

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **09.04.2024**

Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
Prozessarten	Volksinitiative
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

Berclaz, Philippe
Bühlmann, Marc
Clivaz, Romain
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bühlmann, Marc; Clivaz, Romain; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Volksinitiative, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), 1987 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 09.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Volksrechte	1
Aussenpolitik	2
Beziehungen zu internationalen Organisationen	2
Infrastruktur und Lebensraum	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	3
Raumplanung und Wohnungswesen	5
Raumplanung	5
Umweltschutz	5
Allgemeiner Umweltschutz	5
Klimapolitik	6
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	7
Verbände	7
Verkehr	7

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

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 Unterschriftenansammlungen 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 Verwahrungsinitiative 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 Ausschaffungsinitiative 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 Streichungsinitiative 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 Pendenzberg 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

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.01.2002
ROMAIN CLIVAZ

Cette votation a mobilisé **un grand nombre d'acteurs** qui, en règle générale, ne prennent position que sur des objets les concernant directement. Il ne s'agit pas ici d'en dresser une liste exhaustive, mais plutôt de mentionner les plus importants. Les **cantons** romands, ainsi que Berne, se sont particulièrement illustrés en organisant une conférence de presse commune au Palais des nations à Genève, siège européen de l'organisation, pour appuyer l'adhésion. De même les exécutifs zurichois, obwaldien, jurassien, de Bâle-Ville et le Parlement jurassien se sont unanimement exprimés dans le même sens. Des organisations de protection de l'environnement se sont associées pour soutenir l'initiative et ont souligné que seul le système onusien était capable de traiter de manière globale les questions environnementales. La Société suisse pour la protection de l'environnement, l'Association Transport et Environnement, Greenpeace, Pro Natura et le WWF se sont ralliés au slogan « Oui à l'environnement, oui à l'ONU ». Convaincus qu'une participation pleine et entière permettrait de mieux défendre certains principes et que la paix dans le monde se bâtit dans la grande famille des nations, la Conférence des évêques suisses et le Conseil de la Fédération des Eglises protestantes de Suisse se sont déclarés favorables à l'initiative. Les milieux culturels se sont également mobilisés. Des musiciens ont effectué une tournée gratuite intitulée « Swiss Bands go Uno » et de nombreux artistes comme Hans Erni ou encore Emil Steinberger ont participé à la campagne.²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Umweltschutzgruppen aus den Alpenkantonen Graubünden, Tessin, Uri und Wallis bereiteten eine **Volksinitiative für die Eindämmung des Strassentransitverkehrs** vor. Mit dem Begehrten soll erreicht werden, dass einerseits der Gütertransitverkehr obligatorisch über die Schiene abgewickelt werden muss und andererseits die bestehenden Strassentransitachsen auf dem heutigen Ausbaustandard zu belassen sind. Da der VCS beschloss, erst 1989 über die Unterstützung des Begehrens zu entscheiden, warteten die Initianten mit der offiziellen Lancierung noch ab.³

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 2009.⁴

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 faîtière 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.⁵

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.⁶

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nach dem Entscheid des Parlaments vom Vorjahr über die Belassung der umstrittenen Teilstücke im Nationalstrassennetz startete der VCS zusammen mit regionalen Komitees vier eidgenössische Volksinitiativen gegen den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon (N 1), im Knonauer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16). Diese sogenannten Kleeblatt-Initiativen wurden gesamtschweizerisch von der SPS, der GPS sowie verschiedenen Umweltschutzorganisationen unterstützt. Sie kamen in weniger als drei Monaten zustande. Da mit der **Einreichung der vier** Initiativen für die Fortsetzung der Bauarbeiten keine aufschiebende Wirkung erzielt werden kann, drängten die Initianten auf ein rasches Tempo bei der Behandlung der Volksbegehren. Eine von der LdU/EVP-Fraktion eingereichte Motion (Mo. 87.593) verlangte ebenfalls ein Moratorium im Autobahnbau bis zur Abstimmung über die **Kleeblatt-Initiativen**.

Indessen gingen die Planungsarbeiten für diese Teilstücke zum Teil forciert weiter, was namentlich die Regierungen der Westschweizer Kantone begrüssten. Der Bundesrat genehmigte das generelle Projekt Avenches - Murten/Löwenberg der N 1 und kam dabei mit der Raumplanung in Konflikt, da das neue Trassee nicht mehr mit den Richtplänen der Kantone Bern, Freiburg und Waadt übereinstimmt. Dies führte allein im Raum Murten zu über 100 Einsprachen. Der Kanton Jura protestierte mit aller Entschiedenheit gegen das Bestreben der Initianten nach einem autbahnenfreien Jura und begrüsste die bundesrätliche Genehmigung der Pläne für die Transjurane, die vom Parlament 1984 als Ergänzung ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden war. Die vom Kanton Solothurn nach der Ablehnung seiner Standesinitiative gewünschten Verbesserungen am Ausführungsprojekt des N 5-Abschnittes Biel - Solothurn wurden vom Bund weitgehend akzeptiert. Trotzdem blieb der Widerstand ungebrochen, und auch ein bisher unter Verschluss gehaltener Umweltverträglichkeitsbericht kam zum Schluss, dass die N 5 die Jurafuss-Gemeinden nicht wesentlich vom Verkehr entlasten würde.⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Le comité «Rétrotrafic», réunissant divers groupements écologistes, a lancé une **initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer les espaces vitaux»**. Ce texte propose que les diverses instances politiques agissent de sorte que cet objectif soit rempli dans les dix ans. Le volume de trafic atteint devrait ensuite rester stable. Les transports publics ne seraient pas pris en compte. Les moyens à utiliser pour parvenir au but fixé sont laissés à l'initiative du législateur; si ce dernier tardait trop, le gouvernement pourrait cependant intervenir par voie d'ordonnance. Pour sa part, l'ATE a renoncé à lancer une initiative visant à ramener à cinq litres aux 100 km l'essence consommée par les véhicules automobiles.⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 24.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'Association transports et environnement (ATE) a lancé au début de l'été une **initiative intitulée "Rues pour tous"**. L'initiative vise à ce qu'une limitation générale de la vitesse à 30 km/h soit instaurée dans les localités. De l'avis des initiateurs, une telle limitation amélioreraient substantiellement tant la sécurité sur la route que la qualité de vie des habitants des localités (diminution du bruit et des émissions nocives). Selon le texte déposé à la Chancellerie fédérale, des dérogations pourront être accordées par les autorités sur certains tronçons, notamment si des garanties sont apportées quant à la sécurité et à la tranquillité des quartiers d'habitation.⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.04.1998
LAURE DUPRAZ

L'initiative populaire fédérale **«Pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions»**, lancée en 1997 par l'Association transports et environnement, a **abouti** avec 112'395 signatures valables.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

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.02.2019
MARLENE GERBER

Dass die **Zersiedelungsinitiative an der Urne verworfen** wurde, erstaunte nach dem starken Rückgang der Unterstützung vor der letzten Umfragewelle wenig. Am 10. Februar 2019 legten bei einer unterdurchschnittlichen Stimmteilnahme von 37.9 Prozent mit 63.7 Prozent beinahe zwei Drittel der Stimmenden ein Nein in die Urne und in keinem Kanton fand sich eine Mehrheit für das Volksanliegen. Überdurchschnittlich hohe – wenn auch dort nicht mehrheitliche – Unterstützung erfuhr die Initiative in den Städten. So stimmte etwa die Bevölkerung in den Städten Bern und Zürich sowie im Kanton Basel-Stadt und Genf der Initiative mit 46.5 Prozent bis gut 49 Prozent zu. In Bezug auf die im Laufe des Abstimmungskampfes abnehmende Unterstützung in der Bevölkerung sowie auch auf das schlussendlich erfolgte Ergebnis handelt es sich bei diesem Anliegen um eine durchschnittliche Initiative, konstatierte etwa die NZZ. Die Initianten zeigten sich zwar enttäuscht vom Resultat, äusserten sich aber zufrieden, mit ihrer Volksinitiative eine wichtige Diskussion angestoßen zu haben. Dass das Thema Zersiedelung und Bauen ausserhalb der Bauzonen mit dem jüngsten Urnengang noch lange nicht vom Tisch ist, zeigte sich bereits am Tag nach der Abstimmung. Die Medien berichteten von zwei geplanten Volksanliegen, die von einer Allianz aus Umwelt- und Naturverbänden im März lanciert werden sollen. Die Gegner hingegen sahen sich durch das Abstimmungsresultat darin bestätigt, dass das Volk eine föderalistisch organisierte Raumplanung bevorzuge und den Kantonen im Rahmen der zweiten RPG-Teilrevision, deren Beratung im Parlament noch ausstand, ausreichend Spielraum zugestanden werden müsse. Der bisher vorliegende Entwurf des Bundesrates zum Bauen ausserhalb der Bauzonen werde von Natur- und Heimatschutzverbänden als «komplett untauglich» eingestuft, wie sich Raimund Rodewald von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz in der BaZ zitieren liess. Nicht zuletzt zeigte sich bereits eine Woche nach der Abstimmung, dass nicht alle Kantone die erste RPG-Teilrevision fristgerecht umgesetzt hatten, weswegen der Bund in den betroffenen Gebieten einen Einzonungsstopp verhängte.

Abstimmung vom 10. Februar 2019

Beteiligung: 37.9%
Ja: 737'241 (36.3%) / Stände: 0
Nein: 1'291'513 (63.7%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

- Ja: SP, GPS, EVP; Pro Natura, VCS, Greenpeace, Biosuisse, Kleinbauernvereinigung, Alpeninitiative.
- Nein: GLP, CVP, BDP, FDP, SVP, EDU; Economiesuisse, HEV, SBV, SGV, Städteverband, Arbeitsgemeinschaft Berggebiete.¹²

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 17.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le blocage de la construction du nouveau stade du Hardturm par l'ATE a été à l'origine d'une initiative populaire fédérale issue du PRD zurichois. Soutenu par 13 sections cantonales du PRD (Sections de Zurich, Bâle-Ville, Genève, Vaud, Valais, Fribourg, Grisons, Nidwald, Uri, Saint-Gall, Thurgovie, Zoug et Tessin), l'initiative « Droit de recours des associations : assez d'obstructionnisme, davantage de croissance pour la Suisse » vise à **réduire le droit de recours des associations environnementales**. Elle veut l'interdire lors des projets de construction qui ont reçu l'aval d'un organe législatif ou du peuple suite à une votation, cela aussi bien au niveau fédéral, cantonal ou communal. L'initiative a le soutien du PRD Suisse. La mise en suspend d'un centre commercial en Argovie a poussé la section radicale à agir au Grand Conseil. Celui-ci lui a donné raison en acceptant une initiative parlementaire cantonale visant à **limiter le**

droit de recours cantonal (Kt.IV. 04.310). Le texte demande aux Chambres fédérales de modifier la loi afin de permettre dans certains cas d'exclure les associations du droit de recours. Cette initiative veut aussi rendre la procédure de recours plus compliquée.¹³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.11.2008
NICOLAS FREYMOND

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 initiateurs 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.¹⁴

Klimapolitik

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 initiateurs entendent y parvenir par les énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficience 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.).¹⁵

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 initiateurs.¹⁶

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Verkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.2008
HANS HIRTER

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.¹⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.03.2009
HANS HIRTER

Im März lancierte der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) seine Volksinitiative „**Für mehr öffentlichen Verkehr**“. Er wurde dabei unterstützt von der SP, der GP, den Grünliberalen und der EVP.¹⁸

-
- 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) Lib., 11.1.02; NF, 21.1.02.; Presse du 11.1.02.; Presse du 25.1.02; NZZ, 8.2.02; NLZ, 12.2.02; QJ, 6.2.02; BaZ, 28.1.02; QJ, 24.1.02.; SGT, 7.1.02; presse du 10.1.02; NZZ, 7.2.02.
3) BZ, 19.10.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 7, S. 4 f.
4) Presse du 20.6.08.
5) 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).
6) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.
7) BBI, 1988, I, S. 306 ff.; SZ, 23.2.87; 20.5.87; 24.6.87; 13.7.87; NZZ, 5.3.87; 17.6.87; 3.7.87; 11.9.87; 17.9.87; SHZ, 12.3.87; Dém, 14.4.87; 16.4.87; 16.6.87; 3.10.87; Bund, 20.5.87; 30.5.87; 17.6.87; 17.8.87; Ww, 25.6.87; Lib., 13.8.87; BaZ, 16.9.87; 17.10.87.; VCS-Zeitung, 1987, Nr. 1, S. 7; Nr. 2, S. 4 ff.; Nr. 6, S. 4 ff.; Verhandl. B. vers., 1987, III, S. 33
8) FF, 1994, III, p. 1418 ss.; presse du 17.9.94.; presse du 13.6.94.
9) FF, 1997, IV, p. 338 ss.; 24 Heures, 11.6.97; NQ, 16.6.97; presse du 24.10.97.
10) FF, 1999, p. 2765.
11) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.
12) BBI 2019, S. 2873 f.; NZZ, 9.2.19; AZ, BaZ, CdT, LT, NF, NZZ, TA, 11.2.19; AZ, 17.2.19; TG, 18.2.19; TA, 19.2.19
13) FF, 2004, p. 6255 ss.; NZZ, 22.9.04; QJ, 17.11.04.
14) 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).
15) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.
16) 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.
17) NZZ, 18.6.08.
18) FF, 2009, p. 1167 ss.