.
- 32) BO CN, 2008, p. 302 s.
- 33) Medienmitteilung EKL vom 19.3.14; NZZ, 20.3.14
- 34) Binswanger et al. (1984). Arbeit ohne Umweltzerstörung – Strategien einer neuen Wirtschaftspolitik.; Frey (1985). Umweltökonomie.; wf, 12.6.84; Bund, 5.12.84.
- 35) Graf (2016). Katalysator für mehr Effizienz; NZZ, 11.6.15
- 36) Presse vom 12.8.03.