

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Alpen-Initiative, Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie (Swissmem)
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

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Gsteiger, Christian
Heidelberger, Anja
Hirter, Hans
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Gsteiger, Christian; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Alpen-Initiative, Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie (Swissmem), 1992 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Volksrechte	1
Wirtschaft	1
Wirtschaftspolitik	1
Konjunkturlage- und politik	1
Strukturpolitik	1
Gesellschaftsrecht	2
Öffentliche Finanzen	2
Finanz- und Ausgabenordnung	2
Infrastruktur und Lebensraum	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	6
Raumplanung und Wohnungswesen	10
Raumplanung	10
Umweltschutz	11
Luftreinhaltung	11
Allgemeiner Umweltschutz	11
Klimapolitik	12
Sozialpolitik	12
Sozialversicherungen	12
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	13
Verbände	13
Industrie, Handel und Unternehmer	13
Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum	15

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
RK-SR	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
SNB	Schweizerische Nationalbank
ALV	Arbeitslosenversicherung
APK-NR	Aussenpolitische Kommission des Nationalrates
EU	Europäische Union
IV	Invalidenversicherung
WHO	World Health Organization
SBVg	Schweizerische Bankiervereinigung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
BIP	Bruttoinlandsprodukt
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
EKF	Eidgenössische Kommission für Frauenfragen
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
RPG	Raumplanungsgesetz
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SIF	Staatssekretariat für internationale Finanzfragen
VegüV	Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften
EnEV	Energieeffizienzverordnung
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
ÜL	Überbrückungsleistung
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LRV	Luftreinhalte-Verordnung
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AVS	Assurance-vieillesse et survivants
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CAJ-CE	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
BNS	Banque nationale suisse

AC	assurance-chômage
CPE-CN	Commission de politique extérieure du Conseil national
UE	Union européenne
AI	Assurance-invalidité
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ASB	Association suisse des banquiers
OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
PIB	Produit intérieur brut
EEE	l'Espace économique européen
CFQF	Commission fédérale pour les questions féminines petites et moyennes entreprises
PME	
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
DEFER	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
USAM	Union suisse des arts et métiers
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
SEV	Syndicat du personnel des transports
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
UPS	Union Patronale Suisse
SFI	Secrétariat d'Etat aux questions financières internationales
ORAb	Ordonnance contre les rémunérations abusives dans les sociétés anonymes cotées en bourse
OEEE	Ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique
ASA	Association Suisse d'Assurances
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
PT	Prestation transitoire
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
ASTAG	Association suisse des transports routiers
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Volksrechte

Bereits 2013 waren die Unterschriftensammlungen gegen den Fonds zur Beschaffung des Kampfflugzeugs Gripen und gegen das FATCA-Abkommen zwischen der Schweiz und den USA lanciert worden. Während das **Referendum** gegen die Gripen-Beschaffung Ende Januar mit 65'384 gültigen, vom Bündnis gegen neue Kampfflugzeuge und vom Liberalen Komitee „Nein zum Gripen“ gesammelten Unterschriften zustande kam, scheiterte die Unterschriftensammlung gegen FATCA. Nach der 100-tägigen Frist konnten lediglich 35'264 Unterschriften eingereicht werden. Auch das vom Kanton Wallis angestregte Kantonsreferendum gegen FATCA wurde nur vom genannten Kanton unterstützt – nötig gewesen wären aber insgesamt acht Kantone. Im Berichtsjahr selber kündigten das Komitee „Nein zur Billag-Mediensteuer“ und der Verein „Aktion stopBillag.ch“ an, ein Referendum gegen das neue Bundesgesetz über Radio und Fernsehen (RTVG) zu ergreifen. Bereits Mitte Dezember hatte das Komitee laut eigener Aussage die nötigen Unterschriften gesammelt, bis Ende 2014 aber noch nicht eingereicht. Auch gegen den Bau einer zweiten Gotthard-Strassenröhre zur Sanierung des Tunnels wurde ein Referendum lanciert. Federführend war hier der Verein "Nein zur zweiten Gotthardröhre, hinter dem der VCS und die Alpeninitiative stehen. Auch dieses Komitee war rasch erfolgreich und hatte Ende Jahr nach eigenen Angaben bereits über 100'000 Unterschriften gesammelt. Die EVP kündigte vorsorglich an, gegen das noch nicht zu Ende debattierte Fortpflanzungsmedizinengesetz das Referendum ergreifen zu wollen. Allerdings ist vorgängig ein obligatorisches Referendum nötig, um die heute verbotene Präimplantationsdiagnostik (PID) zu ermöglichen. Auch der atomfreundliche Verein "Kettenreaktion" kündigte an, gegen jegliche Verbote von AKW das Referendum zu ergreifen.¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.12.2014
MARC BÜHLMANN

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Konjunkturlage- und politik

Alors que la guerre commerciale sino-américaine et que des turbulences boursières agitent l'économie mondiale, la presse helvétique a dressé le **spectre d'une récession pour l'économie helvétique**. Bien que la croissance demeure positive au deuxième et troisième trimestre, les récents replis successifs du PIB ainsi qu'un indice manufacturier en-dessous du seuil de 50 tendent à pencher pour un tel scénario. L'industrie helvétique semble particulièrement menacée. Une baisse des commandes de 12,5% a notamment été enregistrée en 2019. En outre, le ralentissement économique de l'Allemagne, pays qui engloutit 20% des exportations suisses, pose problème. Au final, plusieurs voix, et notamment celle de Swissmem, demandent à la BNS d'intervenir pour affaiblir le franc suisse face à l'Euro.²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.08.2019
GUILLAUME ZUMOFEN

Strukturpolitik

Les statistiques montrent que les PME forment la colonne vertébrale de l'économie suisse. Néanmoins, selon Gerhard Pfister (pdc, ZG), le franc fort et la concurrence des pays émergents mettent les PME, et donc indirectement l'emploi, sous pression. Ainsi, il a proposé un postulat afin d'évaluer les modalités de lancement d'un **fonds de placement "Swiss Fund"** qui permettrait non seulement de soutenir le développement économique des **PME**, mais aussi d'offrir des possibilités d'investissements aux milieux intéressés. D'après l'auteur du postulat, les PME manquent de capitaux pour investir et garantir ainsi leur pérennité. Le Conseil fédéral s'est opposé à l'adoption de ce postulat. Il a affirmé qu'un groupe de travail, composé du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), de la BNS, du Secrétariat d'Etat aux questions financières internationales (SFI), d'économiesuisse, de l'Union suisse des arts et métiers (USAM), de l'Association suisse des banquiers (ASB) et de Swissmem, se penche déjà sur la situation du marché du crédit pour les PME depuis 2005. En outre, il estime qu'une telle

POSTULAT
DATUM: 16.03.2017
GUILLAUME ZUMOFEN

intervention étatique dans l'économie privée n'est pas adéquate. En effet, il a rappelé que la politique industrielle n'est que rarement couronnée de succès. Cependant, le Conseil national a adopté le postulat par 118 voix contre 69 et 3 abstentions. Les voix de l'UDC qui ont fait bloc contre ce postulat n'ont donc pas suffi.³

Gesellschaftsrecht

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.12.2018
GUILLAUME ZUMOFEN

Le **Conseil des États** a décidé de **renvoyer en commission** le projet de **révision du droit de la société anonyme**. Dans un premier temps, Ruedi Noser (plr, ZH) a estimé que l'objectif initial de modernisation du droit de la société anonyme n'était plus respecté par le projet soumis à la chambre. Il a notamment souligné le scepticisme des groupes d'intérêts des milieux économiques comme EconomieSuisse, Swissmem, Swissholdings ou encore Sciencesindustries. Sa proposition de non-entrée en matière a été adoptée par 23 voix contre 20. Puis, dans un deuxième temps, la chambre des cantons a validé la proposition d'Andrea Caroni (plr, AR) de renvoyer le projet à la commission des affaires juridiques du Conseil des États (CAJ-CE). Le sénateur Caroni souhaite qu'une révision par la commission permette d'alléger le fardeau administratif initialement prévu par le projet, et prenne en compte l'ordonnance sur les rémunérations abusives (ORAb) sans obliger les sociétés à modifier leurs statuts. L'objet retourne donc à la CAJ-CE par 29 voix contre 15.⁴

Öffentliche Finanzen

Finanz- und Ausgabenordnung

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 11.11.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Rund vier Monate vor der Volksabstimmung **eröffneten die grossen Wirtschaftsverbände die Kampagne für ein Ja zur Mehrwertsteuer**. Der Arbeitgeberverband, der Vorort, die Wirtschaftsförderung, der Gewerbeverband (SGV) und auch der Verband Schweizerischer Maschinenindustrieller (VSM) äusserten sich grundsätzlich positiv zum Systemwechsel, liessen aber – abgesehen vom SGV, der den Satz von 6,2% unterstützte – noch nichts zur Höhe des Satzes verlauten, den sie ihren Mitgliedern empfehlen wollten.⁵

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'**initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes)**, sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.

– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée

de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.05.1995

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Côté helvétique, les réactions au contenu du mandat de négociations ont été variées.

Si les partis gouvernementaux ont salué l'ouverture des pourparlers, les milieux écologistes se sont inquiétés d'une éventuelle levée de l'interdiction des 40 tonnes. A ce sujet, l'Association Transport Environnement (ATE) a fait savoir que, bien qu'elle ne considère pas la suppression de la limite des 28 tonnes comme un tabou, celle-ci devrait être accompagnée de mesures rendant le rail compétitif. Elle a ajouté, de concert avec Greenpeace, que si de telles mesures n'étaient pas prises, elle n'hésiterait pas à lancer un référendum. Les auteurs de l'initiative des Alpes – opposés pour leur part catégoriquement à la suppression voire même à un relâchement de cette limite – ont fait recours contre le mandat de négociations auprès de la Commission européenne et ont adressé une pétition au parlement européen, estimant qu'un tel mandat constituait une violation flagrante de l'Accord sur le transit valable jusqu'en 2004. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a quant à elle répété son intérêt pour une levée progressive de la limite des 28 tonnes. Sur le volet aérien, la direction de Swissair s'est déclarée satisfaite, et a relativisé l'impossibilité pour elle d'effectuer des vols entre deux destinations communautaires, estimant que cette question constituerait l'objet de la prochaine étape des négociations.

ANDERES

DATUM: 02.06.1997

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.⁷

ANDERES

DATUM: 18.03.1999

LAURE DUPRAZ

L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés.

Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont

déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.07.2007
NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil fédéral a adopté le **message sur le projet de législation concernant le trafic des marchandises** appelée à remplacer dès 2011 l'actuelle loi sur le trafic des marchandises. Le projet conserve plusieurs éléments critiqués lors de la consultation de l'année précédente. Malgré l'opposition du PS, des Verts, de l'Initiative des Alpes (IA) et des associations écologistes, le Conseil fédéral a révisé le calendrier de la réalisation de la réduction du nombre de courses de camions à travers les Alpes à 650'000/an. Estimant irréaliste le délai fixé à 2009, il préconise de repousser l'échéance à 2019, soit deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, lorsque les gains de productivité seront pleinement disponibles. En dépit des vives critiques des partis bourgeois et de l'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG), le gouvernement a décidé de maintenir la principale innovation du projet, à savoir la création d'une Bourse du transit alpin. Ce nouvel instrument doit permettre de contingenter les courses à travers les Alpes en mettant aux enchères un nombre restreint de droits de passages. En incitant au transfert du trafic des marchandises vers le rail, cette bourse contribuera à la réduction du trafic routier alpin. L'efficacité de ce dispositif dépendra toutefois de l'issue des négociations avec la Communauté européenne et les autres pays alpins concernant la coordination nécessaire à la mise en place de la bourse. L'association Initiative des Alpes a déposé un recours auprès de l'Assemblée fédérale arguant que la prolongation du délai pour la réduction du trafic routier alpin était contraire à la Constitution. La commission de gestion du Conseil national l'a rejeté au motif que l'objet contesté figurait à l'ordre du jour du parlement.¹⁰

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 11.05.2009
NICOLAS FREYMOND

En 2009, l'**Initiative des Alpes (IA) a célébré les 15 ans de l'approbation** par le peuple et les cantons **de l'article constitutionnel** pour la protection des Alpes et les 20 ans de l'association à son origine. Le président de l'IA, le conseiller national Fabio Pedrina (ps, TI), a tiré un bilan mitigé, fustigeant le manque de volonté des autorités fédérales pour mettre en œuvre les objectifs fixés dans l'article constitutionnel. Afin de réduire à 650'000 le nombre de courses de camions à travers les Alpes d'ici à 2019, il a plaidé en faveur d'une bourse du transit alpin.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 19.12.2011
SUZANNE SCHÄR

In Beantwortung eines Postulats der KVF-SR hatte der Bundesrat Ende 2010 seinen Grundlagenbericht zu den anstehenden **Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Gotthard-Strassentunnel** präsentiert. Während der Zeitplan (2020–2050) weitgehend unbestritten war, gaben die Frage nach dem Sinn und Zweck einer zweiten Tunnelröhre sowie deren Vereinbarkeit mit dem Alpenschutzartikel Anlass zu heftigen Diskussionen. Unterstützt von VCS, WWF und weiteren Umweltschutzorganisationen propagierte die Alpeninitiative die komplette und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, begleitet von einem Fahrverbot für überregional verkehrende Lastwagen

zwischen Biasca und Erstfeld sowie einem Verladeshuttle für PKWs auf der alten Bahnstrecke zwischen Airolo und Göschenen. Der Bundesrat hielt im Bericht fest, den kostspieligen Bau einer zweiten Röhre, dessen Investitionskosten das Bundesamt für Strassen (Astra) auf CHF 2 Mrd. (bei jährlichen Unterhaltskosten CHF von 10 Mio.) schätzt, mit seinem Verlagerungskonzept (Güter durch den neuen Eisenbahn-Basistunnel, Personen durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel) vermeiden zu wollen. Zudem wies die Regierung auch auf die möglichen verfassungsrechtlichen Konsequenzen einer zweiten Strassentunnelröhre in Bezug auf den Alpenschutzartikel hin. Wirtschaftskreise und mit ihnen viele bürgerliche Politiker aus den hauptsächlich vom Transitverkehr betroffenen Kantonen sahen bei einer richtungsgetrennten, einspurigen Verkehrsführung keinen Widerspruch zum Alpenschutzartikel und forderten den Bau einer zweiten Tunnelröhre (dessen Baukosten sie auf die Hälfte des vom Astra errechneten Betrags schätzten) vor Beginn der Sanierungsarbeiten. Im Verlauf des Berichtsjahrs tendierten die Tessiner, Urner und Bündner Regierungen verstärkt zur Option zweite Röhre. Dabei betonten die beiden Letzteren, am Alpenschutzartikel festhalten zu wollen. Die Bündner Regierung drohte für den Fall der Vollsperrung des Strassentunnels mit der Kontingentierung von Güterfahrten auf der A13 am San Bernardino. Das Gotthard-Komitee, die Interessengemeinschaft der 13 Kantone und der Wirtschaft entlang der Gotthard-Achse, vermochte im Sommer des Berichtsjahrs keine Entscheidung für oder gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels zu fällen.¹²

Strassenverkehr

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 refaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)¹³

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 (...) ». ¹⁴

MOTION

DATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP. ¹⁵

BERICHT

DATUM: 18.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Trente ans après sa mise en service, en 1980, le **tunnel routier du Saint-Gothard** a une nouvelle fois suscité de vives discussions au cours de l'année sous revue. Après que l'OFROU a annoncé que sa réfection nécessiterait la fermeture complète du tunnel, les partis bourgeois se sont mobilisés en faveur de la construction d'un second tube tant au niveau cantonal que fédéral. Au parlement, 100 conseillers nationaux et 28 sénateurs, tous issus des rangs bourgeois, ont déposé à l'automne des propositions individuelles en ce sens. À l'inverse, les partis de gauche, les organisations de protection de l'environnement et l'Initiative des Alpes ont rejeté cette proposition au motif qu'elle allait à l'encontre l'objectif de transfert de la route au rail et violait en ce sens l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Dans le canton d'Uri, l'initiative populaire cantonale lancée par les jeunes UDC en faveur d'un second tube a abouti, tandis que les sections tessinoises des partis bourgeois et la Lega dei Ticinesi ont pris position dans le même sens. Au mois de septembre, le Conseil national a adopté, par 90 voix contre 56, un postulat Rime (udc, FR) (08.3560) visant à ce que le Conseil fédéral examine la possibilité du percement d'un second tube. En fin d'année, le Conseil fédéral a présenté un rapport complet concernant la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard en réponse au postulat de la CTT-CE que lui avait transmis la chambre des cantons l'année précédente. Prévue entre 2020 et 2025, la réfection vise à rehausser le plafond intermédiaire du tunnel, à renouveler le système d'évacuation des eaux et à conformer les installations de sécurité aux normes actuelles. Compte tenu de l'ampleur de l'entreprise, le gouvernement juge nécessaire la fermeture complète du tunnel durant environ 900 jours, évoquant deux options quant à la planification des travaux. La première consiste en la fermeture annuelle du tunnel durant environ deux

ans et demi. Réalisés d'une traite, les travaux coûteraient CHF 650 millions. La seconde option prévoit quant à elle la fermeture du tunnel 280 jours par an (de mi-septembre à fin juin) durant trois ans et demi et des coûts de réfection de CHF 752 millions. Quant à la gestion du trafic durant la réfection, le Conseil fédéral propose le transfert de la route au rail du transport des personnes, via le tunnel de faîte du Saint-Gothard (Göschenen-Airolo), et des marchandises, grâce au tunnel de base du Gothard (Erstfeld-Bodio). Le gouvernement juge cependant que ces solutions ne suffiront pas à empêcher les répercussions négatives de la fermeture du tunnel routier pour les cantons d'Uri et du Tessin. La construction d'un second tube n'est toutefois pas nécessaire: outre son coût élevé (environ CHF 2 milliards), elle exigerait une modification de la Constitution et ne serait pas achevée d'ici au lancement des travaux de réfection. Le Conseil fédéral a par ailleurs assuré que les cantons concernés et les commissions des transports des chambres seront associés aux discussions concernant les deux options préalablement à la décision définitive du collège gouvernemental.¹⁶

POSTULAT
DATUM: 01.12.2012
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2012 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) ein Postulat ein, welches vom Bundesrat die **Gegenüberstellung zweier Varianten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** verlangt: Die Sanierung ohne zweite Röhre und die Sanierung mit einer kapazitätsneutralen zweiten Gotthardröhre. Der Bundesrat beantragte Anfang April die Annahme des Postulats und kündete einen konkreten Entscheid zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtsjahrs erlangte eine Studie der Economiesuisse viel Aufmerksamkeit, welche darlegte, wie eine zweite Röhre am Gotthard von Privaten finanziert und betrieben werden könnte. Neben der privaten Finanzierung stand vor allem die in der Studie errechnete notwendige Maut von CHF 14 - 21 pro Durchfahrt im Zentrum des Interesses. Während FDP und BDP sich der Idee gegenüber offen zeigten, lehnten die anderen Parteien den Vorschlag ab. Die CVP führte an, das Stimmvolk habe sich schon mehrfach gegen eine zweite Röhre geäussert. Die GLP ortete in der privaten Maut am Gotthard Rosinenpickerei. Die SVP lehnte die private Finanzierung mit der Begründung ab, die Autofahrer dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Am 27. Juni teilte der Bundesrat entgegen seiner bisher ablehnenden Haltung mit, dass die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre (aber ohne Kapazitätserweiterung) bezüglich Aufwand, Kosten und Sicherheit die langfristig sinnvollste Lösung sei. Der Bundesrat will den Alpenschutzartikel mit einer gesetzlich verankerten Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung wahren. Für diese Variante spricht laut Bundesrat die Nachhaltigkeit der Investitionen: Während teure flankierende Massnahmen bei der Sanierung ohne zweite Röhre nach der Sanierung keinen Mehrwert hinterlassen, bietet die teurere Variante mit einer zweiten Röhre nach der Sanierung einen bleibenden grossen Vorteil in der Sicherheit und im Unterhalt. Die neue Tunnelröhre kann bestenfalls 2017 in Betrieb genommen werden, die alte Röhre wird im Anschluss während rund zweieinhalb Jahren saniert. Danach sollen beide Röhren je einspurig in je eine Richtung geöffnet werden. Der Entscheid des Bundesrates provozierte ein breites mediales Echo. So schrieb etwa die NZZ in einem Kommentar, der Bundesrat riskiere am Gotthard einen Dambruch und erteile einer effizienten Verkehrspolitik eine Absage. Das bürgerliche Lager mit CVP, SVP und FDP begrüßte die Sanierungsvariante mit zweiter Röhre und die Wirtschaftsverbände zeigten sich erfreut. SP und Grüne sowie der VCS und die Alpen-Initiative lehnten die zweite Röhre ab und kritisierten den Entscheid als falsch, blauäugig und den Volkswillen verachtend. Während das Tessin mit Genugtuung auf den Entscheid reagierte, dominierte in Uri Enttäuschung. Städte und Agglomerationen äusserten Bedenken, dass durch den Bau einer zweiten Röhre die finanziellen Mittel für andere wichtige Strasseninfrastrukturprojekte fehlen werden. Das UVEK eröffnete im Dezember 2012 eine Vernehmlassung, welche bis April 2013 dauert.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.09.2013
NIKLAUS BIERI

Die im Dezember 2012 eröffnete Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) endete im April des Berichtsjahrs. Zum Ende der Vernehmlassung übergaben die Alpen-Initiative und 30 weitere Organisationen und Parteien (darunter SP, Grüne, GLP, Junge CVP Uri) der Bundeskanzlei eine Petition gegen die zweite Röhre. In kurzer Zeit wurden rund 68'000 Unterschriften gesammelt. Mit der Petition sollte die Drohung eines Referendums unterstrichen werden. Ende Mai wurde der Bericht zum Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens vorgelegt. Es gingen dabei über 100 Stellungnahmen ein. Mit 57 Vernehmlassungsteilnehmern befürwortete eine knappe Mehrheit die Vorlage. 55

Teilnehmer lehnten sie ab und sieben Teilnehmer nahmen eine neutrale Haltung ein. Neben Uri lehnten die Kantone Bern, St.Gallen, Basel-Stadt, Genf, Waadt und Neuenburg die Vorlage ab, alle anderen Kantone befürworteten sie mit oder ohne Vorbehalte. Während Strassenverkehrsverbände, Handelskammern und Wirtschaftsverbände die Vorlage unterstützten, waren es hauptsächlich Umweltverbände und Verbände des öffentlichen Verkehrs, welche die Vorlage ablehnten. Bei den Parteien verlief der Graben zwischen Befürwortern und Gegnern durch die Mitte: FDP, BDP, CVP und SVP unterstützten die Vorlage; SP, GP und GLP sowie die CVP-Frauen waren dagegen. Ablehnend haben sich auch mehrere italienische und französische Umweltorganisationen geäussert. Ein Hauptargument der Befürworter war die Sicherheit, welche durch die Aufhebung des Gegenverkehrs nach erfolgter Sanierung massiv erhöht würde. Begrüsst wurde zudem, dass mit einer zweiten Röhre ein redundantes System geschaffen würde, welches die Nord-Süd-Verbindung der Strasse in jedem Fall gewährleiste. Die hohen Kosten wurden von den Befürwortern als akzeptabel eingeschätzt, da eine zweite Röhre einen bleibenden Mehrwert schaffen würde. Eine zweite Röhre führe zu einer vergleichsweise kurzen Sperrzeit des Strassentunnels, was vor allem den Tourismusverbänden wichtig war. Die Schweizerische Post äusserte Bedenken, dass sie ohne zweite Röhre durch die längere Sperrzeit ihrer Aufgabe der Grundversorgung nur eingeschränkt nachkommen könnte. Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage wurde von den Befürwortern nicht bezweifelt, da mit der Beschränkung auf jeweils eine Spur in beiden Röhren keine Kapazitätserhöhung stattfinde und damit kein Konflikt mit dem Alpenschutzartikel vorliege. Vernehmlassungsteilnehmer, welche die Vorlage unter Vorbehalten befürworteten, forderten in ihrer Antwort, dass eine Kapazitätserhöhung nicht stattfinden dürfe, am Verfassungsauftrag der Verkehrsverlagerung festgehalten werde und die Finanzierung der zweiten Röhre nicht zu Lasten von anderen Projekten insbesondere im Agglomerationsverkehr gehen dürfe. Der Kanton Aargau beantragte, dass die Spurbeschränkung in einem Abkommen mit der EU festgehalten werde. Von den Gegnern der Vorlage wurde die Verfassungsmässigkeit der Vorlage hingegen bestritten: Mit einer zweiten Röhre würde die Kapazität physisch verdoppelt, auch wenn die Nutzung per Gesetz auf eine Spur beschränkt würde. Es wurde befürchtet, dass die Beschränkung nicht dauerhaft sei bzw. unter Druck nicht aufrecht erhalten werden könnte. Für die GLP, die SP und die CVP-Frauen wäre eine Kapazitätserhöhung mit dem besseren Verkehrsfluss und den kürzeren Sperrzeiten bereits gegeben. Die GP forderte vom Bundesrat eine verfassungskonforme Vorlage. Mehrere Gegner (so etwa die Kantone Uri und Bern, der Schweizerische Gewerkschaftsbund oder die EVP) führten an, dass sich die Stimmbürger schon mehrfach gegen eine zweite Röhre und für die Verkehrsverlagerung ausgesprochen hätten. Weiter wurde die Mittelkonkurrenz erwähnt: Die Kantone Genf und Waadt und die GLP fanden, dass die hohen Kosten einer zweiten Röhre angesichts des grossen Bedarfs an Mitteln im Agglomerationsverkehr nicht gerechtfertigt seien. Die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard zur Finanzierung der Sanierung bzw. zum Bau der zweiten Röhre wurde grossmehrheitlich abgelehnt. Am 13. September des Berichtjahres legte der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet vor. Die Regierung hielt darin an der Sanierungsvariante mit zweiter Röhre fest und betonte ihren Willen, die Beschränkung auf eine Spur je Richtung per Gesetz festzuschreiben. Bei einer Ablehnung der Vorlage im Parlament oder durch ein Referendum würde die Sanierung ohne zweite Röhre mit einer langen Sperrzeit des Strassentunnels durchgeführt. Das Geschäft wird in der Frühjahrsession 2014 im Ständerat (Erstrat) behandelt.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.02.2015
NIKLAUS BIERI

Am 17. Februar 2015 bestätigte die Bundeskanzlei das Zustandekommen des **Referendums** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung **Gotthard-Strassentunnel**). Von 76 228 eingereichten Unterschriften waren 75 872 gültig. Die Volksabstimmung findet am 28. Februar 2016 statt.¹⁹

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 07.04.2015
MARLÈNE GERBER

Die Jungen Grünen lancierten im April 2015 ihre **Volksinitiative „Zersiedelung stoppen – für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung (Zersiedelungsinitiative)“**. Als „Umweltproblem Nummer eins“ bezeichnete Andreas Lustenberger, Co-Präsident der Jungen Grünen und Zuger Kantonsrat, die Zersiedelung in der Schweiz: Zwischen 1985 und 2009 sei die hiesige Siedlungsfläche um 44 Prozent angewachsen. Gemäss einer der zwei zentralen Forderungen der Initiative soll die Ausscheidung neuer Bauzonen mit der Initiative nur noch möglich sein, wenn andernorts eine in Bezug auf den potentiellen landwirtschaftlichen Ertrag gleichwertige Fläche von mindestens ebendieser Grösse ausgezont wird. Zwar darf ein Kanton bereits heute aufgrund des im Jahr 2013 an der Urne befürworteten Raumplanungsgesetzes (RPG) nur noch Baulandreserven für den Bedarf der kommenden 15 Jahre horten. Nach Ablauf dieser 15 Jahre kann der Bedarf mittels Revision des Richtplans jedoch angepasst werden. Von der Einführung einer Bauzonen-Limite sei bei der RPG-Revision abgesehen worden, ergänzte Aline Trede, Nationalrätin der Grünen aus Bern. Somit führe das Raumplanungsgesetz nicht zum erhofften Ziel.

Als zweite Forderung verlangt die Initiative die Siedlungsentwicklung gegen innen und günstige Rahmenbedingungen für nachhaltige Quartiere. Letztere zeichnen sich durch kleinräumige Strukturen von Wohnen, Arbeiten und Freizeit aus und streben eine hohe Lebensqualität und kurze Verkehrswege an.

Neben der Grünen Partei Schweiz, der JUSO, der Alpeninitiative, Umverkehr sowie weiteren Jungparteien und Organisationen gab auch der Hausverein Schweiz, der Verband für ökologisch und fair gesinnte Eigentümerinnen und Eigentümer, seine Unterstützung für die Initiative bekannt. SVP-Nationalrat und Präsident des Hauseigentümergebietes (HEV) Hans Egloff liess auf Anfrage bereits verlauten, dass man die Initiative nicht unterstützen werde. Mit der Revision des RPG und der Umsetzung der Zweitwohnungsinitiative habe man bereits zwei Gesetze geschaffen, die der Zersiedelung entgegenwirken sollen.

Laut Berechnungen der Jungen Grünen bestünde innerhalb der bestehenden Bauzonenreserven Platz für 1.5-1.6 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner, wenn man von einer Besiedelung in bisheriger Dichte ausgehe. Mit einer moderaten Verdichtung bereits überbauter Flächen könne jedoch ergänzend Wohnraum für weitere 1.1 Mio. Personen geschaffen werden. Gemäss ARE gibt es keine zuverlässigen Schätzungen zum Potential der Siedlungsentwicklung gegen innen.²⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.02.2019
MARLÈNE 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 Stimmbeteiligung 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 handle 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 Abstimmungsergebnis 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.²¹

Umweltschutz

Luftreinhaltung

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.²²

Allgemeiner Umweltschutz

L'**Initiative des Alpes** a déposé auprès du Conseil fédéral une demande visant à obtenir le **droit de recours des organisations**. Selon le DETEC, elle remplit les conditions nécessaires. Une organisation obtient le droit de recours des organisations selon la LPE (loi fédérale sur la protection de l'environnement) et selon la LPN (loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage) à condition d'être une association poursuivant des buts non lucratifs, d'avoir plus de dix ans d'existence et de déployer des activités à l'échelon national dans la protection de l'environnement, de la nature ou du paysage. Afin que l'Initiative des Alpes puisse être incluse comme trentième association dans la liste des organisations habilitées à recourir, une modification d'ordonnance relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement ainsi que dans la protection de la nature et du paysage était nécessaire. Le DETEC a donc envoyé ce projet de modification en consultation.²³

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 01.06.2018
DIANE PORCELLANA

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 20.08.2002
PHILIPPE BERCLAZ

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 Travailluisse 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.²⁴

Klimapolitik

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.).²⁵

Sozialpolitik

Sozialversicherungen

Sozialversicherungen

Im Oktober 2019 publizierte der Bundesrat die **Botschaft** für ein neues Bundesgesetz für **Überbrückungsleistungen (ÜL) für ältere Arbeitslose**. Solche Überbrückungsleistungen sollen Personen erhalten, die nach vollendetem 60. Altersjahr aus der ALV ausgesteuert werden, mindestens während 20 Jahren mit einem Mindesteinkommen von CHF 21'330 in der AHV versichert sind – davon mindestens 10 der letzten 15 Jahre vor der Aussteuerung –, die ein Vermögen unter CHF 100'000 (respektive 200'000 bei Ehepaaren) besitzen und keine IV- oder AHV-Rente beziehen. Somit sollen vor allem Personen unterstützt werden, die «in erheblichem Umfang erwerbstätig waren», aber kein grosses Vermögen besitzen. Mit der bisherigen Regelung müssten diese Personen ihre Vermögen sowie häufig ihre Altersguthaben aus zweiter und dritter Säule aufbrauchen, bevor sie sich bei der Sozialhilfe anmelden könnten, erklärte der Bundesrat. Diese Vorlage sei nun Teil eines neuen Massnahmenpakets für die Verbesserung der Arbeitsmarktfähigkeit älterer Personen. Die ÜL sollen mit zwei Ausnahmen gleich berechnet werden wie die Ergänzungsleistungen, also als Differenz zwischen den anerkannten Ausgaben und den anrechenbaren Einnahmen einer Person.

Zuvor hatte der Bundesrat zwischen Juni und September 2019 eine Vernehmlassung durchgeführt, an der sich 73 Organisationen beteiligt hatten. 52 Teilnehmende begrüßten die Einführung von ÜL für Arbeitslose, darunter 19 Kantone (AG, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZH), die SP, die CVP und die EVP. Auch die FDP sprach sich für die Massnahme aus, jedoch nur für Personen, denen der Wiedereinstieg in die Arbeitswelt definitiv nicht gelingt. Auch der SGB, TravailSuisse und KV Schweiz befürworteten die Vorlage, genauso wie unter anderem die Organisationen Avenir50plus, AVIVO, Agile, EKF und Procap, die sich jedoch eine tiefere Altersgrenze für ÜL wünschten. Auf Ablehnung stiess die Massnahme bei sechs Kantonen (AI, BL, NW, SZ, TG, ZG), die vor allem die Gefahr von Fehlanreizen, offene Durchführungs- und Koordinationsfragen, die Schaffung einer Konkurrenz zum erleichterten Zugang für ausgesteuerte Personen über 60 Jahren zu Bildungs- und

Beschäftigungsmassnahmen sowie die Unterstützung einer kleinen Bevölkerungsgruppe mit Steuergeldern kritisierten. Auch die GLP, die BDP und die SVP sowie der SVV, der SBV, Swissmem, GastroSuisse und Centre Patronal sprachen sich gegen die Regelung aus. Die GLP sah darin faktisch eine Frühpensionierung, die BDP kritisierte sie als reine Symptombekämpfung und für die SVP würde die Massnahme das Problem noch verschärfen.²⁶

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Industrie, Handel und Unternehmer

Bei den eidgenössischen Wahlen vom Oktober schafften **zwei prominente Repräsentanten** von Unternehmerverbänden auf der Liste der FDP des Kantons Bern den Einzug in den Nationalrat: Pierre Triponez, Direktor des Schweizerischen Gewerbeverbandes, und Johann Schneider-Ammann, Präsident des Verbandes der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie (Swissmem).

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 24.10.1999
HANS HIRTER

Stefan Brupbacher wurde im Oktober 2018 zum neuen **Direktor von Swissmem** gewählt. Zuvor war der Verband interimistisch von Vizedirektor Jean-Philippe Kohl geleitet worden, nachdem Peter Dietrich 2017 nach zwei Jahrzehnten als Direktor zurückgetreten war. Der neue Direktor Brupbacher konnte seine Wähler nicht zuletzt mit seiner bisherigen Laufbahn überzeugen: Vor seiner Ernennung war er seit Mitte 2014 unter Bundesrat Schneider-Ammann, welcher Swissmem selbst bis 2010 präsidiert hatte, als Generalsekretär des WBF sowie vor seiner Anstellung beim WBF als Generalsekretär der FDP tätig – der Tages-Anzeiger bezeichnete ihn daher als «Schattenminister» und «Mastermind hinter Schneider-Ammanns Freihandels- und Bauernpolitik». Auch übte Brupbacher laut Aargauer Zeitung bereits vor seiner Ernennung zum Direktor von Swissmem Einfluss im Sinne des Verbandes aus: Da bei Swissmem auch die Waffenproduzenten organisiert seien und Brupbacher als einstiger FDP-Generalsekretär und Vertrauter von Schneider-Ammann in Bundesbern über ein entsprechendes Netzwerk verfüge, sei er im Juni auch an der Entscheidung des Bundesrates, die Bestimmungen bezüglich des Exports von Rüstungsgütern zu lockern, beteiligt gewesen.²⁷

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 17.12.2018
CHRISTIAN GSTEIGER

Im Dezember wurde vom Bundesrat ein erster Entwurf zum **Rahmenvertrag** mit der EU veröffentlicht, worauf die **Meinungen der Wirtschaftsverbände** insbesondere betreffend des Lohnschutzes auseinandergingen, wie etwa der «Blick» berichtete. Während SAV-Präsident Valentin Vogt und Hans Hess, Präsident von Swissmem, das Abkommen verteidigten, da sie etwa den Lohnschutz auch im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen nicht als gefährdet betrachteten, enervierten sich die Gewerkschaften darüber, dass der Lohnschutz Teil der Verhandlungen geworden sei. Der neue SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard (sp, VD) etwa verlangte in einem Interview mit der Aargauer Zeitung vom Bundesrat, sich an sein Versprechen zu halten, wonach der Lohnschutz bei den Verhandlungen eine rote Linie sei, die nicht überschritten werden dürfe. Eine ähnliche Meinung vertrat auch Hans-Ulrich Bigler (fdp, ZH) vom SGV, denn der Lohnschutz, so Bigler gemäss «Blick», sei unverhandelbar. Würde der Lohnschutz Teil des Abkommens, müsste die Schweiz Richtlinien und Änderungen der EU automatisch übernehmen.

Später berichtete die Sonntagszeitung darüber, dass sich der Disput unter den Verbänden weiter zuspitzte, als Vogt ohne Absprache mit dem Gewerbeverband signalisierte, «den Rahmenvertrag mit grossen Geschenken an die Gewerkschaften retten» zu wollen. Ein Skandal sei dies für Bigler, so die Sonntagszeitung, denn für diesen stehe fest, dass der Vertrag in dieser Form nicht unterschrieben werden dürfe. Später zog Vogt seine Offensive zurück, denn die Gewerkschaften sowie der Gewerbeverband blieben ihrer Position treu.

Economiesuisse-Präsident Heinz Karrer schliesslich hatte bereits im Herbst in der NZZ seine Überzeugung bekannt gegeben, dass im Hinblick auf die Verhandlungen über das Rahmenabkommen mit der EU eine dynamische Übernahme von EU-Gesetzgebungen seitens der Schweiz möglich sei. Da ein Schiedsgericht jeweils die Verhältnismässigkeit überprüfen würde, sodass die EU keine unverhältnismässigen Retorsionsmassnahmen beschliessen könnte, sehe er im Rahmenabkommen gar einen «grosse[n] Vorteil für die

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.12.2018
CHRISTIAN GSTEIGER

Schweiz». Die Gesprächsverweigerung der Gewerkschaften halte er daher für «unschweizerisch», wie das St. Galler Tagblatt zitierte.²⁸

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 06.12.2019
CHRISTIAN GSTEIGER

Der **Swissmem-Direktor** Stefan Brupbacher sah sich im Juni 2019 mit dem Vorwurf konfrontiert, bereits vor seinem Amtsantritt bei Swissmem, als er also noch Generalsekretär beim WBF war, dem Industrieverband **vertrauliche Angaben** über einen Antrag Aebi (svp, BE) betreffend die Handhabung von Palmölimporten zugespielt zu haben, der für eine damals noch bevorstehende Sitzung der APK-NR im Jahr 2018 zum Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen den EFTA-Staaten und Indonesien traktandiert war.

Gemäss Medienberichten wollte sich Andreas Aebi (svp, BE) im November 2018 per Antrag in der APK-Sitzung um erneut strengere Bestimmungen bezüglich der Palmöl-Importe im Freihandelsabkommen mit Indonesien bemühen, nachdem die Auflagen im September bereits im Ständerat nach Annahme einer Motion verschärft worden waren. Laut Basler Zeitung hätte eine Annahme des Antrags von Aebi den Abschluss des Freihandelsabkommens erschwert und «gravierende Folgen für die Swissmem-Unternehmen und die übrige Exportwirtschaft» gehabt. Zwar zog Aebi letztlich seinen Antrag an der besagten Sitzung im November wieder zurück, dass Brupbacher aber Swissmem bereits vor der Behandlung des Antrags in der Sitzung vor dessen Inhalt warnte, sorgte schliesslich für den Eklat: Die Presse berichtete über einen Mailwechsel zwischen Brupbacher und dem damaligen Interimsdirektor von Swissmem, Jean-Philipp Kohl, der nur wenige Tage vor der Sitzung stattgefunden hatte. Dem Tages-Anzeiger zufolge, welcher Auszüge aus der Korrespondenz veröffentlichte, bezeichnete Brupbacher darin den Antrag Aebis als «desaströs» und betonte, es gelte, den «einen oder anderen Parlamentarier aus CVP und SVP» von den negativen Auswirkungen des Antrags zu überzeugen. Kohl dankte daraufhin Brupbacher und fragte nach, ob denn «alle anderen in der Kommission» entweder «clean» oder bereits «hoffnungslos verloren» seien. Angeblich erhielten mehrere CVP-Politiker sodann Mails von Kohl, worin sie darum gebeten wurden, mögliche Verschärfungen betreffend das Freihandelsabkommens zu bekämpfen.

Mit seinem Verhalten, so der im Sommer 2019 laut gewordene Vorwurf, habe sich Brupbacher bereits vorsorglich für seinen zukünftigen Arbeitgeber eingesetzt und dadurch «zahlreiche Punkte des Verhaltenskodexes des Bundespersonals» wie etwa die Ausstandspflicht bei Befangeneheit oder die Geheimhaltungspflicht verletzt. Gegenüber den Medien bezeichnete auch APK-Präsidentin Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) nach Bekanntwerden des Vorfalles das Vorgehen Brupbachers als «nicht akzeptabel» und im November 2019 eröffnete die Bundesanwaltschaft gar ein **Strafverfahren** gegen den heutigen Verbandsdirektor. Brupbacher selbst sei sich laut NZZ keiner Schuld bewusst – auch gelte die Unschuldsvermutung –, denn die Traktandenliste für die diskutierte Sitzung von 2018 sei «breit bekannt» und der «Widerstand gegen das Freihandelsabkommen» kein Geheimnis gewesen.²⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 31.12.2019
CHRISTIAN GSTEIGER

Neben Economiesuisse sprachen sich auch mehrere weitere **Wirtschaftsverbände** zu Jahresbeginn 2019 für das **institutionelle Rahmenabkommen mit der EU** aus, wengleich man noch einigen Klärungsbedarf und einiges Verbesserungspotenzial sah. In der «Weltwoche» verkündete Monika Rühl, Vorsitzende der Geschäftsleitung von Economiesuisse, man befürworte das Abkommen, weil es den Zugang zum EU-Binnenmarkt sichere und die Rechtssicherheit zwischen der Schweiz und der EU verbessere. Bedingungslosen Zuspruch erhielt das Abkommen vom Wirtschaftsdachverband indes nicht: So seien etwa die hohen Schweizer Löhne zu schützen und durch die vorgesehene vereinfachte Niederlassungsmöglichkeit dürfe nicht der Anschein gemacht werden, EU-Bürger hätten Anrecht auf Schweizer Sozialhilfe. Ferner müsse garantiert werden, dass die Schweiz ihr Steuersystem «aufrechterhalten» könne. Diese Punkte, so liess Economiesuisse-Präsident Heinz Karrer gegenüber den Medien verlauten, gelte es noch präzise abzuklären. Ähnlich äusserten sich auch Swissmem-Präsident Hans Hess, SBVg-Präsident Herbert Scheidt oder SAV-Präsident Valentin Vogt: Es gebe zwar Diskussionsbedarf, doch grundsätzlich sei das Abkommen wichtig und richtig, da es die Prosperität der Schweiz sichere.

Vorerst verhalten gab sich der Schweizerische Gewerbeverband: SGV-Direktor Hans-Ulrich Bigler (fdp, ZH) meinte etwa, der Bundesrat dürfe den Vertrag nicht unterzeichnen und müsse eine bessere Version aushandeln. Im April gab der Verband dann bekannt, man wolle sich zum Vertragstext erst wieder äussern, wenn eine definitive Fassung vorliege. Zudem sei nun die Abstimmung zur Begrenzungsinitiative

abzuwarten: Würde diese angenommen, hätte sich das mit dem Abkommen sowieso erübrigt.³⁰

Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 28.11.1992
HANS HIRTER

Der Vorort setzte sich entschieden für den EWR-Vertrag ein, der seiner Meinung nach für die Schweiz in kurz- und mittelfristiger Perspektive die vorteilhafteste Lösung darstellt. Er forderte seine Mitglieder auch auf, sich angesichts der Bedeutung dieses Vertrags aktiv für dessen Annahme zu engagieren. Im Sinne einer aus innenpolitischen Gründen eher längerfristigen Zielsetzung begrüßte er auch das Gesuch des Bundesrates um die Aufnahme von Verhandlungen mit Brüssel über einen EG-Beitritt.

Für den EWR-Vertrag machten sich auch der Zentralverband Schweizerischer Arbeitgeber-Organisationen, die Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels, die Bankiervereinigung und, mit besonderem Nachdruck, der Verband schweizerischer Maschinen-Industrieller, als Vertreter der grössten Exportbranche, stark.³¹

-
- 1) BBl, 2014, S. 1641 f.; 1651 ff. (FATCA); BBl, 2014, S. 967 f. (Gripen); NZZ, 19.9., 8.10., 11.12., 20.12.14
 - 2) BaZ, TA, 7.8.19; BaZ, TA, 8.8.19; So-Bli, 11.8.19; LT, 12.8.19; LT, 15.8.19; AZ, 16.8., 23.8.19; LT, Lib, 28.8.19; LT, SGT, TA, 29.8.19; LT, 3.9.19; LT, NZZ, 6.9.19; AZ, LT, 18.9.19; AZ, 21.9., 23.9., 28.9.19
 - 3) BO CN, 2017, pp.487
 - 4) BO CE, 2018, pp.995; Communiqué de presse CAJ-CE du 07.11.2018; LT, 12.11.18; NZZ, 15.11.18; AZ, SGT, 11.12.18; NZZ, 12.12.18
 - 5) Presse vom 9.7.93; DP, 11.11.93
 - 6) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.
 - 7) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
 - 8) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
 - 9) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.
 - 10) FF, 2007, p. 4147 ss.; presse du 9.6.07; NZZ, 10.7.07.
 - 11) Presse des 9 et 11.5.09.
 - 12) Presse vom 16.2.11, CdT, 30.3. (Kostenschätzungen der Tessiner Bauunternehmer), 31.3. (Verladekonzept der Alpeninitiative) und 9.5.11; SoS, 21.4., 28.5. und 19.12.11; NLZ, 16.6.11 (Gotthard-Komitee); NZZ, 21.11.11.
 - 13) 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.
 - 14) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
 - 15) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
 - 16) NZZ, 28.1 (Uri) et 28.4.10 (Tessin); presse du 13.10 (partis bourgeois) et du 18.12.10 (CF); BO CN, 2010, p. 1442 s.
 - 17) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.
 - 18) BBl, 2013, S. 7315 ff.; Lit. "UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2013). Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet". ; NZZ, 19.4.13.
 - 19) BBl, 2015, S. 1751f.
 - 20) Lib, NZZ, 21.4.15; TA, 6.11.15
 - 21) BBl 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
 - 22) 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
 - 23) LT, 21.8.02. DETEC, communiqué de presse, 20.8.02.
 - 24) 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).
 - 25) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.
 - 26) Ergebnisbericht Vernehmlassung; Medienmitteilung BR vom 30.10.19; AZ, SGT, TA, TG, 23.2.18; TG, 27.2.18; TA, 24.4., 17.7.18; TG, 6.11.18; TA, 12.1.19; TG, 17.5.19; TA, 27.6., 8.7.19; TA, 31.10.19
 - 27) AZ, BaZ, TA, 13.10.18; TA, 18.10.18
 - 28) Blick, 11.8.18; SGT, 7.9.18; NZZ, 1.10.18; AZ, 11.10., 3.12.18; Blick, 10.12.18; SoZ, 16.12.18
 - 29) BaZ, TA, 25.6.19; NZZ, 7.12.19
 - 30) Medienmitteilung SGV vom 26.04.19; AZ, SGT, 15.1.19; WW, 18.1.19; So-Bli, 27.1.19; AZ, SGT, 1.2.19; WW, 7.2.19; Blick, 18.3.19; NZZ, 25.3.19; AZ, 13.4.19; NZZ, 27.4.19; WW, 18.7.19
 - 31) NZZ, 25.7., 5.8. 12.9. und 24.11.92; TA, 12.9.92; NZZ. ; Bund, 28.11.92; SGT, 1.12.92; LNN, 9.9.92; NZZ, 25.7., 5.8. und 12.9.92; TA, 12.9.92.