

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 20.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Keine Einschränkung |
| Akteure | Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), Grüne Partei der Schweiz (GPS), Touring Club Schweiz (TCS), WWF Schweiz |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| 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

Beer, Urs
Berclaz, Philippe
Burgos, Elie
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Beer, Urs; Berclaz, Philippe; Burgos, Elie; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Grüne Partei der Schweiz (GPS), Touring Club Schweiz (TCS), WWF Schweiz, Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), 1991 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Grundlagen der Staatsordnung | 1 |
| Institutionen und Volksrechte | 1 |
| Volksrechte | 1 |
| Aussenpolitik | 2 |
| Beziehungen zu internationalen Organisationen | 2 |
| Wirtschaft | 2 |
| Landwirtschaft | 2 |
| Agrarpolitik | 2 |
| Jagd | 3 |
| Agrarprodukte | 3 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 3 |
| Energie | 3 |
| Energiepolitik | 3 |
| Verkehr und Kommunikation | 4 |
| Verkehrspolitik | 4 |
| Strassenverkehr | 4 |
| Eisenbahn | 6 |
| Raumplanung und Wohnungswesen | 7 |
| Raumplanung | 7 |
| Umweltschutz | 7 |
| Luftreinhaltung | 8 |
| Allgemeiner Umweltschutz | 9 |
| Klimapolitik | 10 |
| <hr/> | |
| Parteien, Verbände und Interessengruppen | 13 |
| Verbände | 14 |
| Verkehr | 14 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------|---|
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| WTO | Welthandelsorganisation |
| BAFU | Bundesamt für Umwelt |
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| UREK-NR | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates |
| EU | Europäische Union |
| WHO | World Health Organization |
| BJ | Bundesamt für Justiz |
| SRG | Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft |
| NEAT | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| LSVA | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe |
| SGV | Schweizerischer Gewerbeverband |
| FinöV | Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs |
| EVD | Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement |
| GATT | General Agreement on Tariffs and Trade |
| WWF | World Wide Fund for Nature |
| ZEB | Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur |
| EnEV | Energieeffizienzverordnung |
| LRV | Luftreinhalte-Verordnung |

| | |
|-----------------|---|
| DETEC | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| OMC | Organisation mondiale du commerce |
| OFEV | Office fédéral de l'environnement |
| CTT-CN | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national |
| CEATE-CN | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national |
| UE | Union européenne |
| OMS | Organisation mondiale de la Santé |
| OFJ | Office fédéral de la justice |
| SSR | Société suisse de radiodiffusion |
| NLFA | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes |
| RPLP | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations |
| USAM | Union suisse des arts et métiers |
| FTP | Fonds de financement des transports publics |
| DFE | Département fédéral de l'économie publique |
| GATT | General Agreement on Tariffs and Trade |
| WWF | World Wide Fund for Nature |
| ZEB | Développement de l'infrastructure ferroviaire |
| OEEE | Ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique |
| OPair | Ordonnance sur la protection de l'air |

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Volksrechte

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.12.2014
MARC BÜHLMANN

Die vor allem medial ausgetragene, gesellschaftliche Debatte um Reformen der **Volksinitiative**, die sich etwa im Begriff ‚Initiativenflut‘ manifestierte, lässt sich mit Zahlen aus dem Berichtsjahr unterfüttern (vgl. Tabelle anbei). Nachdem 2013 etwas weniger Initiativen (9) lanciert worden waren als 2012 (11) waren 2014 für insgesamt zwölf neue Begehren Unterschriftensammlungen gestartet worden. Gleich vier davon behandeln Ernährungs- und Landwirtschaftsfragen, wobei die vom Bauernverband und der SVP getragene Initiative „für Ernährungssicherheit“ innerhalb von knapp fünf Monaten mit fast 150'000 gültigen Unterschriften die Sammelhürde sehr rasch übersprang. Zwei der zwölf lancierten Begehren stammen aus der Feder von Anita Chaaban, die mit der Verwahrunginitiative 2004 einen Erfolg an der Urne gefeiert hatte. Sie fordert ein Zentralregister für Sexualstraftäter und eine Haftung für Vollzugsbehörden bei Rückfällen fälschlicherweise entlassener Straftäter. Unterschriften werden zudem für die Wiedergutmachung an Verdingkinder gesammelt, für die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf Autobahnen, für Vollgeld und die Abschaffung der Billag-Gebühren. Neue Dimensionen erreichen die restlichen beiden Initiativbegehren, die Ende Jahr lanciert wurden. Die Initiative „zur Ausschaffung krimineller Männer“ verwendet exakt den gleichen Initiativtext wie die 2010 angenommene Ausschaffunginitiative der SVP mit der Ausnahme, dass sie „Ausländer“ durch „Männer“ ersetzt. Das Komitee „Männer raus“ will nach eigenen Angaben ein Zeichen setzen gegen den latenten Rassismus in der Schweiz. Auch die so genannte Rasa-Initiative (Raus aus der Sackgasse) bestreitet neue Wege. Sie fordert die Streichung der Artikel 121a und 197 Ziff. 11 a aus der Bundesverfassung. Dabei handelt es sich um jene Paragraphen, die mit der Annahme der Masseneinwanderungsinitiative in die Verfassung Eingang gefunden hatten. Eine Streichunginitiative war zuvor schon von der Gewerkschaft VPOD angeregt worden.

Die zwölf Begehren entsprechen lediglich der Hälfte der im Jahr 2011 lancierten Begehren, die Ausgangspunkt der Debatte um die Initiativenflut waren. Damals wurden zahlreiche Initiativen vor allem als Wahlvehikel lanciert. Dies scheint für die Wahlen 2015 eher kein Thema mehr zu sein. Von den 2014 lancierten Initiativen stammt einzig die „Fair Food-Initiative“ von einer Partei, nämlich der GP. Was in der Diskussion um (zu) viele Volksbegehren häufig zu kurz kommt, ist eine Relativierung mit nicht zustande gekommenen Initiativen. Ein Überblick über die letzten rund 35 Jahre zeigt, dass im Schnitt rund ein Drittel aller lancierten Initiativen an der Unterschriftenhürde gescheitert oder ein Volksanliegen zurückgezogen worden ist. Im Berichtsjahr mussten total sechs Begehren als gescheitert klassiert werden. Aufgeteilt nach Lancierungsjahren zeigt sich folgendes Bild: Von den elf im Jahr 2012 lancierten Initiativen scheiterten deren fünf und von den neun im Jahr 2013 lancierten Volksbegehren brachten bisher deren fünf die 100'000 Unterschriften nicht zusammen (eine der 2013 lancierten Initiativen war 2014 noch im Sammelstadium und drei waren erfolgreich eingereicht).

Die Rekordzahl aus dem Jahr 2011, in dem 24 Begehren lanciert wurden – von diesen schafften übrigens elf die Unterschriftenhürde nicht – machte sich 2014 im Parlamentsbetrieb bemerkbar. So wurde im Berichtsjahr über neun Initiativen abgestimmt, von denen sechs 2011 lanciert worden waren (2013 waren über 5 Initiativen Urnenentscheide gefällt worden). Neben den sechs im Berichtsjahr zustande gekommenen Begehren (2013: 8) waren elf noch hängig (2013: 12). Darunter immer noch sechs, die im Spitzenjahr 2011 eingereicht worden waren. Insgesamt wurde der von Volksinitiativen verursachte Pendenzenberg im Berichtsjahr aber langsam abgebaut.

Für 2015 waren Ende 2014 bereits einige weitere Volksbegehren angekündigt worden. Viel Staub wirbelte das noch vor Ende Jahr der Bundeskanzlei zur Prüfung vorgelegte Begehren der SVP auf, das unter dem Namen Selbstbestimmungsinitiative die Bundesverfassung über das Völkerrecht stellen will. Die Volkspartei wird wohl versuchen, mit diesem Anliegen im Wahljahr zu punkten. Zudem kündigte der Verband „Pro Velo Schweiz“ eine Initiative an, mit der die Förderung des Velofahrens in die Verfassung geschrieben werden soll. Ähnlich wie Wanderwege soll ein Velowegnetz erstellt und gepflegt werden. VCS und WWF sagten ihre Unterstützung zu. Die PdA beschloss im Dezember die Lancierung eines Begehrens, mit der eine AHV-Rente von CHF 4'000 angestrebt wird, wofür die Pensionskassengelder in die AHV überführt werden sollen. Schliesslich beschloss die Junge GP eine Volksinitiative zur Förderung

des verdichteten Bauens zu lancieren.¹

Aussenpolitik

Beziehungen zu internationalen Organisationen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 26.08.1994

LIONEL EPERON

Face à la menace d'un référendum de la part des milieux agricoles principalement, le chef du DFEP et le secrétaire d'Etat Franz Blankart ont insisté à de multiples reprises sur la signification des accords de l'Uruguay Round pour la Suisse, dont près de la moitié du produit national brut est réalisée à l'étranger. Ils ont par ailleurs rappelé que les dispositions de ces accords ne pouvaient être l'objet de dérogations et qu'un "GATT à la carte" était ainsi exclu. La menace d'un référendum s'est cependant largement dissipée suite aux **prises de position** des acteurs concernés durant la procédure de consultation. Celle-ci a révélé qu'à l'exception des démocrates suisses, tous les destinataires qui ont répondu (notamment tous les cantons, les partis gouvernementaux, le Vorort, l'USAM, l'USP et l'USS) se sont prononcés en faveur de la ratification des accords issus du Cycle d'Uruguay. Toutefois, la mise en application des résultats de la négociation a suscité des réserves et critiques, principalement en matière de politique agricole: si l'UDC a lié son acceptation à la prise en compte des besoins de l'agriculture, le PSS et l'AdI ont regretté que le protectionnisme reste de mise dans ce domaine. Les milieux agricoles ont, pour leur part, souhaité une compensation intégrale de toute perte de revenu imputable à la mise en oeuvre du nouveau système commercial multilatéral. Par ailleurs, le PSS et les Verts ont craint que les accords du **GATT** n'entraînent une harmonisation vers le bas des normes de protection de la santé, de l'environnement, du consommateur et des animaux. On relèvera encore que la majorité des destinataires ont désiré que les accords issus du Cycle d'Uruguay soient soumis au référendum facultatif. Seuls le parti évangélique suisse et quelques associations écologistes, dont le WWF, ont requis le référendum obligatoire, ce qui a été déclaré contraire aux dispositions constitutionnelles par le Conseil fédéral. Observant le principe selon lequel il convenait de ne procéder qu'aux seules modifications législatives nécessaires à la ratification des accords du GATT, le gouvernement a en outre décidé de ne pas prendre en compte certaines demandes relatives à des mesures d'accompagnement en matière d'agriculture et de coopération internationale au développement.²

Wirtschaft

Landwirtschaft

Agrarpolitik

ANDERES

DATUM: 13.08.2005

ELIE BURGOS

L'**Union suisse des paysans** (USP) a vivement réagi aux propositions du gouvernement. Elle a jugé inacceptable la réduction des moyens financiers initialement prévus, tout comme le rythme et l'ampleur des réformes. Quant aux principaux partis politiques, si le PDC, le PS et le PRD ont estimé que le projet gouvernemental allait dans la bonne direction, l'**UDC** a critiqué celui-ci, estimant qu'il n'améliorerait pas la compétitivité des paysans. Les démocrates du centre ont d'ailleurs pris position peu avant le début de la procédure de consultation sur ce projet dans un document stratégique. Dans le cadre des débats sur l'OMC et la PA 2011, ils n'ont pas réclamé une augmentation massive des paiements directs, mais un démantèlement des contraintes qui pèsent sur les producteurs, afin qu'ils puissent notamment développer des activités annexes. En outre, l'agriculture doit, selon l'UDC, concentrer son activité sur l'économie laitière, ainsi que sur la production de viande et de fruits et légumes.

Notons encore que l'« Alliance agricole », plateforme qui regroupe une quinzaine d'associations paysannes, écologistes et de défense des consommateurs (dont Bio Suisse, Uniterre, Pro Natura et le WWF Suisse) s'est mobilisée en faveur des paiements directs. Elle a notamment demandé leur maintien dans la PA 2011³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.10.2019
KAREL ZIEHLI

Jagd

Un référendum est lancé contre la modification de la loi sur la chasse. Pro Natura, le WWF Suisse, BirdLife Suisse, le groupe Loup Suisse et zoosuisse s'opposent, en effet, à la mouture élaborée durant de longs mois par le Parlement. Ces associations de protection de l'environnement dénoncent une révision de la loi qui permettra de faciliter l'abattage d'espèces protégées, telles que le loup, le castor ou encore, le héron cendré. Selon les référendaires, aucune mesure préventive contre d'éventuels dégâts ne devra être prise avant d'autoriser le tir de ces animaux. Les organisations critiquent également la possibilité offerte au Conseil fédéral d'élargir la liste des animaux protégés qui pourront être régulés, sans devoir passer par le Parlement. Finalement, les cantons se voient renforcés dans leur compétence en matière de protection des espèces, alors qu'auparavant, ils devaient passer par les autorités fédérales. Il y a donc la crainte que certains cantons se montrent trop radicaux et réduisent drastiquement certaines populations d'animaux vus comme nuisibles. Le référendum est soutenu par la Société forestière suisse, la protection suisse des animaux, le PS, les Verts ainsi que les Verts-libéraux. Les référendaires ont jusqu'au 16 janvier 2020 pour récolter les 50'000 signatures.⁴

Agrarprodukte

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 04.01.2006
ELIE BURGOS

Le **projet d'ordonnance sur la coexistence de cultures sans organismes génétiquement modifiés (OGM) et avec OGM**, a été majoritairement **critiqué lors de la procédure de consultation** qui s'est terminée en début d'année. Concrètement, cette ordonnance vise à assurer la protection de la production sans OGM en présence de cultures d'OGM. Les détenteurs d'une licence pour ces dernières devraient ainsi respecter une distance minimale entre les deux types de cultures, afin qu'il n'y ait pas de « contagion » supérieure à 0,5% possible dans un champ sans OGM. Si le PRD s'est prononcé de manière favorable à l'ordonnance, le PS, les Verts, le WWF, Greenpeace et les associations de protection des consommateurs ont jugé celle-ci trop vague et pas assez contraignante. Voir ici, pour l'initiative populaire sur les OGM de l'année 2005.⁵

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 23.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la pléthore de combinaison de votes possibles pour les trois objets (8), chacune des parties a dû faire un effort dans son argumentaire afin de donner un **mot d'ordre** clair. Le PS, les Verts, le Parti chrétien-social ont prôné le **triple oui**. A ces derniers se sont associés l'Union syndicale suisse, l'UPS, la Fondation suisse de l'énergie (FSE), la Fondation suisse pour l'énergie solaire et Electricité sans atome. Dans le camp des oui se trouvaient aussi les adversaires habituels des écologistes, à savoir les cantons de montagne et les paysans. Les buts de cette alliance inhabituelle n'étaient pas les mêmes pour les écologistes ou les cantons de montagne. Ces derniers étaient surtout intéressés au contre-projet, car il leur permettait d'obtenir un soutien pour leur usines hydroélectriques, toutefois, pour des raisons tactiques, ils soutenaient aussi l'initiative solaire. La position officielle du Conseil fédéral et des Chambres face aux trois objets était de rejeter l'initiative solaire et d'accepter en corrélation son contre-projet, ainsi que le deuxième contre-projet. L'objectif était, d'une part de provoquer un changement de comportement dans la consommation d'énergie et donc de respecter les promesses de la Conférence de Kyoto pour la réduction des gaz polluants et, d'autre part, d'intégrer une composante écologique dans le système fiscal dont la réforme serait menée dans les années à venir. Le seul parti gouvernemental à suivre les recommandations du Conseil fédéral et du parlement a été le PDC. Le camp du **triple non** était composé du PRD, de l'UDC et du PL. A ces derniers s'ajoutaient les associations faitières de l'économie (Economiessuisse et USAM), les organisations proches de l'automobile (ACS et TCS), l'industrie des machines, l'association des entreprises électriques de Suisse, le Forum suisse de l'énergie et la branche de l'énergie atomique. Les arguments des opposants aux taxes énergétiques étaient que celles-ci seraient un frein au développement économique et que la législation sur le CO2 était suffisante pour assurer le développement des énergies renouvelables et la protection de l'environnement.⁶

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.06.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, l'Association Transports et Environnement (ATE) a présenté un projet d'**initiative populaire fédérale visant à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières**, afin que les transports publics en reçoivent la moitié et non plus seulement le quart. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient versées dans un pot commun, puis réparties à raison de 45% pour les transports publics (contre 24% actuellement) et 53% pour les routes (aujourd'hui: 74%). Par cette réallocation de moyens au fonds des transports publics (FTP), l'ATE entend assurer le financement de la réalisation des projets non retenus, faute d'argent, pour la première étape du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 1). Le Touring Club Suisse (TCS) a jugé cette initiative scandaleuse et dangereuse, dans la mesure où elle remet en question le financement du fonds d'infrastructure, notamment la part de CHF 5,5 milliards dévolue à l'élimination des goulets d'étranglements. L'initiative, soutenue par le PS, les Verts, Ecologie libérale (VD) et des organisations écologistes, sera formellement lancée début 2009.⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.10.2009
NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement $\frac{1}{4}$ et $\frac{3}{4}$ actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faitière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'**initiative populaire fédérale « pour les transports publics »**, lancée l'année précédente par l'ATE, avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique, a abouti. Elle propose une réforme de la répartition du produit des taxes routières (vignette autoroutière exceptée) afin d'en attribuer la moitié aux transports publics, contre un quart actuellement. L'ATE a estimé qu'un montant de CHF 800 millions par an pourrait ainsi être investi pour développer l'offre des transports publics. L'USAM et le TCS ont réaffirmé leur rejet catégorique du texte, au motif qu'il induirait une hausse insupportable des taxes sur les carburants.⁹

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)** qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons

autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.¹⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 04.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Réaffirmant son opposition à l'initiative "**Rue pour tous**", le Conseil fédéral a proposé, comme promis, des mesures incitatives destinées aux cantons et communes afin d'améliorer la sécurité des zones urbaines. Les modalités d'aménagement des zones 30 km/h seront simplifiées, dans le sens que les communes pourront librement définir l'ampleur de ces zones et le type de routes où elles seront installées. Moritz Leuenberger proposait cependant d'en exclure les routes principales, ainsi que celles qui sont affectées à la "circulation générale". Il invitait en outre les communes à créer des zones de rencontre qui auraient les mêmes caractéristiques que les anciennes rues résidentielles, mais ne seraient pas limitées aux quartiers d'habitation. L'application porterait sur les quartiers commerciaux ou artisanaux. Donnant suite à une requête formulée par différents milieux, le DETEC souhaitait enfin recommander aux automobilistes de circuler de jour avec les phares allumés. Si les opposants ne remettaient pas en question la nécessité de diminuer le nombre d'accidents et d'accroître la sécurité dans les localités, ils s'opposaient aux moyens et au montant de la mise en œuvre de l'initiative. Pour son initiateur – l'ATE –, la Confédération devait dans un délai d'un an après son acceptation abaisser la vitesse maximale générale de 50 km/h à 30 km/h. Cette mesure serait obtenue en entreprenant des travaux nécessaires évalués à CHF 1 milliard: îlots, giratoires, rétrécissements de routes, nouveau revêtement, marquage, signalisation, passages protégés et gendarmes couchés. Les Verts et le PS ont apporté leur soutien à cette initiative. Les adversaires contestaient le montant des travaux, qu'ils estimaient à CHF 2 milliards, et se sont mobilisés contre une généralisation de la vitesse maximale. Ils ne pensaient pas que des signalisations en début de localité suffisaient à abaisser la vitesse des véhicules. Seuls des aménagements routiers coûteux permettaient de discipliner les automobilistes. De plus, l'initiative engendrerait, d'après eux, un risque d'embouteillage et un grave problème pour les transports publics, car ceux-ci n'étaient pas mentionnés parmi les exemptés. Ils perdaient ainsi leur avantage concurrentiel avec l'obligation de circuler à 30 km/h. Ces arguments étaient avancés par les partis bourgeois, les milieux économiques et automobiles, le TCS et même le Bureau suisse de la prévention des accidents.

Initiative populaire "Rues pour tous" **Votation du 4 mars 2001**

Participation : 55,8%
Oui : 525 609 (20,3%)
Non : 2 063 314 (79,7%) / (20 6/2 cantons)

Mots d'ordre :

- Oui: PS, Verts, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non : PDC (2*), PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; Economiesuisse, USAM, USP, USS.
- Liberté de vote: PdT

* Recommandations différentes des partis cantonaux¹¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 23.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisations environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert

d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 15.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, Economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrisio-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ». ¹³

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 11.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le PES, soutenu par Greenpeace, le WWF ainsi que des comités uranais et schwytzois, a lancé un **référendum contre les NLFA**. Selon eux, ce projet n'offrirait pas de garanties suffisantes pour la protection de l'environnement, sa construction serait insoutenable pour les Alpes et son prix et sa consommation énergétique seraient trop élevés. Surtout, il ne résoudrait aucun problème, car il ne contribuerait en rien à freiner la croissance de la mobilité que l'on peut observer en Suisse et en Europe. Les Verts se sont ainsi attirés de nombreuses critiques et d'aucuns ont estimé leur position contradictoire, compte tenu du fait qu'ils ont toujours défendu le transfert du trafic de la route au rail. ¹⁴

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.07.1998
URS BEER

Nachdem die **Teilrevision des Raumplanungsgesetzes**, das auf eine Lockerung der Bau- und Nutzungsvorschriften in den Landwirtschaftszonen abzielt, im vergangenen Jahr in beiden Räten behandelt worden war, mussten **einige Differenzen** zwischen den beiden Räten beseitigt werden. Umstritten war das Ausmass der Umnutzungen von landwirtschaftlich genutzten Gebäuden, die durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft überflüssig geworden sind. Der Ständerat hatte angesichts der breiten Opposition einen Versuch zur Rettung der Vorlage unternommen, indem er den vom Nationalrat erteilten Freipass für die Zweckentfremdung alter, das heisst vor 1980 erstellter Gebäude wieder strich, um insbesondere eine freie Umnutzung von Wohn- in Gewerbebauten zu verhindern. Der **Nationalrat** lehnte in der Frühjahrsession den Antrag einer linken Kommissionsminderheit ab, bei der Zweckänderung zonenwidrig erstellter Bauten dem Ständerat zu folgen. Statt dessen stimmte er in dieser Frage dem **Vermittlungsantrag Schmid** (svp, BE) mit 101 zu 50 Stimmen zu und übernahm die etwas restriktivere Bestimmung, wonach eine vollständige **Zweckänderung von altrechtlich erstellten Gebäuden** nicht generell, sondern **nur bei gewerblich genutzten Bauten und Anlagen** möglich sei. Die Voraussetzungen soll der Bundesrat im Verordnungsrecht näher regeln. Bundesrat Koller nannte als Leitplanken die Verbote von erheblichen Änderungen an der Bausubstanz und von substantiellen Verbesserungen der bestehenden Gebäudeerschliessung. Bei der zweiten umstrittenen Differenz, dem sogenannten Rustico-Artikel, den der Ständerat etwas enger gefasst hatte, indem nur «gut erhaltene» Bauten landwirtschaftsfremd als Wohnraum umgenutzt werden dürfen, drehte sich der Streit um die Bezeichnung «gut erhalten». Der Nationalrat folgte seiner Kommissionsmehrheit, die vorschlug, dass die zur zonenfremden Wohnnutzung vorgesehenen Bauten «in ihrer Substanz» erhalten sein müssten. Nach Definition von Bundesrat Koller setzte eine solche Umnutzung voraus, dass die wichtigen Gebäudeteile in gutem Zustand und nur teilweise erneuerungsbedürftig sein müssen. Der Ständerat schloss sich in der zweiten Differenzbereinigung stillschweigend und oppositionslos diesen Entscheiden an. In der Schlussabstimmung wurde die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes mit 104:60 bzw. 38:3 verabschiedet.

Schon während den Beratungen im Parlament hatten Grüne, kleinere und mittlere Bauern (VKMB) sowie Landschaftsschützer das **Referendum gegen die RPG-Revision** angedroht. Noch vor der Schlussabstimmung bestätigte Fraktionssprecherin Teuscher (gp, BE) die Absicht der Grünen, das Referendum zu ergreifen, da ihnen die Änderung des Raumplanungsgesetzes im Sinne der Öffnung der Landwirtschaftszone für betriebsnahe Nebengewerbe, für bodenunabhängige Produktion und für Wohnzwecke zu weit gehe. Die Gegnerschaft kritisierte die Aufhebung der Grenze zwischen Bauzone und Landwirtschaftszone und befürchtete einen Schub an Landschaftszerstörung. Zudem würde die Revision des RPG die Bemühungen für eine ökologische Landwirtschaft unterlaufen. Auf der Verliererseite stünden nebst der Landschaft und der Landwirtschaft auch das bestehende Gewerbe, das von Betrieben konkurrenziert würde, welches von billigem Boden aus mit ungleich langen Spiessen arbeiten könnte, sowie alle Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die für neue Infrastrukturen und die negativen Folgen der Intensivlandwirtschaft aufzukommen hätten. Das Referendum wurde nebst der Grünen Partei von folgenden Organisationen getragen: VKMB, Pro Natura, Schweizer Heimatschutz, Schweizer Vogelschutz, IG Boden, WWF sowie Hausverein Schweiz. Das Referendumskomitee «zum Schutz des ländlichen Raumes» reichte am 9. Juli bei der Bundeskanzlei rund 57'000 Unterschriften ein.¹⁵

Umweltschutz

Luftreinhaltung

Sollicité par les cantons de Genève et du Tessin, le Conseil fédéral a exprimé le souhait de permettre l'instauration de **zones environnementales dans les villes**, telles qu'il en existe à Berlin et Milan, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Un projet d'ordonnance censé fournir la base juridique nécessaire a été mis en audition à la fin de l'été. Le gouvernement y prévoit l'introduction d'un système de vignettes permettant de classer les véhicules automobiles en fonction de leurs émissions polluantes (oxydes d'azote et particules fines en particulier). Sur la base de cette classification, les cantons pourront définir des objectifs en matière de qualité de l'air et exclure telle ou telle catégorie de véhicules d'un périmètre déterminé. En cas d'infraction, les contrevenants seront passibles d'une amende de 100 francs. Des exceptions sont toutefois prévues pour les services de secours. Le PS, les Verts et l'ATE ont salué le projet, rappelant que, dans les villes, les valeurs limites en matière pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. À l'inverse, le PLR a jugé le système proposé excessivement contraignant et émis des doutes sur ses effets concrets en faveur de l'environnement, tandis que l'UDC a dénoncé une attaque contre le trafic individuel et les entreprises. Le TCS a quant à lui mis en garde contre le risque d'un chaos routier et de tracasseries administratives inutiles. Quant aux cantons, outre Genève et le Tessin, Berne, Bâle-Ville, les Grisons et le Jura ont soutenu la proposition du Conseil fédéral, tandis que Zurich, Argovie et plusieurs petits cantons s'y sont opposés.¹⁶

La **nouvelle ordonnance sur la protection de l'air (OPair)** est entrée en vigueur suite à l'approbation du Conseil fédéral. L'ordonnance a subi quelques modifications pour tenir compte de l'état actuel de la technique et pour améliorer la qualité de l'air. Des valeurs limites pour les poussières fines ont été notamment définies pour les petites installations de chauffage de bois. Dorénavant, ces installations subiront des contrôles périodiques. Ceux pour les chauffages au gaz seront espacés en raison des progrès techniques. L'ordonnance révisée intègre également des nouvelles prescriptions européennes pour les nouveaux appareils et machines à moteur à combustion, et étend les contrôles antipollution pour les machines de chantier à tous les types de machines. Des dispositions relatives aux installations industrielles et artisanales, et aux combustibles liquides sont modifiées. La Suisse s'aligne sur les recommandations de l'organisation de la santé (OMS) en introduisant une valeur limite d'immission pour les poussières fines d'un diamètre inférieur à 2.5 micromètres. Les normes sur la mise dans le commerce d'installations de chauffage sont reprises dans l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE).

Lors de la procédure de consultation, le projet de révision avait rencontré globalement un large soutien. Seuls les cantons du Jura et de Lucerne rejetaient en grande partie le projet. Le canton alémanique jugeait les restrictions prévues pour les chauffages au bois contre-productives pour la politique énergétique et climatique. Le Jura s'inquiétait des conséquences pour la population et les exploitants des installations. Les autres cantons croyaient en l'amélioration de la qualité de l'air. Du côté des partis politiques, les Verts et le PS avaient salué le projet. Le PDC considérait que les modifications apportées allaient trop loin dans le domaine des installations de combustion alimentées au bois. La plupart des associations économiques ou professionnelles étaient favorables au projet tout en proposant d'autres modifications. Les organisations environnementales et de la santé considéraient le projet prometteur mais incomplet vis-à-vis des derniers développements techniques. Finalement, les entreprises ont en grande partie salué le projet, avec quelques réserves.¹⁷

Allgemeiner Umweltschutz

Le camp des **opposants** était quant à lui constitué d'un comité de gauche (PS, Verts, PdT) et d'un comité du centre (PDC, PCS, PEV, Verts libéraux), ainsi que des organisations de protection de l'environnement (ATE, Greenpeace, WWF, Pro Natura, Initiative des Alpes, etc.), de Travailsuisse et de l'USS. Il a fait valoir que le droit de recours des associations permettait de faire respecter le droit de l'environnement. Il a également souligné que le droit de recours exercé contre une décision d'un organe de l'Etat était une composante essentielle de l'Etat de droit, puisqu'il garantit que personne, pas même les titulaires du pouvoir politique, n'est au-dessus de la loi. Les organisations écologistes ont par ailleurs balayé le reproche des initiants selon lequel les recours ne visaient qu'à faire obstacle aux projets afin de négocier des concessions ou, pire, des dédommagements financiers. Elles ont en effet publié une synthèse chiffrée de leurs activités judiciaires au cours de l'année 2007 dont il ressort que les associations ont obtenu partiellement ou totalement gain de cause dans plus de 70% des cas où elles ont déposé un recours et n'ont perdu que dans 16% des cas. Les opposants en ont tiré l'argument de la légitimité du droit de recours et de son usage raisonnable par les associations, rejetant l'accusation d'obstruction sur les particuliers.¹⁸

Der **Abstimmungskampf zur Volksinitiative "Grüne Wirtschaft"** verlief eher ruhig und lebte von Diskussionen zu möglichen Auswirkungen der Initiative. Während die Gegner – eine Allianz aus bürgerlichen Parteien, dem Hauseigentümerverband und gewichtigen Wirtschaftsverbänden – vor hohen Kosten und radikalen Einschnitten ins tägliche Leben warnten und sich „gegen den grünen Zwang“ wehrten, bezeichneten die Befürworter solche Ängste als unbegründet. Auf der Seite der Befürworter fanden sich neben den Initianten des Volksanliegens, der Grünen Partei, die SP, die EVP und die GLP ein. Unterstützung erhielten sie vom WWF, von Greenpeace, der Gewerkschaft Unia und dem Wirtschaftsverband Swis cleantech. Dazu gesellten sich während der Kampagne auch einige Firmen, darunter prominent Ikea Schweiz. Zu Beginn der Kampagne schien das Anliegen auch bei den CVP-Frauen gut anzukommen; deren nicht komplett anwesender Vorstand fasste Anfang August 2016 nämlich zuerst mit knappem Mehr die Ja-Parole. Dies entgegen ihrer zuständigen Bundesrätin, welche die ablehnende Position des Bundesrates an ihrer Pressekonferenz Mitte August verteidigte und das Volksanliegen – obwohl im Grundgedanken richtig – als nicht umsetzbar und mit zu hohen Kosten verbunden bezeichnete. Aufgrund mehrerer Rückkommensanträge wurde danach der gesamte Vorstand per Email befragt, woraus schlussendlich eine Nein-Parole der CVP-Frauen resultierte.

Der relativ allgemein gehaltene Wortlaut der Volksinitiative definierte nur das Endziel des Anliegens, nämlich die Reduktion des „ökologischen Fussabdrucks“ der Schweiz bis ins Jahr 2050 auf die ihr tatsächlich zur Verfügung stehende Ressource von einer Erde. Nach dem aktuellen Ressourcenverbrauch gerechnet würde die Schweiz drei Erden brauchen. Die Frage, wie dieses Ziel erreicht werden sollte, liessen die Initiantinnen und Initianten im Wortlaut ihres Anliegens offen, was nicht nur dem Bund bei Annahme der Initiative viel Spielraum bei der Umsetzung verschaffen würde, sondern bereits während des Abstimmungskampfes viel Raum für Spekulationen liess. Die Medien präsentierten ihrer Leserschaft in der Folge Szenarien über konkrete und lebensnahe Auswirkungen des Volksbegehrens – so etwa über das zur Verfügung stehende Warmwasser beim Duschen oder die Höhe des Benzinpreises. Pünktlich zum 1. August meldete sich der Präsident des Schweizerischen Fleisch-Fachverbands und alt-Ständerat Rolf Büttiker etwa im Blick zu Wort und warnte davor, dass die Grünen der Schweiz „die [Cervelat-]Wurst verderben“ wollen. Denn Büttiker befürchtete die Einführung einer Lenkungssteuer auf Fleisch, womit sich Herr und Frau Schweizer in Zukunft kaum mehr Fleisch würden leisten können (Blick, 30.7.). Im späteren Verlaufe der Kampagne diskutierte dann auch die NZZ einen „Mehrwertsteuer-Sondersatz auf Fleisch von vielleicht 150% oder mehr“, der dann allenfalls nicht mehr mit den internationalen Handelsbestimmungen vereinbar wäre (NZZ, 23.8.). Ganz anders fielen die Aussagen der Befürworter aus. Man verlange keine Verhaltensänderungen, sondern wolle eine ressourcenschonendere Schweiz durch technologische Förderung erzielen, liessen federführende Stimmen etwa in Gestalt von Bastien Girod (gp, ZH) und Adèle Thorens Goumaz (gp, VD) verlauten. Der angedachte und zu guter Letzt im Parlament gescheiterte indirekte Gegenvorschlag zur Grünen Wirtschaft könne als Grundlage für die Umsetzung dienen. Zu einem ähnlichen Schluss kam denn auch der befürwortende Wirtschaftsverband Swis cleantech mit seiner Anfangs September vorgelegten Studie, deren Folgerungen ihrerseits von Gegnern der Initiative aus der Wirtschaft stark angezweifelt wurden. Denn eine vom BAFU in Auftrag gegebene und von

RessourcenEFFizienz Schweiz (Reff) im Jahr 2013 präsentierte Studie, auf die sich die Gegnerschaft der Volksinitiative häufig berief, folgerte, dass ein nachhaltiger Ressourcenverbrauch kaum und nicht ausschliesslich durch Innovationsförderung zu erreichen sei. Diese Ergebnisse wiederum wurden von den Initiativbefürwortern kritisiert. Die Reff-Studie berücksichtige die technologische Innovation nur unzureichend und verwende zur Berechnung der Ressourcenbelastung ein anderes Mass. Während der CO₂-Ausstoss bei auf dem ökologischen Fussabdruck basierenden Berechnungen für knapp drei Viertel der Klimabelastung verantwortlich sei, betrage dieser Anteil bei den Berechnungen der Reff-Studie nur knapp 20%. Grund dafür sei, dass diese die umfassendere Methode der ökologischen Knappheit verwende, auf die sich überdies auch der Bund stützt. Durch die Messung nach dem ökologischen Fussabdruck käme man dem Ziel der Initiative schon nur durch die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Pariser Übereinkommen zur CO₂-Reduktion deutlich näher. Uneinig zeigte man sich auch betreffend das ökologische Renommée der Schweiz. Während auf der einen Seite gewisse Wirtschaftsvertreter die in Bezug auf Nachhaltigkeit bereits fortschrittliche Schweiz lobten, wurden die Befürworter der Initiative nicht müde zu betonen, dass die Schweiz längst nicht in jeglicher Hinsicht eine Spitzenreiterin sei. Insbesondere im Falle der produzierten Abfallmenge sei sie gar eine klare Nachzüglerin und zudem hätten gewisse Länder und die EU bereits Schritte in Richtung grüne Wirtschaft unternommen.

Gemäss Analysen des Forschungsinstituts Öffentlichkeit und Gesellschaft (fög) kam der Volksinitiative der Grünen in den Medien gleich viel Beachtung zu wie den beiden anderen zur Abstimmung stehenden Vorlagen (Nachrichtendienstgesetz, Volksinitiative "AHVplus"); im Längsschnittvergleich erhielten die drei Abstimmungsgegenstände innerhalb der 22 untersuchten Pressetitel hingegen eher unterdurchschnittliche Aufmerksamkeit. Im Vergleich zu anderen kürzlich dem Volk vorgelegten Umweltanliegen – namentlich die Volksinitiative "Energie- statt Mehrwertsteuer" – schätzten die Forscher die dem jetzigen grünen Volksanliegen zuteil werdende Medienaufmerksamkeit indes als eher hoch ein. Wie auch bei der Berichterstattung über die Volksinitiative "AHVplus" fiel die Tonalität der Beiträge zur Volksinitiative "Grüne Wirtschaft" nur ganz leicht zu Gunsten der Gegnerschaft aus, wobei die Berichterstattung in der Romandie betreffend das Umweltanliegen deutlich positiver war als in der Deutschschweiz. Eher ungleich lang waren die Spiesse in der Inseratekampagne. Gemäss Daten von Année Politique Suisse zeigte sich die Gegnerschaft für zwei Drittel der Inserate in den untersuchten 57 Printmedien verantwortlich. Die gegnerische Kampagne erreichte ihre Spitze drei Wochen vor Abstimmung, kurz nachdem die erste SRG-Trendumfrage eine Zustimmung zur Initiative zeigte. Auch die zweiten, 10 Tage vor der Abstimmung präsentierten Ergebnisse der Vorbefragung deuteten noch eher auf ein Ja hin, das aber seit der vorangegangenen Welle beachtlich an Stärke verloren hatte. Bereits ein knappes Nein ergab die am selben Tag publizierte Trendumfrage von Tamedia. Während die Befürworterinnen und Befürworter in der zweitletzten Woche vor der Abstimmung bezüglich Intensität der Inseratekampagne mit den Gegnerinnen und Gegnern gleich zogen, respektive die Gegnerseite zwischenzeitlich gar leicht überholten, dominierte die Gegnerschaft mit ihrer Kampagne in der letzten Woche erneut stark.¹⁹

Klimapolitik

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 17.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Devant ce qu'il jugeait l'incurie des politiciens, le WWF a déposé une **pétition** munie de 40 000 signatures **pour l'introduction en juillet 2004 de la taxe sur le CO₂**. Ce prélèvement incitatif a reçu le soutien de Pro Natura, Greenpeace, l'ATE et Equiterre, ainsi que du PS et des Verts. Par cette action, le WWF entendait faire pression sur le parlement. Les associations écologistes ont également critiqué le centime climatique.²⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les partisans de la taxe et ceux du centime climatique n'ont pas attendu que la Confédération mette en consultation ses variantes pour s'affronter et promouvoir la leur. Appuyé par un comité de soutien parlementaire, l'Union Pétrolière, la Société suisse des propriétaires fonciers et le TCS ont **défendu le centime climatique** en affirmant qu'il permettrait de dégager des recettes pour subventionner des mesures environnementales tout en ne freinant pas la croissance économique. Les partisans du centime climatique craignent en effet un renchérissement dû à la taxe sur les carburants et les combustibles. De plus, ils lui reprochaient une future perte de rentrées fiscales essentielles, selon eux, au budget fédéral. Au niveau environnemental, l'Union Pétrolière a présenté les résultats de « Plate-forme CO₂ », une étude financée

par ses soins. D'après celle-ci, la provenance des certificats achetés est secondaire compte tenu des effets planétaire du CO₂. Avec l'achat de mesures bon marché à l'étranger, les partisans du centime climatique reconnaissent toutefois que la Suisse ne bénéficierait pas des effets secondaires d'une réduction des émissions de CO₂ en Suisse. Le PS, les Verts, les associations environnementales et ProClim (Forum sur le climat de l'Académie suisse des sciences) ont exhorté le Conseil fédéral à **introduire la taxe sur le CO₂**, afin de respecter le Protocole de Kyoto. Ils considéraient le centime climatique comme une mesure annexe, l'essentiel étant d'agir sur la consommation de carburants et de combustibles en Suisse, afin de ne pas de se défaire de ses responsabilités. De plus, l'entrée en vigueur du centime climatique est, à leurs yeux, un signal négatif envers les entreprises qui avaient déjà consenti à des efforts pour réduire leurs émissions de CO₂. Répondant aux risques de perte de croissance et de revenus fiscaux, les partisans de la taxe ont rétorqué que son introduction engendrerait de nombreux investissements et de nouveaux emplois et que l'économie récupérerait le montant sous forme de rétribution aux assurances-maladie.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO₂** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (economiesuisse), la branche du tourisme, le secteur de l'énergie (Union pétrolière suisse), le PRD et toutes les associations liées aux transports routiers (Fédération routière suisse, TCS) ont refusé la taxe et ont plaidé pour le « centime climatique » (variante 4). Le PDC s'est prononcé en faveur de la variante mixte, en soutenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique (variante 3). Les démocrates chrétiens se sont opposés à la taxe sur les carburants, car elle toucherait les régions périphériques. L'UDC a rejeté les quatre variantes en bloc car elles prêteraient « gravement » l'économie et l'industrie. Le PS et les Verts, l'Alliance pour une politique climatique responsable, la Société des industries chimiques, les distributeurs Migros et Coop, l'Union syndicale suisse et les associations écologistes (WWF, Greenpeace, Association Transports et Environnement), de consommateurs et d'entraide se sont, en revanche, prononcés en faveur de la taxe sur le CO₂ pour les combustibles et pour les carburants. Les positions variaient quant au montant à prélever (variante 1 ou 2). Pour plus de précisions au sujet des quatre variantes voir ici.²²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.04.2008
NICOLAS FREYMOND

L'**initiative populaire fédérale « pour un climat sain » a formellement abouti** début avril. Elle exige une réduction d'au moins 30% des émissions de CO₂ d'ici 2020, par rapport à leur niveau de 1990. Les initiants entendent y parvenir par les énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'extension de la taxe sur les combustibles aux carburants à travers l'introduction d'une taxe générale sur le CO₂. Le produit de cette taxe permettrait de financer des programmes d'assainissement des bâtiments, de recherche et de promotion des énergies renouvelables. Combattue par les partis bourgeois, l'initiative est soutenue par le PS, les Verts et le PEV, ainsi que par une trentaine d'organisations environnementales (ATE, WWF, Greenpeace, Initiative des Alpes, Pro Natura, etc.).²³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.09.2008
NICOLAS FREYMOND

L'**initiative populaire fédérale « pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement » a formellement abouti** à l'automne. Lancée par les Jeunes Verts et soutenue par le PS, les Verts, le mouvement Ecologie libérale et des organisations écologistes (ATE, WWF, Greenpeace), cette initiative vise à interdire l'importation de véhicules qui émettent des quantités excessives de substances nocives (notamment le CO₂ et les poussières fines) et ceux particulièrement dangereux pour les cyclistes et les piétons. Les véhicules émettant plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus de 2,5 milligrammes de particules par kilomètre seraient interdits en Suisse, tout comme les voitures de tourisme d'un poids excédant 2,2 tonnes. L'initiative est combattue par les partis bourgeois et les milieux routiers et économiques. En fin d'année, **le Conseil fédéral a rejeté l'initiative**. Bien qu'il ait admis qu'elle permettrait une réduction de 2% des émissions du trafic routier, il a jugé qu'elle entraînerait une restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme. Il a par ailleurs estimé que les objectifs visés par l'initiative étaient parfaitement réalisables par la révision des normes et valeurs limites en matière d'émissions polluantes comme de sécurité routière en faisant l'économie des contraintes et inconvénients impliqués par le texte des initiants.²⁴

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'**initiative populaire «Pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement»** et à une modification de la loi sur le CO₂ qui tient lieu de contre-projet indirect. Soutenu par les Verts, le PS, l'ATE, le WWF et Greenpeace, le texte déposé par les jeunes verts propose, à des fins de protection de l'environnement et de renforcement de la sécurité routière, d'interdire l'importation des véhicules qui émettent plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre, ainsi que les voitures de tourisme qui pèsent plus de 2,2 tonnes à vide ou présentent un danger élevé pour les autres usagers de la route. À titre de dispositions transitoires, il prévoit en outre que les véhicules en circulation violant ces nouvelles normes soient soumis à une limite de vitesse plus sévère (100 km/h) et que les émissions de particules fines des véhicules diesel immatriculés jusqu'au 31 décembre 2008 n'excèdent pas 2,5 mg/km. Le gouvernement a réaffirmé son rejet du texte en raison de la restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme qui en découlerait. Il a également mis en doute la pertinence des mesures proposées, tout en partageant l'avis des initiants sur la nécessité d'édicter des normes légales afin de réduire les émissions nocives du trafic routier. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un **contre-projet indirect** par lequel il met par ailleurs en œuvre la motion de la CEATE-CN en faveur d'un alignement sur les normes de l'UE que lui avait transmise le parlement en 2007. Le message transmis aux chambres comporte ainsi, outre un projet d'arrêté fédéral recommandant au peuple de rejeter l'initiative, un projet de modification de la loi sur le CO₂ abaissant la valeur moyenne d'émission des voitures neuves à 130 gr/km d'ici à 2015, conformément aux normes de l'UE en la matière. Le Conseil fédéral propose d'échelonner la réalisation de cet objectif, fixant respectivement à 65% en 2012, 75% en 2013, 80% en 2014 et 100% en 2015 la proportion des nouvelles immatriculations devant satisfaire à la nouvelle valeur limite. En cas de non respect, les importateurs devront compenser les émissions excédentaires, soit financièrement, soit par la vente de voitures moins polluantes. Le gouvernement a estimé que cette manière de procéder permettait d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de dioxyde de carbone visé par l'initiative, sans interdire les voitures de collection et de sport. S'agissant des émissions de particules fines par les voitures de tourisme diesel, le gouvernement a proposé de s'en tenir à la norme Euro 5 (4,5-5 mg/km, selon la méthode de mesure), jugeant inutile de s'en distancier alors que les émissions effectives des véhicules homologués jusqu'au 31 décembre 2008 (env. 0,6 mg/km) sont de toute manière nettement inférieures tant à la norme européenne qu'à celle voulue par les initiants. Quant à la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres usagers de la route, il a estimé que des progrès considérables ont été réalisés ces dernières années, notamment grâce aux normes visant à réduire la gravité des blessures des piétons en cas d'impact. Assurant vouloir poursuivre dans cette voie, le Conseil fédéral a toutefois rappelé qu'il souhaite le faire en concertation avec les pays voisins afin d'éviter aux importateurs des obstacles supplémentaires sur le marché helvétique.²⁵

Im September publizierte die Verwaltung die Anhörungsergebnisse der **Verordnung zum revidierten CO₂-Gesetz**. Dass die CO₂-Abgabe erst per 2014 von bestehenden CHF 36 pro Tonne CO₂ auf CHF 60 angehoben werden könne, stiess bei den Umweltverbänden sowie bei der SP und den Grünen auf Unverständnis. Dies verstosse gegen den im Vorjahr ausgesprochenen Willen des Parlamentes und darüber hinaus bestehe dadurch die Gefahr, dass die erforderlichen finanziellen Mittel für das Gebäudesanierungsprogramm nicht ausreichend zur Verfügung gestellt werden könnten. Der WWF Schweiz monierte, der Bundesrat durchlöchere das Gesetz, statt den in den gesetzlichen Bestimmungen festgehaltenen Spielraum zugunsten des Klimaschutzes zu nutzen. Die CVP sprach sich für eine rasche Verknüpfung des schweizerischen und europäischen Emissionshandelssystems aus, da sich Schweizer Unternehmen ansonsten im Nachteil befänden. Die SVP erachtete die in der Verordnung enthaltenen Forderungen als unrealistisch und lehnte den Entwurf ab. Von der FDP ging keine Stellungnahme ein. Ende November verabschiedete der Bundesrat die Verordnung, welche am 1.1.13 in Kraft tritt. Er sah davon ab, die Erhöhung der Abgabe auf Brennstoffe bereits per 2013 zu erhöhen, was der Forderung der linken Parteien und der Umweltverbände entsprochen hätte. Weitere Erhöhungen können jedoch ab 2016 und 2018 beschlossen werden. Zu Protesten von Seiten des WWF führte ein nach der Vernehmlassung angefügter Zusatz, wonach Emissionen von fossil-thermischen Kraftwerken nicht dem Reduktionsziel unterstehen werden. Der WWF liess verlauten, dies sei aufgrund der äusserst klimaschädlichen Auswirkungen von Gaskraftwerken inakzeptabel, und forderte eine entsprechende Anpassung der Verordnung.²⁶

An einer Pressekonferenz im April 2014 gab das BAFU bekannt, dass das **Ziel zur Reduktion der Treibhausgasemissionen**, nämlich den Ausstoss zwischen 2008-2012 im Vergleich zu 1990 um mindestens 8% zu verringern, knapp erreicht werden konnte. Noch ganz anders hatte die Bilanz im Januar 2012 gelaute, worauf sich Bundesrätin Leuthard zum Abschluss einer Zusatzvereinbarung mit der Stiftung Klimarappen entschlossen hatte. Ohne den Erwerb von Emissionszertifikaten im Ausland, die zu einem Drittel der Treibhausgasreduktion beitragen, hätte die Schweiz das Kyoto-Ziel nicht erreichen können. Dieser Umstand trug den Bundesbehörden denn auch Kritik von Umweltorganisationen und den Grünen ob der so "geschönten" Zahlen ein. Sowohl der WWF wie auch Exponenten der Grünen Partei stiessen sich ferner daran, dass im Ausland entstandene Emissionen zur Herstellung von Elektrizität, die in die Schweiz importiert wurde, nicht in die Berechnungen eingeflossen waren. In einem NZZ-Kommentar wurde der Bundesrat auch von Rolf Hartl, Präsident der Erdölvereinigung und der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK), der Schönfärberei beschuldigt. Wenn man die Senkenwirkung des Waldes, resp. die zunehmende Bindung von CO₂ durch Wald, auslasse, die in der Schweiz im betrachteten Zeitraum zu einer beachtlichen Reduktion von 1,6 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente geführt hatte, seien ganze 87% der Treibhausgasreduktionen im Ausland erfolgt. Selbst das BAFU rief nicht zu unverhohlenem Optimismus auf: Dem 2011 geäusserten Willen des Parlaments folgend habe die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 im Vergleich zu 1990 um 20% zu reduzieren - und das ausschliesslich durch Massnahmen im Inland. Ferner konnten die Emissionen nicht in allen Sektoren reduziert werden. Während sich die Haushalte und der Dienstleistungssektor mit grösseren Reduktionsleistungen schmücken durften, nahmen die Emissionen im Verkehr im Vergleich zu 1990 gar zu. Mit 32% war der Verkehrssektor im Jahr 2012 für fast ein Drittel aller Treibhausgasemissionen in der Schweiz verantwortlich. Die im Sommer 2014 veröffentlichte CO₂-Statistik für das Jahr 2013 wies zwar einen leichten Rückgang der durch den Brenn- und Treibstoffverbrauch verursachten Emissionen auf, hielt jedoch auch fest, dass der Brennstoffverbrauch noch deutlich über dem Zwischenziel für 2014 liegen würde, was eine mögliche Erhöhung der CO₂-Lenkungsabgabe per 2016 näher rücken lässt.²⁷

Ende Februar 2015 bestätigten das UVEK und das BAFU, was im November des Vorjahres bereits von inoffizieller Seite gemunkelt worden war: **Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 50% gegenüber 1990 gesenkt** werden. Damit befinde sich die Schweiz „im ehrgeizigen Durchschnitt der Empfehlungen der Klimaexperten (IPCC)“. Im Gegensatz zum 20%-Reduktionsziel bis 2020, das vollständig im Inland zu erfolgen hat, sieht der Bundesrat vor, dass eine Senkung von 30% im Vergleich zu 1990 im Inland zu erfolgen habe, weitere 20% der Reduktionen darüber hinaus jedoch im Ausland reduziert werden können. Dies begründete der Bundesrat mit der Effizienz der Reduktionsmassnahmen: Die Schweiz sei verantwortlich für 0,1% der globalen Treibhausgasemissionen. Durch die kohlenstoffarme Energieproduktion und die gering ausgeprägte Schwerindustrie seien die Kosten zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Schweiz hoch. Diametral verschieden fielen die Reaktionen von Rechts und Links aus: Während die Grünen und der WWF diese Ziele als völlig ungenügend kritisierten, erachteten sie die SVP und Economiesuisse als unrealistisch. Bundesrätin Leuthard ihrerseits bezeichnete die Ziele zwar als ambitioniert, aber machbar. Der Entwurf einer entsprechenden Revision des CO₂-Gesetzes soll Mitte 2016 in die Vernehmlassung geschickt werden.²⁸

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Verkehr

Der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) beschloss im Sommer die Lancierung einer Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Diese will den Verteilschlüssel der von den Strassenbenützern bezahlten Treibstoffabgaben massiv zugunsten des Schienenverkehrs verändern. Die Unterschriftensammlung für die Initiative soll erst 2009 gestartet werden. Gegen das von der SP, den Grünen und den Umweltschutzverbänden unterstützte Projekt meldete der **TCS** sofort heftigen Widerstand an. Nach dessen Ansicht sei eher das Gegenteil der Forderungen des VCS angebracht, nämlich eine politische und finanzielle Trendumkehr zugunsten des Strassenbaus.²⁹

-
- 1) Männer-raus; Rasa-Initiative; Übersicht Volksinitiativen 2014; NZZ, 11.3., 24.4., 25.4., 29.4., 30.4., 12.6., 23.6., 28.6.14; AZ, 1.9.14; NZZ, 26.9., 1.10., 28.10., 10.11., 19.11., 24.11., 3.12., 20.12.14; Lib, 29.12.14; NZZ, 31.12.14
 - 2) FF, IV, 1994, p. 93 ss.; Presse des 27.5, 29.6, 26.8 (prises de positions) et 24.9.94. Il est à relever que l'ASIN ne s'est déclarée en faveur des accords du GATT qu'au mois de décembre: NZZ, 20.12.94.
 - 3) Presse du 3.2.05; presse du 13.8.05 (UDC); LT, 15.1.05.
 - 4) 24H, AZ, Lib, TA, 9.10.19
 - 5) NZZ et QJ, 4.1.06.
 - 6) Presse des mois d'août et de septembre 2000.
 - 7) Presse du 20.6.08.
 - 8) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).
 - 9) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.
 - 10) Presse du 16.7.99.
 - 11) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.
 - 12) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
 - 13) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
 - 14) Bund, 20:6.91 et 11.12.91; Presse du 24.6., 15.9., 3.-5.10.91; 12.10. et 14.10.91; Vr, 23.9.91; TA, 26.10.91. JdG, 20.11.91.
 - 15) AB NR, 1998, S. 499 ff.; AB NR, 1998, S. 810 f.; AB SR, 1998, S. 316 f.; AB SR, 1998, S. 463; BBl, 1998, S. 1455 ff.; BBl, 1998, S. 4534 f.; BaZ, 27.6.98; AZ 10.7.98.; Presse vom 11.3. und 13.3.98; NZZ, 14.3.98.
 - 16) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.
 - 17) Communiqué de presse OFEV du 11.4.18; Rapport explicatif du DETEC du 11.4.18; Rapport sur les résultats de la consultation du 11.4.18; LMD, 23.2.18
 - 18) NZZ et TA, 29.3.08 (organisations); presse du 30.6.08 (PS et PDC); LT, 4.10.08 et NZZ, 8.10.08 (comité de gauche); Lib., 11.11.08 (comité bourgeois).
 - 19) fög-Abstimmungsmonitor zu den Abstimmungen vom 25.9.16; LZ, NZZ, TG, 29.6.16; BZ, 22.7.16; Blick, 30.7.16; SGT, 16.8., 22.8.16; AZ, NZZ, 23.8.16; Lib, 25.8.16; TA, 26.8.16; NZZ, 29.8.16; SGT, 31.8., 5.9.16; NZZ, 6.9.16; TA, 8.9., 14.9.16; NZZ, 15.9.16
 - 20) LT, 16.8 (lancement de la pétition) et 18.11.03 (centime climatique); presse du 17.10.03 (dépôt).
 - 21) Lib, 4.3.04; presse du 23.3, 27.3, 12.5 et 29.10.04; 24h, 11.5.04.
 - 22) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.
 - 23) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.
 - 24) FF, 2008, p. 7199 s.; LT, 4.2 et 7.7.08; NZZ, 7.7.08; presse du 26.8.08 (initiative); NZZ, 20.12.08.
 - 25) FF, 2010, p. 885 ss; presse du 22.1.10.
 - 26) NZZ Online, 3.8.12, SGT, 4.8.12, NZZ, 4.8. und 1.12.12.
 - 27) Medienmitteilung BAFU vom 10.4.14; Medienmitteilung BAFU vom 14.7.14; AZ, LZ, NZZ, TG, 11.4.14; NZZ, 4.6.14
 - 28) Medienmitteilung UVEK vom 27.2.15; AZ, BZ, BaZ, LT, LZ, Lib, NZZ, TA, TG, 28.2.15
 - 29) NZZ, 18.6.08.