

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Flugverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Holenstein, Katrin
Rinderknecht, Matthias
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Flugverkehr, Bericht, 1987 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Landesverteidigung	1
Ausrüstung und Beschaffung	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	2
Luftfahrt	3
Umweltschutz	3
Lärmschutz	3
Allgemeiner Umweltschutz	4

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EntG	Bundesgesetz über die Enteignung
WAK-SR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
WAK-NR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
LFG	Luftfahrtgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
LSV	Lärmschutz-Verordnung
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
BUS	Bundesamt für Umweltschutz

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
LEx	Loi fédérale sur l'expropriation
CER-CE	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CER-CN	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
LA	Loi fédérale sur l'aviation
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
DMF	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)
OFPE	Office fédéral de la protection de l'environnement

Allgemeine Chronik

Landesverteidigung

Ausrüstung und Beschaffung

BERICHT
DATUM: 12.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Après une collision évitée de justesse en mars au-dessus de Delémont entre un avion civil et un appareil militaire, le DMF a ordonné une enquête sur cet incident, ainsi qu'une expertise du système de radar Tafilir incriminé dans cette affaire. **Suite au rapport qui en résulte, le DMF a décidé de diminuer de façon importante le volume de l'espace aérien militaire.** Une des mesures principales a consisté en l'établissement de larges zones tampons autour des couloirs de circulation civils. Quant au système Tafilir, insatisfaisant, il a été décidé de limiter son utilisation et de procéder aux améliorations possibles. Il demeure que, de toute manière, il serait inutilisable en temps de guerre. Le DMF a reconnu que cette acquisition avait été une erreur et qu'elle avait été effectuée sous certaines pressions financières et administratives, sans tenir compte de l'opinion des utilisateurs.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

Die Verkehrspolitik war im Jahr 2020, wie andere Politikfelder auch, massgeblich von der Corona-Pandemie beeinflusst. Der **öffentliche Verkehr** litt stark unter der Krise respektive dem mangelnden Passagieraufkommen. In der Folge gleiste der Bundesrat rasch Massnahmen auf, um dem Verkehrssektor unter die Arme zu greifen. Für den öffentlichen Verkehr, inklusive touristische Angebote wie etwa die Schifffahrt oder Seilbahnen, verabschiedete das Parlament das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Dieses war in den Räten unbestritten und brachte dem öffentlichen Verkehr eine Hilfe in der Höhe von rund CHF 900 Mio. Umstrittener war die Unterstützung für die ebenfalls gebeutelte Luftfahrtbranche. In beiden Räten gingen Anträge von links-grüner Seite ein, um die Kredite an klimapolitische Auflagen zu binden. Diese fanden aber ausserhalb des links-grünen Lagers keine Zustimmung. Schliesslich wurden im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.275 Mrd. für die **Luftverkehrsunternehmen** und CHF 600 Mio. für flugnahe Betriebe sowie ein Nachtragskredit über 600 Mio. für flugnahe Betriebe gewährt. Auch in der Presse fand die Unterstützung für die Luftfahrtbranche einige Beachtung. Währenddem die Unterstützung generell begrüsst wurde, waren einige Zeitungen der Ansicht, dass es der Bundesrat und das Parlament verpasst hätten, den Fluggesellschaften dafür auch Bedingungen zu stellen.

Die **Postauto-Affäre**, die 2018 ans Licht gekommen war, beschäftigte die Schweizer Politik auch im Jahr 2020 noch. Der Bundesrat äusserte sich im Februar 2020 zum ausführlichen Bericht der GPK-SR in dieser Angelegenheit und kam zum Schluss, dass die Governance-Strukturen des Bundes funktioniert hätten, zumal es das BAV gewesen sei, welches das fehlerhafte Verhalten der Postauto AG überhaupt erst aufgedeckt habe. Zudem sah der Bundesrat keinen grossen Handlungsbedarf hinsichtlich der strategischen Ziele für die Postauto AG. Im Zuge der Postauto-Affäre wurden 2020 auch vier Postulate (Po. 19.4385; Po. 19.4387; Po. 19.4388 und Po. 19.4389) angenommen. In diesen wurde eine Prüfung verschiedenster Bereiche und Kompetenzen im regionalen Personenverkehr gefordert sowie eine Gesamtsicht zur Postauto-Affäre verlangt. Noch während der politischen Aufarbeitung dieser Problematik wurden im Jahr 2020 weitere Ungereimtheiten bei anderen Anbietern im öffentlichen Verkehr publik: So mussten die BLS, die SBB sowie die Verkehrsbetriebe Luzern mehrere Millionen Franken an zu viel erhaltenen Subventionen zurückerstatten, wie die Medien berichteten.

Ein erfreulicheres Ereignis stellte hingegen die **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** dar. In den Medien wurde ausführlich über den Festakt berichtet, der aufgrund der Corona-Krise leider nur in einem kleinen Rahmen über die Bühne gehen durfte. Der Ceneri-Basistunnel sei für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und insbesondere für die Vollendung der NEAT von immenser Bedeutung, resümierten

die Medien. Zudem sei er auch für den Zusammenhalt der beiden Tessiner Kantonsteile Sopraceneri und Sottoceneri von grossem Belang.

Schliesslich bewegte auch die **fünfte Generation des Mobilfunkstandards (5G)** die Gemüter der Politikerinnen und Politiker, der Medien und der Bevölkerung. Im November 2019 war ein lange erwarteter Bericht der Expertengruppe «Mobilfunk und Strahlung» detailliert auf die Fakten rund um die Mobilfunkanlagen, die Datenübertragung und die dabei auftretende Strahlung eingegangen. Der Bericht hielt fest, dass nicht abschliessend ausgeschlossen werden könne, dass die Strahlung von 5G gesundheitsschädlich sei. Zur Kernfrage einer allfälligen Anpassung der geltenden vorsorglichen Anlagegrenzwerte für Mobilfunkantennen und zur Weiterentwicklung des Mobilfunknetzes hatte sich die Arbeitsgruppe in der Folge nicht einigen können. Sie gab deshalb dazu keine Empfehlung ab, sondern skizzierte lediglich fünf Optionen, wie der Ausbau von 5G und die damit einhergehenden Auswirkungen aussehen könnten. Sie schlug aber sechs begleitende Massnahmen zum Umgang mit Mobilfunk vor. Der Bundesrat legte sodann im April 2020 das weitere Vorgehen in Sachen Mobilfunk und 5G fest. In diesem Rahmen beschloss er die Umsetzung der von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Massnahmen. Zudem sollte das UVEK eine Vollzugshilfe für den Umgang mit den neuen adaptiven 5G-Antennen erarbeiten. Auch versprach der Bundesrat das Postulat Häberli-Koller (cyp, TG; Po. 19.4043) zu erfüllen, welches den Aufbau eines nachhaltigen Mobilfunknetzes verlangte, das einerseits einen optimalen Schutz vor Strahlung gewährleisten, andererseits aber auch die Einführung von 5G und nachfolgender Technologien innert einer vernünftigen Frist ermöglichen müsse. Bezüglich der Strahlung entschied der Bundesrat weiter, die Anlagegrenzwerte nicht zu lockern. Die Medien werteten dieses Vorgehen als Stillstand, während aus der Bevölkerung weiterhin kritische Stimmen zu vernehmen waren: So befanden sich zu diesem Zeitpunkt zwei 5G-kritische Volksinitiativen im Stadium der Unterschriftensammlung und im Januar 2020 war es in verschiedenen Städten auch zu Demonstrationen gegen diese neue Technologie gekommen. Im Berichtsjahr wurde sodann auch seitens einiger Kantone Kritik am Aufbau des 5G-Netzes laut; die Kantone Neuenburg und Genf reichten je eine Standesinitiative zu einem 5G-Moratorium ein.

In den Medien fanden die Themenbereiche Verkehr und Kommunikation etwas weniger Beachtung als in den Jahren zuvor. Insgesamt befassten sich im Jahr 2020 ca. 6 Prozent aller von APS erfassten Artikel mit diesen beiden Themen, in 2019 waren es noch ca. 8.5 Prozent gewesen.²

Verkehrspolitik

BERICHT
DATUM: 13.03.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteauffälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.³

BERICHT
DATUM: 29.08.2007
NICOLAS FREYMOND

Luftfahrt

En mai de l'année sous revue, la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) a présenté le **projet de loi** concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) **concernant les garanties de procédure en matière d'indemnisation pour nuisances sonores dues au trafic aérien**. L'objectif du projet est de garantir que les propriétaires fonciers concernés puissent faire valoir leurs prétentions à des indemnités pour moins-value en raison des nuisances sonores dans le cadre d'une procédure simple et conforme aux principes de la loi fédérale sur l'expropriation (LEx). Il vise tout particulièrement à porter le délai de prescription de 5 à 10 ans. En effet, dans une jurisprudence constante, le Tribunal fédéral a établi que les propriétaires pouvaient faire valoir leurs prétentions durant 5 ans à partir du moment où la spécialité des immissions et la gravité de l'atteinte sont objectivement reconnaissables. Or, la LEx prévoit un délai de 10 ans pour toutes les autres formes d'expropriation. Le projet de la CEATE-CN modifie en outre la loi fédérale sur l'aviation (LA) afin de garantir les droits des propriétaires à une indemnisation lors d'une augmentation des nuisances sonores résultant d'une modification du règlement d'exploitation d'un aéroport. De plus, les indemnités touchées par les propriétaires seront ristournées aux locataires sous la forme d'une diminution de loyer. Finalement, la commission propose d'étendre aux domaines des chemins de fer et du trafic routier le principe retenu pour la procédure d'expropriation des riverains d'aéroport, ces deux domaines occasionnant également des nuisances sonores.

Le Conseil fédéral s'est montré très critique face à ce projet, dont il estime qu'il déborde largement le cadre et les objectifs de l'initiative Hegetschweiler. Il a d'abord rejeté l'extension des procédures d'indemnisation aux domaines routier et ferroviaire en raison de leur complexité pratique, mais aussi parce que la commission n'a pas pris le soin d'en évaluer les conséquences financières pour la Confédération. La procédure concernant les nuisances occasionnées par le trafic aérien pose également des problèmes. Du point de vue pratique, elle implique une complexification et un surcroît de travail pour l'administration. Du point de vue financier, les répercussions seront considérables: pour le seul aéroport de Zurich, la facture devrait atteindre entre CHF 200 et 400 millions. Pour ces raisons, le Conseil fédéral a proposé de rejeter le projet ou, le cas échéant, d'en supprimer tout ce qui excède le cadre de l'initiative.⁴

Umweltschutz

Lärmschutz

Die **Lärmschutz-Verordnung** (LSV), welche die Beschränkung des von Anlagen ausgehenden Lärms namentlich in Bauzonen regelt, trat auf den 1. April in Kraft. Für neue ortsfeste Anlagen wie Strassen, Eisenbahnanlagen, Flugplätze, Schiessplätze sowie Industrie- und Gewerbeanlagen wurden die Vorschriften sofort wirksam. Bei bestehenden Anlagen müssen allfällige Sanierungen, nach Dringlichkeit geordnet, innert 15 Jahren durchgeführt sein. Um einen wirksamen Vollzug der LSV zu garantieren, führte das BUS Ausbildungskurse für Behörden und private Experten durch und erarbeitete Anleitungen zur Ermittlung und Beurteilung der Lärmsituation.⁵

BERICHT
DATUM: 01.04.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Die seit 1987 in Kraft stehende Lärmschutz-Verordnung (LSV) regelt die Beschränkung des von ortsfesten Anlagen (Strassen, Eisenbahnanlagen, Flugplätze, Industrie- und Gewerbeanlagen etc.) ausgehenden Lärms und schreibt zusätzlich Massnahmen auf der Immissionsseite wie beispielsweise Schallschutzmassnahmen an Gebäuden vor. Der **Vollzug der LSV** ist weitgehend Sache der Kantone und Gemeinden, welche die notwendigen Sanierungs- und Lärmschutzmassnahmen bis zum Jahr 2002 durchgeführt haben müssen. Dies stellt sie nicht nur vor organisatorische und personelle Probleme, sondern verlangt auch den Einsatz von beträchtlichen Finanzmitteln für Sanierungsprogramme. So rechnet die Stadt Zürich allein für Lärmschutzmassnahmen im Bereich des Strassenverkehrs mit Kosten von CHF 250 Mio. in den nächsten 15 Jahren.⁶

BERICHT
DATUM: 03.12.1988
KATRIN HOLENSTEIN

An einer Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung wurde eine **Zwischenbilanz der bisherigen Lärmschutzmassnahmen** gezogen und Perspektiven für die Zukunft erörtert. Die bisher beim BUWAL eingereichten Lärmkataster zeigten auf, dass die hauptsächlichsten Lärmverursacher der Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sind. Der Sanierungsbedarf erwies sich als massiv höher als dies zur Zeit der Inkraftsetzung der Lärmschutzverordnung im Jahre 1987 geschätzt worden war. Die Teilnehmer waren sich einig, dass einzig technische Massnahmen das Problem nicht lösen könnten. Vielmehr müssten die Lärmbekämpfung an der Quelle sowie planerische Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrspolitik zum Einsatz kommen.⁷

Allgemeiner Umweltschutz

Jahresrückblick 2020: Umweltpolitik

Die Schweizer Umweltpolitik war im Jahr 2020 vor allem von drei übergeordneten Themen bestimmt. Dies war zum einen die **Qualität des Trinkwassers**, respektive deren Beeinträchtigung durch Pflanzenschutzmittel, zum anderen der Bereich **Kreislaufwirtschaft** und schliesslich, wie schon im Vorjahr, allen voran die **Klimapolitik**. Dennoch wurde 2020 in den Medien Corona-bedingt generell deutlich seltener über die Umweltpolitik berichtet als noch im Vorjahr. Während sich 2019 noch gut sechs Prozent aller Zeitungsartikel mit dieser Thematik beschäftigt hatten, waren es 2020 nur noch knapp drei Prozent, wobei mehr als die Hälfte der Presseartikel auf die Klimapolitik entfielen.

Im Frühjahr 2020 publizierte das BAFU eine erste landesweite Einschätzung der Belastung mit Abbauprodukten von Chlorothalonil (sogenannte Metaboliten) im Grundwasser, was einige Medien interessiert aufnahmen. Die Studie bezog sich auf Messungen aus den Jahren 2017 und 2018; gemäss diesen überschritten mehrere Metaboliten den Grenzwert von 0.1 Mikrogramm pro Liter im **Grundwasser**; insbesondere drei Abbauprodukte verunreinigten das Grundwasser in diversen landwirtschaftlich geprägten Regionen des Mittellandes grossflächig. Da sich das Grundwasser nur langsam erneuert und die entsprechenden Metaboliten ausgesprochen langlebig seien, ging das BAFU davon aus, dass diese Verunreinigungen die Grundwasserqualität noch während einigen Jahren beeinträchtigen werden. In den Medien mehr zu reden gab allerdings die sogenannte Trinkwasser-Initiative respektive der Umgang des Parlaments damit. Die Initiative war zwar 2019 vom Nationalrat und 2020 vom Ständerat der Stimmbevölkerung ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfohlen worden. Noch 2019 hatte die WAK-SR aber eine eigene parlamentarische Initiative mit dem Titel «Das Risiko beim Einsatz von Pestiziden reduzieren» lanciert, welcher die WAK-NR ebenfalls Folge gegeben hatte. Die ständerätliche Kommission machte von Anfang an klar, dass sie diese parlamentarische Initiative explizit nicht als Gegenentwurf zur Trinkwasserinitiative und zur Pestizid-Initiative – der zweiten anstehenden Volksinitiative zum Thema Gewässerschutz – versteht. Dennoch kam die Kommission in ihrer Vorlage mit einigen Massnahmen den Anliegen der beiden Volksinitiativen entgegen. Die im Aktionsplan «Pflanzenschutzmittel» festgehaltenen Reduktionsziele sollen gesetzlich verankert werden, damit die Verbindlichkeit in der Umsetzung der Vorgaben erhöht wird: Bis 2027 sollen die mit Pflanzenschutzmitteln verbundenen Risiken für Oberflächengewässer, naturnahe Lebensräume und als Trinkwasser genutztes Grundwasser gegenüber dem Mittel aus den Jahren 2012 bis 2015 um 50 Prozent reduziert werden. Um sowohl Trinkwasser als auch Grundwasser ausreichend zu schützen, sieht die Initiative zudem vor, dass bei Grenzwertüberschreitungen die entsprechenden Zulassungen überprüft werden sollen; auch will sie die Zuströmbereiche von Trinkwasserfassungen durch Anpassungen im Landwirtschafts-, im Chemikalien- und im Gewässerschutzgesetz besser schützen.

Der Bereich **Kreislaufwirtschaft** war im Jahr 2020 – eventuell aufgrund des Sitzgewinns des Grünen Lagers (Stichwort Klimawahl) bei den nationalen Wahlen 2019 – wieder vermehrt Anlass für politische Vorstösse. Das Thema war nach Ablehnung des indirekten Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Grüne Wirtschaft» 2015 und nach der negativ ausgefallenen Volksabstimmung 2016 etwas in den Hintergrund geraten. Im Berichtsjahr überwies das Parlament mehrere Vorstösse und gab einer parlamentarischen Initiative Folge. Die Vorstösse widmeten sich unter anderem den Themen Abfallvermeidung und Kreislaufwirtschaft (Po. 20.3062), der Wiederverwendung von Baumaterialien (Po. 20.3090 und Mo. 19.4296) und dem Littering (Mo. 19.4100). Die parlamentarische Initiative der UREK-NR (Pa.lv. 20.433) will zudem die Umweltbelastung in den Bereichen Verpackungen und Abfälle reduzieren. Sie bündelte damit verschiedene Anliegen aus

mehreren parlamentarischen Initiativen zum Thema, die aufgrund der neuen Kommissionsinitiative zurückgezogen wurden (Pa.lv. 19.445, Pa.lv. 19.446, Pa.lv. 19.447, Pa.lv. 19.448, Pa.lv. 19.449, Pa.lv. 19.451 und Pa.lv. 19.509). Schliesslich legte auch die Verwaltung im Jahr 2020 einen Bericht zum Stand der Arbeiten im Bereich Grüne Wirtschaft vor, woraufhin der Bundesrat das UVEK beauftragte, in Zusammenarbeit mit dem WBF und dem EFD weitere Massnahmen zur Ressourcenschonung auszuarbeiten.

Im Umweltbereich bot schliesslich wie im Vorjahr allen voran die **Klimapolitik** Anlass zu intensiven Debatten. Dabei stach im Berichtsjahr vor allem die Verabschiedung des revidierten CO₂-Gesetzes hervor. Dieses brachte in verschiedenen Bereichen wesentliche Veränderungen mit sich, wie etwa einen CO₂-Grenzwert bei Ölheizungen, einen teureren Benzinpreis oder die hart umkämpfte CO₂-Abgabe auf Flugtickets. Zu dieser letzten Massnahme waren denn auch zwei Motionen und zwei Standesinitiativen eingereicht worden (Mo. 19.3047; Mo. 17.3998; Kt.lv. 19.305; Kt.lv. 19.304). Zu reden gab 2020 auch die sogenannte Klimajugend, welche auch im Berichtsjahr einige Demonstrationen und Aktionen auf die Beine stellte. Anfang Januar kam es in der Westschweiz zu einem Gerichtsprozess gegen die Gruppierung «Lausanne Action Climat», deren Mitglieder 2018 in einer Credit Suisse-Filiale mittels einer spielerischen Aktion auf die Klimaproblematik der Finanzbranche aufmerksam gemacht hatten. Weil sich die Aktivistinnen und Aktivisten gegen die Strafen für Hausfriedensbruch und die Durchführung einer unbewilligten Kundgebung wehrten, kam es zum Prozess. Dabei wurden sie erstinstanzlich freigesprochen. Schliesslich besetzte eine Gruppe junger Aktivistinnen und Aktivisten in der Herbstsession 2020 während zweier Tage den Bundesplatz, um auf ihre Anliegen aufmerksam zu machen; diese illegale Besetzung – während Sessionen sind auf dem Bundesplatz keine politischen Aktionen erlaubt – wurde von einer umfassenden Medienberichterstattung begleitet. Auf dem Gebiet der internationalen Klimapolitik schloss die Schweiz schliesslich ein Abkommen mit Peru ab, welches die Rahmenbedingungen für die Kompensation von Schweizer CO₂-Emissionen über Projekte in Peru regelt. Es handelte sich dabei weltweit um das erste solche Abkommen unter dem Pariser Klimaabkommen.⁸

1) Presse du 14.3., 9.5. et 12.12.92; NZZ, 17.3.92; LM, 5.12.92; L'Hebdo, 11, 12.3.92.

2) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation

3) Bericht ARE vom 13.3.19

4) BO CN, 2002, p. 1683; FF, 2007, p. 6039 ss.; FF, 2007, p. 6081 ss.

5) AS, 1988, S. 123 f.; BUS-Bulletin, 1987, Nr. 1, S. 31 ff. und Nr. 2, S. 35 ff.; NZZ, 20.1.87; Presse vom 31.3.87; Bund, 20.3. und 7.8.87.

6) AS, 1989, S. 141; SGT, 20.1.88; Vat., 6.4., 11.10. und 19.11.88; NZZ, 8.4., 22.4. und 3.6.88; TA, 3.6. und 24.9.88; JdG, 15.6.88; Suisse, 11.7.88; BaZ, 25.11 und 3.12.88.

7) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93

8) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Umweltpolitik