

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Anderer Verband im Energiebereich, Automobil Club der Schweiz (ACS)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Berclaz, Philippe  
Bernet, Samuel  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gerber, Marlène  
Hirter, Hans  
Mach, André  
Mosimann, Andrea  
Rinderknecht, Matthias  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bernet, Samuel; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Mach, André; Mosimann, Andrea; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Automobil Club der Schweiz (ACS), Anderer Verband im Energiebereich, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Öffentliche Finanzen</b>	1
Indirekte Steuern	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Netz und Vertrieb	3
Wasserkraft	5
Kernenergie	5
Alternativenergien	7
Erdöl und Erdgas	8
Verkehr und Kommunikation	9
Verkehrspolitik	9
Strassenverkehr	11
Umweltschutz	12
Naturschutz	12
Gewässerschutz	13
Klimapolitik	13
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	14
Verbände	14
Verkehr	14

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>BFE</b>	Bundesamt für Energie
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>StromVV</b>	Stromversorgungsverordnung
<b>StromVG</b>	Stromversorgungsgesetz
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature
<b>VSE</b>	Verband schweizerischer Elektrizitätswerke
<b>NAGRA</b>	Nationale Genossenschaft für die Lagerung radioaktiver Abfälle

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>OFEN</b>	Office fédéral de l'énergie
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>OApEL</b>	Ordonnance sur l'approvisionnement en électricité
<b>LApEI</b>	Loi sur l'approvisionnement en électricité
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature
<b>UCS</b>	Union des centrales suisses d'électricité
<b>CEDRA</b>	Société coopérative nationale pour le stockage des déchets radioactifs

# Allgemeine Chronik

## Öffentliche Finanzen

### Indirekte Steuern

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 14.04.1990  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Zurückhaltung der Automobilverbände entsprang nicht einer Ablehnung der Ziele der beiden Volksinitiativen, sondern der Absicht, ihrer Kräfte auf die **Neugestaltung der Strassenbenützungsgeldern** für die Zeit nach 1994 zu konzentrieren. Das im Berichtsjahr dazu abgeschlossene Vernehmlassungsverfahren hatte gezeigt, dass das Prinzip der Fortführung dieser Abgaben nur von den Strassenverkehrsverbänden abgelehnt wird. Die bürgerlichen Bundesratsparteien möchten mit der konkreten Ausgestaltung allerdings warten, bis die Europäische Gemeinschaft entsprechende Beschlüsse gefasst hat. Die CVP, die FDP, die SP und die Grünen sprachen sich für eine leistungsabhängige Ausgestaltung der Abgaben aus. Die Pauschalabgabe für die Vignette müsste demnach durch einen Treibstoffzuschlag ersetzt werden. Der VCS sprach sich für die Ablösung aller heutigen Belastungen (also auch der kantonalen Motorfahrzeugsteuern) durch eine leistungsabhängige Abgabe aus. Der Strassenverkehrsverband (FRS), dem als Dachorganisation namentlich der ACS, der TCS und der Nutzfahrzeugverband Astag angehören, sprach sich grundsätzlich gegen eine Weiterführung von Schwerverkehrsabgaben und Vignette aus. Seiner Meinung nach deckt der Strassenverkehr die von ihm verursachten Kosten auch ohne diese Steuern vollumfänglich.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 26.10.1992  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie schon vor den Verhandlungen in den beiden Räten angekündigt, **ergriff ein überparteiliches Komitee** bestehend aus Vertretern der Auto-Partei, bürgerlichen Parlamentariern sowie dem Westschweizer Centre patronal **das Referendum gegen die Treibstoffzollerhöhung**. Unterstützt wurde das Komitee vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag und dem ACS, nicht aber vom grössten Verband der Automobilisten, dem TCS.<sup>2</sup>

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 27.02.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

**Ausser der Auto-Partei, der SD/Lega-Fraktion sowie der PdA unterstützten alle Parteien die Treibstoffzollerhöhung.** Bei der FDP scherten allerdings mehrere Kantonalsektionen aus. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) beschloss, seinen Mitgliedern Simmfreigabe zu empfehlen. Der links-grüne Verband forderte einerseits, der Strassenverkehr müsse seine internen und externen Kosten selbst tragen; somit wäre eine Verteuerung des Benzins in seinem Sinne gewesen. Andererseits lehnte er es ab, der Bundeskasse zu noch mehr zweckgebundenen Mitteln für den Strassenbau zu verhelfen. Der Touring-Club-Schweiz (TCS) als grösste Interessenorganisation im Automobilverbandswesen unterstützte die Zollerhöhung, vor allem aus Sorge um die baldige Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Der ACS und der Nutzfahrzeugverband Astag bildeten jedoch zusammen mit der AP die Hauptgegner der Vorlage.<sup>3</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energiepolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 03.06.1997  
LIONEL EPERON

Au vu de l'**écho globalement positif obtenu par l'avant-projet** de loi sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> durant la procédure de consultation, **le Conseil fédéral a transmis au parlement un message relatif à cet objet.** Visant à concrétiser à l'échelon national les engagements contractés par la Suisse dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques, la nouvelle politique proposée par le gouvernement reprend les grandes orientations de l'avant-projet: Ainsi, la loi sur le CO<sub>2</sub> a pour but principal de parvenir, d'ici 2010, à une réduction totale de 10% des rejets de gaz carbonique dans l'atmosphère par rapport à leur niveau de 1990. Deux objectifs partiels ont en outre été fixés pour les combustibles (-15% par rapport à 1990) et les carburants (-5%). Pour atteindre ces résultats, le Conseil fédéral table avant tout sur l'augmentation des droits de douane sur les carburants prévue dans le cadre du financement des transports publics, sur la taxe poids lourds liée aux prestations, sur la

taxe sur le transit alpin ainsi que sur la LEn et le programme Energie 2000. Ces diverses mesures qui relèvent des politiques sectorielles des finances, des transports et de l'énergie seront en outre complétées par des actions librement consenties par les consommateurs de combustibles fossiles ou de carburants.

Ne figurant dans le projet de loi qu'à titre subsidiaire, la taxe sur le CO2 n'interviendra qu'à partir de 2004 et seulement au cas où les mesures décrites ci-dessus s'avèreraient inaptes à réaliser les objectifs fixés. Son montant maximal a néanmoins déjà été établi à CHF 210 par tonne de CO2 afin de permettre aux milieux concernés d'évaluer la taxe maximale dont ils auront éventuellement à s'acquitter. En donnant par ailleurs la possibilité aux entreprises suisses d'être exemptées de la taxe si celles-ci s'engagent formellement à limiter de manière appropriée leurs émissions de gaz carbonique, la réglementation proposée évite que la compétitivité de la place économique helvétique soit diminuée au niveau international. Quant aux éventuelles recettes qui pourraient découler de cette ponction incitative, elles n'auront aucun effet sur le budget de la Confédération puisqu'elles seront intégralement redistribuées aux ménages et aux entreprises, après déduction des frais d'exécution.

A la publication du message, les réactions des divers milieux concernés furent pour le moins contrastées: Les défenseurs de l'environnement – qui à l'image du WWF et de la FES avaient demandé que l'objectif de réduction des émissions de CO2 d'ici l'an 2010 soit porté à 20% – virent d'un oeil peu enthousiaste les mesures envisagées. En revanche, le Vorort et le Forum pour l'énergie se déclarèrent globalement satisfaits par le projet du gouvernement, surtout en ce qui concerne le caractère facultatif de la taxe qui ne devra intervenir qu'en dernier recours, ont-ils précisé. Quant à l'économie pétrolière, elle a jugé que la loi sur le CO2 était prématurée en l'absence d'un consensus international sur la question.<sup>4</sup>

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU  
VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 13.10.1998  
LAURE DUPRAZ

Lors des **procédures de consultation**, le PDC, le PS et les Verts se sont déclarés favorables aux deux projets qui permettront d'accompagner l'ouverture du marché de l'électricité. Le PS a souhaité que l'article constitutionnel, en tant que base pour une réforme fiscale écologique, soit traité de manière indépendante de l'arrêt du National. Les Libéraux ont refusé clairement le projet de la Chambre du peuple. Ils se sont par contre exprimés favorablement sur le premier volet du projet de la Ceate (taxe sur les énergies non renouvelables pour réduire les cotisations sociales), mais ont rejeté le second (article constitutionnel transitoire encourageant les énergies renouvelables). Le PRD a rejeté le projet du Conseil national, mais il a soutenu celui de la Ceate. L'UDC a refusé strictement toute taxe sur l'énergie, il a été très critique sur les deux projets. Le Vorort a renvoyé catégoriquement le projet du National à l'instar de celui de la Ceate avec toutefois un bémol, puisqu'il a accepté les discussions au sujet d'un projet de réforme fiscale écologique. L'Union des centrales suisses d'électricité (UCS) s'est opposée aux deux projets. Finalement, la Fondation Suisse de l'Energie a soutenu le projet du National et encouragé à long terme l'élaboration d'une réforme fiscale écologique.<sup>5</sup>

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 23.09.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

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

entreprises électriques de Suisse, le Forum suisse de l'énergie et la branche de l'énergie atomique. Les arguments des opposants aux taxes énergétiques étaient que celles-ci seraient un frein au développement économique et que la législation sur le CO2 était suffisante pour assurer le développement des énergies renouvelables et la protection de l'environnement.<sup>6</sup>

## Netz und Vertrieb

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 17.09.1998  
LAURE DUPRAZ

Sous la pression de l'ouverture du marché de l'électricité dans l'Union européenne prévue pour 1999, la Suisse s'apprête elle aussi à libéraliser ce secteur jusqu'ici en situation monopolistique. Le Conseil fédéral a mis en consultation en début d'année un avant-projet de loi sur le marché de l'électricité. Ce dernier consiste en une loi cadre qui s'appuie sur les principes de coopération et de subsidiarité. Il propose un accès réglementé au réseau sur la base d'un accord et formule les principes régissant la gestion du réseau, la compatibilité et la sécurité de l'approvisionnement. La libéralisation se fera par étapes sur neuf années. A l'entrée en vigueur de la loi, seuls les gros consommateurs auront accès au libre marché. Cette première étape concernera 114 entreprises suisses consommant plus de 20 gigawattheures annuellement. Elle permettra de libéraliser 21% de l'ensemble du marché. Après trois ans, la part s'élèvera à 33%, puis à 60% après six ans et enfin à la totalité au bout de neuf ans. Parallèlement, les petites usines de distribution devront vendre un courant issu du marché libre à hauteur de 10% pour les trois premières années, de 20% pour les trois suivantes, puis de 50% et atteindre les 100% après neuf ans. Selon l'Union des centrales suisses d'électricité (UCS), les investissements non amortissables (INA) s'élèveraient à CHF 4.8 milliards si l'ouverture se faisait totalement en 1999. Ce montant diminuerait avec une libéralisation progressive pour atteindre entre CHF 700 millions et 1.8 milliard. Les consommateurs devront payer cette somme; le projet de loi autorise en effet les fournisseurs à augmenter temporairement (10 ans au maximum) leurs tarifs afin de rembourser ces investissements. Cela consistera en une hausse du kwh de 0.18 à 0.45 centime, selon l'Office fédéral de l'énergie. Le produit de cette augmentation sera réuni dans un fonds privé qui servira à indemniser les INA ainsi qu'à maintenir ou rénover des centrales hydrauliques. Les centrales nucléaires n'ont pas été exclues de l'indemnisation des INA. Le projet demande d'encourager au moyen d'un fonds de soutien les énergies renouvelables. Les distributeurs d'électricité devront en acquérir une part minimale. Le projet recommande également la création d'une seule société suisse de réseau qui sera issue du rapprochement entre les six grandes compagnies nationales. Une commission d'arbitrage est aussi prévue. Quant aux 900 sociétés de distribution au détail, elles devront se concentrer.

**L'avant-projet de loi s'est heurté en procédure de consultation à d'après résistances,** même si la majorité des acteurs concernés ont reconnu la nécessité de la libéralisation. L'encouragement des énergies renouvelables et la compensation des INA – deux pièces majeures du dossier – ont fait l'objet de critiques acerbes. Il en a été de même pour la création d'une société suisse unique pour l'exploitation du réseau. Concernant la priorité donnée aux énergies renouvelables, le Vorort, l'USAM, l'UCS, Migros, l'Union des villes suisses, plusieurs partis (PRD, PL, UDC) et la commission de la concurrence s'y sont opposés. Parmi les partisans d'un encouragement aux énergies renouvelables, le PS et le PDC ont souhaité maintenir la compétitivité des centrales hydroélectriques avec l'aide d'une taxe sur les énergies non renouvelables. Les cantons de montagne ont réclamé haut et fort cette taxe pour accompagner l'ouverture du marché de l'électricité. Ils ont demandé que la moitié des recettes de la taxe soit affectée à l'encouragement des énergies renouvelables. Concernant l'indemnisation des INA, le Vorort a exprimé son désaccord, estimant que les consommateurs n'avaient pas à payer pour les mauvais investissements des centrales. L'USAM, l'Union suisse des paysans et la commission de la concurrence s'y sont opposés. Les milieux écologistes et le PS se sont opposés à toute indemnisation des INA pour les centrales nucléaires. Concernant la création d'une société suisse unique pour l'exploitation du réseau, la gauche est d'accord, le Vorort, l'UCS, l'UDC et le PRD sont contre. L'UCS a proposé un bureau de coordination pour les lignes du réseau et réclamé un rythme d'ouverture plus lent. La commission de la concurrence, qui a vivement critiqué tout le projet, a néanmoins soutenu ce dernier point.<sup>7</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 18.12.1998  
LAURE DUPRAZ

**Les milieux de l'électricité, les organisations de protection de l'environnement ainsi que les pouvoirs publics se sont mis d'accord** sur la construction et l'extension de trois lignes à haute tension. Cet accord a été conclu dans le cadre d'un groupe de résolution des conflits des lignes de transports mis en place par la Confédération en 1993 dans le cadre du programme d'action d'Energie 2000. L'objectif était de désamorcer les conflits entre les représentants des milieux écologistes et ceux de la branche, et d'activer les procédures d'approbation des nouvelles constructions de lignes. La planification de ce groupe prévoit 68 projets d'extension dont 20 constructions de nouveaux tronçons. D'ores et déjà, trois projets ont été acceptés: l'extension des lignes de Mörel-Ulrichen-All'Aqua et de Massaboden-Ritom reliant Valais et Tessin et une troisième ligne Rapperswil-Gossau (SG). La planification sera évaluée dans le cadre d'une procédure de consultation, elle devra ensuite être approuvée par le Conseil fédéral. La discussion relative à une motion Semadeni (ps, GR) (Mo. 98.3284) a été renvoyée à une date ultérieure par le Conseil national. La motion chargeait le Conseil fédéral de réviser la législation sur les lignes à courant fort, de manière à ce que les personnes concernées puissent être indemnisées de façon appropriée selon le principe de causalité, grâce à l'internalisation des coûts. L'objet sera combattu ultérieurement par le député Steiner (prd, SO).<sup>8</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 06.02.1999  
LAURE DUPRAZ

Dans ce contexte d'ouverture prochaine du marché suisse de l'électricité et d'ouverture effective du marché européen en février, **les producteurs suisses d'électricité ont accéléré leurs projets de restructuration et d'alliances nationales et étrangères**. Notamment, quatre compagnies de la partie orientale du pays ont annoncé la mise en commun de leurs propres réseaux de transport au sein de Swissgrid SA. Il s'agit des Forces motrices de la Suisse centrale (CKW), d'Electricité de Laufenburg (EGL), des Forces motrices du Nord-Est de la Suisse (NOK) et des entreprises d'électricité de la ville de Zurich (EWK). Dans un premier temps, la nouvelle société sera chargée de l'exploitation et de l'entretien des réseaux. A terme, elle devrait devenir propriétaire des lignes de transport des quatre partenaires. Ce regroupement des réseaux des compagnies de l'Est fait suite à un processus identique de la part du groupe Ouest qui a constitué la SNG SA (société de réseau suisse) à la fin 1998. Ce groupe comprend Energie Ouest Suisse à Lausanne (EOS), Aar et Tessin SA d'électricité à Olten (Atel) et les Forces motrices bernoises (FMB). Ce sont donc dans les faits deux sociétés régionales de réseaux qui se sont constituées. Le Groupe Ouest s'est déclaré farouchement opposé à l'idée d'une société unique d'exploitation propriétaire des infrastructures, tandis que le Groupe Est a adhéré à cette proposition. Quant à l'Union des centrales suisses d'électricité (UCS), elle a proposé une sorte d'agence de coordination du réseau regroupant les différents propriétaires de réseaux, l'OSCAR (Office suisse de coordination d'accès au réseau) qui serait chargé de la distribution sur une base non discriminatoire.<sup>9</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 12.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

La mise en œuvre de la loi sur l'approvisionnement en électricité (LApEI) a encore suscité passablement de discussions au cours de l'année sous revue. En début d'année, lors du congrès de l'Association des entreprises électriques suisses (AES), son président, Kurt Rohrbach, a regretté l'accueil pour le moins mitigé que les gros consommateurs de courant ont réservé à l'**ouverture du marché**. En effet, la plupart d'entre eux ont préféré continuer à s'approvisionner auprès de leur distributeur et payer l'électricité au prix de revient, plutôt qu'accéder au marché libre, dont les tarifs sont plus élevés. Le président a fortement critiqué cette possibilité offerte par l'ordonnance sur l'approvisionnement électrique (OApEI), estimant qu'elle constituait une distorsion de la concurrence.<sup>10</sup>



GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 13.08.1996  
LIONEL EPERON

## Wasserkraft

**La Fondation suisse de la Greina (FSG) pour la protection des fleuves alpins s'est prononcée à la mi-août en faveur de l'instauration d'un moratoire** de dix ans en matière de construction de nouvelles centrales hydro-électriques. Ce moratoire devrait en outre être accompagné de mesures visant à utiliser l'énergie de manière plus rationnelle ainsi que de travaux de rénovation et de modernisation des installations hydrauliques existantes. A peine formulée, la proposition de la FSG s'est heurtée aux critiques nourries de l'Union des centrales suisses d'électricité.<sup>11</sup>

## Kernenergie

Menée sous la houlette de l'Union des centrales suisses d'électricité (UCS), l'étude «Possibilités et limites d'un approvisionnement décentralisé de l'électricité en Suisse» est parvenue à la conclusion que **l'abandon de l'énergie nucléaire dès l'an 2030 est techniquement réalisable à l'échelon national**. L'auteur de cette expertise, le directeur des Forces motrices du Nord-Est de la Suisse, Hans Rudolf Gubser, a envisagé à cette fin la construction d'environ 240'000 petites centrales thermiques décentralisées avec chauffage à distance produisant à la fois du courant et de la chaleur (couplage chaleur-force). Selon ce scénario, il suffirait alors d'ériger quelques grosses centrales électriques alimentées au gaz pour que la Suisse puisse se passer entièrement de l'atome qui, à l'heure actuelle, fournit 39% de l'électricité consommée dans le pays. Bien que jugée praticable sur le plan théorique, cette option ne manque cependant pas de soulever certains problèmes quant à sa réalisation, comme a tenu à le préciser M. Gubser. Sur le plan économique tout d'abord, cette solution engendrerait des investissements de l'ordre de CHF 46 milliards. Par ailleurs, elle contribuerait à une augmentation significative des rejets de CO2 dans l'atmosphère. Enfin, la décentralisation de la production de courant se traduirait par d'importantes dépenses organisationnelles.

En raison de l'immense écho médiatique rencontré par cette expertise, l'Union des centrales suisses d'électricité a tenu à relativiser l'intérêt à porter à un éventuel abandon de l'atome en rappelant que les avantages et inconvénients de cette option étaient à mettre en balance avec les nombreux autres scénarios que l'UCS a élaborés depuis 1995 en vue de garantir l'approvisionnement futur de la Suisse en courant électrique. Les producteurs d'électricité ont ainsi confirmé dans une large mesure leur attachement au nucléaire qui, selon eux, doit être utilisé tant que les centrales atomiques suisses sont rentables et sûres. Quoi qu'il en soit, l'étude de l'UCS semble néanmoins illustrer une certaine baisse d'intérêt pour l'option nucléaire indigène au sein des milieux énergétiques dont les causes résident en grande partie dans les perspectives qu'ouvre la libéralisation du marché de l'électricité à l'échelon européen: En laissant entrevoir la possibilité de s'approvisionner à meilleur compte en courant nucléaire étranger, cette libéralisation rend en effet nettement moins attractive l'éventuelle réalisation d'infrastructures coûteuses et politiquement contestées que sont les centrales nucléaires.<sup>12</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 24.10.1998  
LAURE DUPRAZ

En début d'année, le DETEC a mis en place un groupe de travail chargé de dégager un consensus sur la gestion des déchets nucléaires en vue de la nouvelle loi sur l'énergie atomique. Le groupe de travail a réuni les exploitants des centrales, la CEDRA, les organisations écologistes et les différents offices fédéraux concernés. Sous la direction du Professeur d'éthique sociale Hans Ruh de l'Université de Zurich, le rapport final du groupe de travail a rendu ses conclusions au DETEC. **Les parties en présence ont eu toutes les peines à trouver des propositions de compromis** qui ont finalement été faites par le directeur du rapport lui-même. Le désaccord des participants a porté **sur quatre éléments principaux**. Premièrement, la question du maintien de la production nucléaire. Les exploitants souhaitaient que les centrales restent en service tant que la sécurité était assurée, les organisations écologistes réclamaient un référendum pour toute poursuite de l'activité au-delà de 30 ans. Hans Ruh a proposé une solution de compromis: le Conseil fédéral pourrait prolonger lui-même de 10 ans l'exploitation (en plus des 40 ans autorisés), au-delà, le référendum serait nécessaire. Deuxièmement, la question de l'entreposage des déchets faiblement et moyennement radioactifs. Les organisations écologistes exigeaient un dépôt de longue durée, contrôlé et récupérable, auquel on puisse avoir accès en tout temps. Les exploitants réclamaient un entreposage définitif et scellé. Concernant les déchets hautement radioactifs, les parties se sont mises d'accord pour l'élaboration d'un dépôt durable contrôlé et récupérable. Le troisième point sensible concernait le projet de dépôt de Wellenberg

(NW) au sujet duquel le désaccord fut total. Hans Ruh a proposé que la CEDRA poursuive ses travaux et perce une galerie de sondage, et qu'en parallèle le Conseil fédéral étudie le concept d'un dépôt durable, contrôlé et récupérable. Par la suite, un bilan devra être établi sur la base d'une comparaison des deux projets. Dernier point de litige, le retraitement de combustibles nucléaires épuisés. Les milieux écologistes réclamaient son interdiction, les exploitants son encouragement. Le président Ruh a proposé de soumettre à autorisation l'exportation de ces déchets. Finalement, des accords de principe ont été trouvés: toute nouvelle construction de centrale sera soumise au référendum facultatif, un fonds pour l'élimination des déchets radioactifs provenant des installations nucléaires sera créé et la question de la responsabilité civile devra être réglée.<sup>13</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 22.01.2014  
NIKLAUS BIERI

Nach dem AKW-Unfall in Fukushima 2011 wurden die Konzepte für den Schutz bei Unfällen in Atomkraftwerken überarbeitet. Der Bundesrat teilte im Januar 2014 mit, dass die Bevölkerung in einem Umkreis von 50 Kilometern um Atomkraftwerke vorsorglich **Kaliumjodidtabletten** erhalten soll. Bisher hatte die Bevölkerung innerhalb eines Radius von 20 Kilometer Jodtabletten erhalten. Es erhalten so rund 4,9 Millionen Menschen vorsorglich Jod, bis dahin waren es nur 1,2 Millionen. Die Mehrkosten von 20 Millionen Franken wurden den AKW-Betreibern auferlegt. Diese wehrten sich gegen die Kostenübernahme und kritisierten, dass die Revision der Verordnung politisch motiviert sei. Der Branchenverband Swissnuclear betonte, sobald die Betreiber eine beschwerdefähige Verfügung zur Kostenübernahme erhielten, werde diese angefochten. Als die Jodtabletten im Herbst 2014 ausgeliefert wurden, war weiterhin unklar, wer die Kosten dafür tragen wird. Im November 2014 erhielt eine Million Haushalte im Umkreis von 50 Kilometer um die Atomkraftwerk einen Brief, der sich als offizielles Begleitschreiben zur Jodtablettenverteilung ausgab und gezeichnet war mit Geschäftsstelle Kaliumjodidversorgung, in Wahrheit aber von der Umweltorganisation Greenpeace versendet worden war. Der Brief erläuterte, dass die Einnahme der Jodtabletten nur einen sehr beschränkten Schutz vor den Folgen radioaktiver Strahlung biete. Im Weiteren könnten die Behörden keine Garantie geben, dass im Unglücksfall rechtzeitig zur Einnahme der Tabletten aufgefordert werden würde. Auch ein Evakuierungskonzept bestehe nicht und überhaupt sei die Stilllegung der Atomkraftwerke der einzige wirksame Schutz gegen nukleare Risiken. Viele Medien berichteten über den gefälschten Brief und Reaktionen der Bevölkerung zeugten von Verunsicherung, aber auch von Verärgerung und von Belustigung. Viele beunruhigte Menschen meldeten sich auf der Hotline der Geschäftsstelle Kaliumjodidversorgung.<sup>14</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 10.11.2018  
MARCO ACKERMANN

Das St. Galler Tagblatt sowie die Aargauer Zeitung berichteten über die **Auflösung** der einst in Bern sehr einflussreichen **Atomenergie-Dachlobbyorganisation Aves**, die zu Spitzenzeiten über 100 Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier als Mitglieder verzeichnete. Der stetige Niedergang der Macht war geprägt von der Reaktorkatastrophe von Fukushima im Jahr 2011 und dem vom Volk angenommenen Energiegesetz im Jahr 2017, das den Bau neuer Atomkraftwerke in der Schweiz per Gesetz verbietet. Zuletzt war SVP-Präsident und Nationalrat Albert Rösti Präsident der Organisation. Weiterhin bestehen bleiben aber die Regionalgruppen, die sich womöglich neuen Schwerpunkten zuwenden wollen.<sup>15</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 16.03.2019  
MARCO ACKERMANN

Seit dem Jahr 1985 sind Betreiber von Atomkraftwerken verpflichtet, jährliche Beiträge in den Stilllegungsfonds und seit dem Jahr 2002 zusätzlich in den Entsorgungsfonds zu leisten. Grundlage für die Berechnung ebendieser Einzahlungen bilden Kostenstudien. Mit der vorliegenden Revision will der Bundesrat die **Stilllegungs- und Entsorgungsverordnung (SEFV) auf Basis der Kostenstudie von 2016 anpassen**. Zentrale Änderungen der Verordnung sind die Streichung eines 2015 eingeführten allgemeinen, pauschalen Sicherheitszuschlags von 30 Prozent, der mit der neuen Berechnungsmethode bei den Kostenstudien nicht mehr nötig ist. Mit jenem Zuschlagssatz, gegen welchen sich die Betreiberfirmen vor dem Bundesgericht erfolglos gewehrt hatten, hatte man ursprünglich das Ziel verfolgt, mögliche Finanzrisiken abzufangen. Nebst dieser Änderung beinhaltet die Vorlage weitere Anpassungen wie beispielsweise die Senkung der nominalen Anlagerendite (von bisher 3.5% auf 2.1%) und der Inflationsrate (von bisher 1.5% auf 0.5%) betreffend die finanzielle Anlage der Fondsgelder. Diese Senkung hat zur Folge, dass auf die einbezahlten Beiträge eine tiefere Realrendite (diese entsteht aus der Differenz von Anlagerendite und Inflationsrate) berechnet wird und dadurch die Betreiberfirmen höhere Beträge

einzahlen müssen – die BKW beispielsweise nannte gegenüber der NZZ einen eigenen Mehraufwand von CHF 100 Mio. Unzufrieden über einige geplante Anpassungen der Verordnung sowie über die vorgesehene Senkung der Realrendite um 0.4 Prozent auf 1.6 Prozent äusserte sich einerseits der Branchenverband Swissnuclear. Gemäss der Basler Zeitung haben die Betreiberfirmen der Schweizer Atomkraftwerke deshalb im Januar 2019 eine weitere Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen eingereicht. Andererseits übte beispielsweise die atomkritische Schweizerische Energiestiftung (SES) auch generelle Kritik an der in den Beiträgen eingebauten Sicherheitsmarge – dem Zuschlag auf die berechneten Basiskosten der Stilllegung und Entsorgung, um mögliche Kostenüberschreitungen finanziell trotzdem decken zu können: Gemäss einer von der SES in Auftrag gegebenen Studie seien die derzeitigen Einzahlungen in den Fonds viel zu tief und es bestehe die Gefahr, dass die Steuerzahlenden am Ende für die Entsorgung und Stilllegung aufkommen müssten, berichtete etwa das St. Galler Tagblatt. Der Bundesrat schickte die Vorlage Ende 2018 in die Vernehmlassung, die bis Mitte März 2019 dauert.<sup>16</sup>

### Alternativenergien

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 23.07.1997  
LIONEL EPERON

Décrotée dans le cadre du budget 1997 de la Confédération, **l'augmentation de CHF 10 à 14 millions du crédit destiné à soutenir les énergies renouvelables** a permis à l'OFEN et au groupe Swissolar de lancer un nouveau programme de promotion de l'énergie solaire. La somme de CHF 5.2 millions qui a été débloquée à cette seule fin ne servira plus – comme ce fut le cas sous l'égide du programme de lancement – à cofinancer des installations pilotes ou de démonstration, mais à promouvoir la réalisation d'installations solaires classiques chez les particuliers ainsi que dans l'industrie et les bâtiments publics (ce montant de CHF 5 millions devrait être augmenté de deux ou trois millions supplémentaires en 1998).<sup>17</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 30.11.2006  
ANDREA MOSIMANN

Die BKW Energie AG, die Genossenschaft Ökostrom Schweiz, der Bernische Bauernverband (Lobag) und der Schweizerische Bauernverband haben sich zusammengeschlossen, um gemeinsam die **Organisation und die Produktion von Ökostrom in der Landwirtschaft** voranzutreiben. Die Zusammenarbeit zielt auf die Unterstützung der Bauern bei der Planung und beim Betrieb von Biogasanlagen und auf eine Verbesserung der staatlichen Rahmenbedingungen ab.<sup>18</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 06.06.2019  
MARCO ACKERMANN

Gemäss der Botschaft zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 aus dem Jahr 2013 liege das nachhaltig nutzbare **Potenzial der Photovoltaik in der Schweiz** bei 11,1 TWh elektrischer Energie. Um den Zubau solcher Anlagen voranzutreiben, liessen das Bundesamt für Energie BFE, das Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz sowie das Bundesamt für Landestopografie swisstopo eine Website (sonnendach.ch) erstellen, auf welcher für jede Liegenschaft der Schweiz das Potenzial für Wärme- und Elektroenergie kostenlos ermittelt werden kann. Mithilfe dieser Analysen rechnete das BFE mit einem viel grösseren Produktionspotential als dies der Bundesrat im ersten Massnahmenpaket vorgesehen hatte. Gemäss einer Medienmitteilung des BFE vom April 2019 liege demnach das gesamte jährliche Solarstrompotential der Schweizer Gebäude bei rund 67 TWh. Gegenüber der Erzeugung im Jahr 2017 könnte somit die Produktion um den Faktor 40 gesteigert werden und würde demnach etwa 110 Prozent des Gesamtschweizer Strombedarfs decken, rechnete der Tages-Anzeiger vor. Medienberichten zufolge hat sich jedoch genau diese Jahresproduktion nicht – wie vom Dachverband Swissolar erwartet – ausreichend stark nach oben entwickelt. Gemäss einer Studie der Schweizerischen Energiestiftung liege die Schweiz zudem im internationalen Vergleich bei der Solarenergie weit hinten und erreichte auf der Rangliste von 29 europäischen Ländern den fünftletzten Platz.<sup>19</sup>

## Erdöl und Erdgas

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.10.1992  
ANDRÉ MACH

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales, le Conseil fédéral avait proposé aux Chambres un projet de loi concernant l'augmentation des droits d'entrée sur les carburants de 25 centimes. Ces mesures avaient été acceptées par le Conseil des Etats lors de la session de juin. A cette occasion, le parti des automobilistes, l'ACS et le TCS avaient déjà laissé planer la menace d'un référendum contre ce projet. Devant l'ampleur des déficits de la Confédération, le Conseil fédéral a décidé dans le courant de l'été de faire passer cette hausse des taxes sur les carburants sous la forme d'un arrêté fédéral urgent, ce qui d'une part permettrait d'assurer l'application des mesures pour une année au moins, mais, en revanche, rendrait nécessaire une votation populaire 12 mois après leur entrée en vigueur. Les Chambres ont largement rejeté la clause d'urgence; seuls les socialistes et les écologistes y étaient favorables. Le projet du Conseil fédéral prévoyait une hausse de 25 centimes des droits de base – la moitié de ceux-ci revenant au compte routier et l'autre moitié à la caisse fédérale – sans augmentation de la surtaxe, qui, elle, est entièrement consacrée au compte routier. Lors des débats parlementaires, plusieurs députés bourgeois, avant tout romands, ont proposé, sans succès, d'augmenter la surtaxe au détriment des droits de base afin d'accélérer l'achèvement du réseau des routes nationales et d'obtenir plus facilement le soutien des associations routières; pour leur part, les députés indépendants avaient proposé une hausse totale de 30 centimes. En fin de compte, **les Chambres** se sont tenues au principe soutenu par le Conseil fédéral – pas d'augmentation de la surtaxe – mais **se sont contentées d'une hausse de 20 centimes des droits de base** après plusieurs navettes entre les deux Chambres.<sup>20</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 31.12.1992  
ANDRÉ MACH

La réduction de cinq centimes, soutenue par les députés bourgeois, avait pour but de contrecarrer les chances de succès du référendum annoncé par le parti des automobilistes et obtenir le soutien des associations routières. Seul le TCS a finalement décidé de ne pas soutenir le référendum du «Comité contre l'imposition parasitaire du trafic privé», composé du parti des automobilistes, de la Lega dei Ticinesi, du Centre patronal vaudois, de l'ACS et de certains parlementaires de droite. **Le référendum a abouti relativement facilement**, puisque près de 100'000 signatures ont été transmises à la Chancellerie fédérale au début de l'année 1993.<sup>21</sup>

BERICHT  
DATUM: 09.12.1997  
LIONEL EPERON

Conformément à ce qui avait été annoncé en 1996, **l'OFEN a publié en début d'année un rapport** sur l'ouverture du marché suisse du gaz à la concurrence. Etabli par un groupe de travail placé sous la direction de Jean Cattin, ce document **recommande à l'industrie gazière de se préparer d'ores et déjà à la libéralisation** de ce secteur, ceci afin d'être en mesure d'emboîter le pas à l'Union européenne, alors en tractations au sujet de la libéralisation de son propre marché du gaz. Parmi les différentes mesures préconisées, les auteurs du rapport souhaitent que les gros consommateurs puissent choisir leur fournisseur, ce qui présuppose que l'accès aux réseaux de distribution soit accordé à des tiers (Third Party Access). De l'avis du groupe de travail, un désengagement de l'Etat dans le secteur gazier est par ailleurs nécessaire: Ainsi, la privatisation de l'industrie du gaz, encore largement en mains publiques, a été recommandée, de même que la suppression de tout impôt masqué dans les tarifs et des éventuelles subventions croisées. Bien que se rapportant à un secteur moins conflictuel que celui de l'électricité, les propositions émises dans ce rapport ont suscité des réactions mitigées au sein des milieux du gaz: Si l'Association suisse de l'industrie gazière (ASIG) a qualifié le document de bonne base de discussion, certains transporteurs de gaz – au bénéfice de monopoles régionaux – n'ont pas manqué de rejeter les conclusions du groupe de travail. En revanche, le Vorort a salué l'ensemble des mesures retenues par le groupe Cattin du fait que celles-ci sont virtuellement porteuses d'une diminution des tarifs pratiqués en Suisse. Suite à l'accord passé en fin d'année entre les membres de l'UE sur une ouverture minimale de 20% du marché européen du gaz, cette problématique devrait connaître de rapides développements en Suisse durant les mois à venir.<sup>22</sup>

Le processus d'ouverture du marché du gaz s'est accéléré avec la **mise en place de deux groupes de travail** constitués par l'Association suisse de l'industrie gazière (ASIG) et Swissgas. Les débats n'ont toutefois pas atteint l'intensité de ceux liés à l'ouverture du marché de l'électricité. Faisant suite à la publication en 1997 du rapport Jean Cattin, ces deux groupes de travail internes à la branche ont été **chargés d'examiner les modalités d'une ouverture du marché du gaz**. Ils devront proposer des modèles pour l'approvisionnement, le transport et la distribution du gaz. La Suisse devrait se rapprocher des directives européennes relatives à l'ouverture de ce marché, adoptées à la fin de l'année 1997. Les lignes directrices de l'Union européenne contenaient trois points principaux: le «Third Party Access» (TPA), c'est-à-dire l'accession du réseau à des tiers, la séparation des comptes selon les activités au sein de la branche et l'échelonnement de l'ouverture selon la taille des consommateurs. L'ASIG souhaiterait, concernant le TPA, éviter le choix d'une seule catégorie de clients soumis à l'ouverture qui serait trop lourd à supporter pour les collectivités publiques qui possèdent la plupart des entreprises d'approvisionnement en gaz. Le second principe de l'UE ne devrait pas poser de problème particulier pour la Suisse, car les fonctions de transport et de distribution sont déjà fournies par des sociétés séparées. Finalement, l'ASIG souhaiterait des conditions spéciales pour la Suisse, concernant le début et la durée de l'ouverture, en raison de l'étroitesse du marché du gaz suisse par rapport aux pays membres de l'UE et de l'existence de grandes différences régionales en terme de parts de marché des gros clients.<sup>23</sup>

## Verkehr und Kommunikation

### Verkehrspolitik

Lors de la **campagne pour l'arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**, les partisans de l'abrogation de la disposition – à savoir la quasi-totalité des partis politiques et l'ensemble des milieux économiques – ont principalement fait valoir que la construction de places de parc auprès des gares ferroviaires n'était plus, pour des raisons de rigueur budgétaire, une priorité pour la Confédération, qui devait se concentrer désormais sur ses tâches principales. Il fut également relevé que le but recherché par la disposition en question avait été en grande partie atteint puisque quelque 7'800 places avaient été ainsi créées.

Les opposants – les associations de défense des transports publics ainsi que le TCS et l'ACS – ont pour leur part argué que la disparition des subsides fédéraux porterait un coup sans doute fatal au développement de nouveaux parkings à proximité des gares et prêterait de ce fait la politique de transfert du trafic de la route au rail. Cette conséquence néfaste pour l'environnement était par ailleurs d'autant plus inacceptable que l'économie réalisée était bien relative en regard du déficit de la Confédération.<sup>24</sup>

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die

Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.<sup>25</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 24.11.2013  
NIKLAUS BIERI

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsverfahren gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignettenpreiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserte des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserte auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserte verwiesen auf die Erhöhung der

Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

### Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%  
Ja: 1 087 368 (39,5%)  
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3\*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

\* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen <sup>26</sup>

### Strassenverkehr

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE  
DATUM: 19.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Les milieux automobilistes ont renforcé leur **offensive contre la politique menée par la Confédération à l'égard du trafic routier**. Ainsi, l'ACS (Automobile-Club suisse) a déposé une pétition munie de 334'700 signatures adressée au Conseil fédéral, pour protester contre ce qu'il considère comme un dénigrement systématique de l'automobile, et contre toutes les mesures restrictives dirigées contre le trafic individuel motorisé. Sont ainsi particulièrement visés les projets de l'écobonus, de la majoration du prix du carburant, des limitations de vitesse supplémentaires ou des mesures de modération de trafic telles que les gendarmes couchés. <sup>27</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 05.08.1998  
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compte parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastosuisse et la Fédération suisse des vigneronns. <sup>28</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.01.1999  
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)** qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.<sup>29</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 29.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

La **récolte de signatures pour l'initiative populaire Avanti** s'est déroulée durant le cours l'année. Le nombre requis a été atteint en onze mois; munis de 107'727 signatures, le TCS (Touring Club Suisse) et l'ACS (Automobile Club de Suisse) ont pu la déposer auprès de la Chancellerie fédérale.<sup>30</sup>

## Umweltschutz

### Naturschutz

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.05.1997  
LIONEL EPERON

Ouverte en 1996 auprès des milieux de l'administration fédérale, des cantons, des partis politiques et des organisations directement concernées, la procédure de consultation relative au projet **«Conception paysage suisse»** a été étendue en début d'année à l'ensemble de la population suisse. Ce document - qui trouve ses fondements légaux dans les lois sur la protection de la nature et du paysage et sur l'aménagement du territoire - a pour but d'établir les bases d'un développement durable du paysage. A cette fin, le concept construit sous l'égide de l'OFEFP autour des mots d'ordre «conserver» et «valoriser» table sur la fixation d'objectifs et l'adoption de mesures dans des domaines aussi divers que le tourisme et les loisirs (restrictions concernant les installations de transports), l'agriculture (retrait de 65'000 hectares de la production intensive), les transports (promotion des transports publics, des sentiers pédestres et des pistes cyclables), la sylviculture (détermination de zones forestières protégées), les constructions fédérales, l'énergie, l'aménagement du territoire, la politique régionale, l'utilisation de la force hydraulique, l'aménagement des cours d'eau, l'aviation civile, la défense nationale ainsi que la protection de la nature, du paysage et du patrimoine à proprement parler. Contraignante pour la Confédération, la «Conception paysage suisse» ne vise en revanche qu'à orienter l'action des cantons dans les domaines où ceux-ci sont compétents. Les **opinions** des acteurs ayant pris part à la procédure de consultation ont été pour le moins contrastées: Si la grande majorité des cantons a globalement salué le projet des autorités moyennant certaines nuances, les deux Appenzell, Nidwald, Vaud, Zug, Zurich et les Grisons l'ont toutefois rejeté, craignant que celui-ci n'empiète de manière trop importante sur les prérogatives cantonales. Sur les 67 organisations consultées, 43 d'entre elles ont apporté leur soutien au concept de l'OFEFP. Les 24 organisations restantes ont pour leur part témoigné une antipathie plus ou moins prononcée à son égard, les plus critiques se recrutant parmi les milieux économiques (Vorort, USAM, Centre patronal) et les associations d'automobilistes (TCS et ACS). Quant aux partis politiques, seuls les libéraux ont catégoriquement refusé d'entrer en matière sur les propositions des autorités fédérales. Ce rejet cinglant a d'ailleurs été relayé à l'échelon parlementaire via le dépôt d'une interpellation du conseiller national F. Leuba (pl, VD). Les griefs formulés par ce dernier ont principalement porté sur la faiblesse de la base légale à partir de laquelle a été développé ce concept, sur sa compatibilité avec le programme de revitalisation de l'économie suisse ainsi que sur les coûts qu'il induira.<sup>31</sup>



VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 05.05.2011  
MARLÈNE GERBER

## Gewässerschutz

Im Berichtsjahr publizierte das UVEK die Anhörungsergebnisse zur Umsetzung der parlamentarischen Initiative der UREK-SR zu Schutz und Nutzung der Gewässer, welche auch einer Anpassung der **Gewässerschutzverordnung** bedurfte. Notwendig geworden sind die Anpassungen aufgrund der Annahme des indirekten Gegenvorschlages zur – daraufhin bedingt zurückgezogenen – Volksinitiative „Lebendiges Wasser“. Die Anpassung betrifft in erster Linie die Renaturierung der Gewässer, Massnahmen im Bereich Schwall und Sunk, Geschiebehauhalt sowie die Finanzierung. Die Umweltorganisationen sowie die Hälfte der Kantone bewerteten den Entwurf positiv. Über 70 der 173 eingegangenen Stellungnahmen äusserten sich jedoch auch negativ zum Entwurf und 34 Vernehmlassungsteilnehmer lehnten ihn sogar vollständig ab. Zu Letzteren gehörten neben sechs Kantonen auch der Bauernverband und die SVP. Bedenken äusserten des Weiteren Vertreter der Elektrizitätswirtschaft und die Kraftwerke. Umstritten war insbesondere die Festlegung der Breite des Gewässerraumes. Während Umwelt- und Fischereiverbände eine weitere Ausdehnung des Gewässerraumes forderten, erachtete die Mehrheit der restlichen Vernehmlassungsteilnehmer den in der Anhörung präsentierten Wortlaut als zu weitgehend. Darüber hinaus wurde stark kritisiert, dass die Regelungen den Kantonen zu wenig Spielraum gewähren würden. Der Bundesrat hielt jedoch daran fest, den Gewässerraum genau zu definieren, wie dies auch die Kernforderung der zurückgezogenen Initiative vorsah. Damit werden ca. 4000 km Ufer von Fließgewässern revitalisiert. Darüber hinaus sei der Gewässerraum bei Gewässern mit mehr als 15 m Breite für die Gewährleistung der natürlichen Funktionen und für den Hochwasserschutz zu reservieren. Der Bundesrat zeigte sich jedoch auch zu Kompromissen bereit. Nach diesen darf der Gewässerraum in urbanen Zentren in gewissen Fällen vermindert werden und auf die Festlegung eines Grenzwertes für den Wasserstand bei Wasserkraftanlagen wird verzichtet. Der Bundesrat bleibt dabei, dass die Landwirte den Gewässerraum in ländlichen Gebieten nur extensiv nutzen dürfen. Für diese Einschränkung werden die Landwirte jedoch entschädigt und zwar mit Aufstockung des Landwirtschaftsbudgets um CHF 20 Mio. pro Jahr. Die Verordnung trat in dieser Form am 1. Juni 2011 in Kraft. Die Kantone sind angehalten, innerhalb von vier Jahren die Grundlagen zur Planung der Revitalisierung und der Massnahmen zur Sanierung der Wasserkraftwerke zu schaffen.<sup>32</sup>

## Klimapolitik

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 02.07.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a signé en juillet **deux mandats de prestations** visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub>, l'une avec l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC) et l'autre avec l'Agence suisse des énergies renouvelables (ASER). Des deux textes, le premier est celui qui a la plus grande portée. La directive à l'intention des milieux économiques a été élaborée conjointement par l'OFEPF, l'OFEN et les milieux économiques. Elle doit convaincre les branches partenaires (machines, métallurgie, construction, chimie) à inciter leurs membres à entreprendre l'assainissement énergétique. Deux possibilités sont offertes aux entreprises. Elles pourront passer une convention avec l'AEnEC pour profiter des programmes de l'agence et de SuisseEnergie afin de réduire leur émissions de CO<sub>2</sub>. Mais elles pourront également signer un engagement formel par lequel elles se fixent un objectif contraignant. Une démarche similaire pour le bâtiment et les transports est en cours de préparation. En cas d'introduction de la taxe en 2004, tous les acteurs privés qui auront pris des engagements volontaires de réduction de CO<sub>2</sub> – et qui les auront respectés – en seront exemptés. Le mécanisme volontaire de mise en place s'accompagne d'un système de "certificats" négociables : les acteurs, ayant réduit les émanations de CO<sub>2</sub> au-delà des exigences demandées, peuvent les céder à d'autres acteurs. De la même manière, il sera tenu compte des réductions opérées par des sociétés suisses à l'étranger.<sup>33</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 22.03.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO<sub>2</sub>** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (économiesuisse), la branche du tourisme, le secteur de l'énergie (Union pétrolière suisse), le PRD et toutes les associations liées aux transports routiers (Fédération routière suisse, TCS) ont refusé la taxe et ont plaidé pour le « centime climatique » (variante 4). Le PDC s'est prononcé en faveur de la variante mixte, en soutenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique (variante 3). Les démocrates chrétiens se sont opposés à la taxe sur les carburants, car elle toucherait les régions périphériques.

L'UDC a rejeté les quatre variantes en bloc car elles prêteraient « gravement » l'économie et l'industrie. Le PS et les Verts, l'Alliance pour une politique climatique responsable, la Société des industries chimiques, les distributeurs Migros et Coop, l'Union syndicale suisse et les associations écologistes (WWF, Greenpeace, Association Transports et Environnement), de consommateurs et d'entraide se sont, en revanche, prononcés en faveur de la taxe sur le CO<sub>2</sub> pour les combustibles et pour les carburants. Les positions variaient quant au montant à prélever (variante 1 ou 2). Pour plus de précisions au sujet des quatre variantes voir ici.<sup>34</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 03.07.2015  
MARLENE GERBER

Anfangs Juli 2015 gab das BAFU die Zahlen zur Beurteilung der Zwischenziele für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2014 bekannt. In Einklang mit den aus dem Protokoll zu Kyoto II erwachsenden Bestimmungen, die bereits Bestandteil des 2011 revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes sind, verpflichtet sich die Schweiz bis 2020 zu einer Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen um 20% im Vergleich zu 1990. Wie der Bund bekannt gab, wurde **das zwischenzeitliche Reduktionsziel für das Jahr 2014 verfehlt**. Aus diesem Grund wird die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen mit Beginn des Jahres 2016 von 60 auf 84 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub> angehoben, was eine Verteuerung des Liters Heizöl extraleicht um 6 Rappen (von 16 auf 22 Rappen) und eines Kubikmeters Erdgas um 5 Rappen (von 12 auf 17 Rappen) bedeutet. Das Reduktionsziel für fossile Brennstoffe wurde jedoch nur knapp verfehlt: Der durch Brennstoffe bedingte CO<sub>2</sub>-Ausstoss betrug 78,5% des Wertes von 1990. Zur Erreichung des Zwischenziels hätte dieser Wert bei 76% oder tiefer liegen müssen. Noch immer über dem Wert von 1990 (+11%) liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen; diese sind im Vergleich zum Vorjahr lediglich um 0,7% gesunken. Als lenkende Massnahmen sieht das CO<sub>2</sub>-Gesetz hier zum einen die Vorschriften zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss für neue Personenwagen und zum anderen die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure vor. Letztere müssen bis 2020 10% der Emissionen aus dem Verkehr mit inländischen Klimaschutzprojekten gutmachen. Während der WWF die jüngsten Zahlen des BAFU zum Anlass nahm, eine deutliche Verschärfung der bestehenden Kompensationspflicht zu fordern, empörten sich der Hauseigentümerverband, die Erdöl-Vereinigung und der Dachverband für Brennstoffhändler ob der angekündigten Massnahmen für die fossilen Brennstoffe aufgrund einer lediglich knappen Verfehlung des Zwischenziels.<sup>35</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Verbände

#### Verkehr

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 28.10.1992  
HANS HIRTER

In den Interessenorganisationen der Verkehrsteilnehmer sorgte die Volksabstimmung über die **NEAT** für einigen Konfliktstoff. Im **ACS opponierten** vor allem die Westschweizer Sektionen gegen dieses als zu teuer bezeichnete Bauwerk, das zu 25% aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden soll. Angesichts dieser Stimmungslage beschlossen die **Delegierten Stimmfreigabe**. Auf gleiche Weise zog sich der Nutzfahrzeugverband ASTAG **aus dem Dilemma**. Beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) waren es vor allem die welschen Sektionen, welche sich gegen die fundamentalistischen Verkehrsgegner namentlich der Zürcher Sektion und gegen die direkt betroffenen Urner für die NEAT einsetzten. Mit einem recht **deutlichen Ergebnis von 54:29 Stimmen** behielten die Pragmatiker unter den Delegierten die Oberhand. Beim TCS bereitete der Entscheid zugunsten der Unterstützung der NEAT keine Probleme.

Der TCS entschied zudem mit einer **deutlichen Mehrheit**, das von der Auto-Partei, dem ACS, dem Centre patronal und der ASTAG lancierte Referendum gegen die Benzinzollerhöhung um **20 Rappen nicht zu unterstützen**.<sup>36</sup>

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 14.07.1994  
HANS HIRTER

Obwohl sie bei der Volksabstimmung über die Alpen-Initiative - welche unter anderem ein Verbot für den Bau und Ausbau alpenquerender Transitstrassen in die Verfassung festschrieb - eine Niederlage einstecken mussten, gingen der TCS und der ACS in die verkehrspolitische Offensive. Beide forderten den **Ausbau des Autobahnnetzes** und dabei insbesondere den Bau einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard sowie die Verbreiterung der N1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren. Der TCS kündigte dazu die Lancierung einer Volksinitiative an.<sup>37</sup>

**Beim ACS kam es 2016 zum Eklat**, als im Frühsommer ein schwelender interner Machtkampf zwischen einigen kantonalen Sektionen und dem Zentralvorstand ausbrach. Anfang Juni nominierte der ACS den Berner FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen zuhänden der Delegiertenversammlung (DV) am 23. Juni für das Amt des Zentralpräsidenten. Der amtierende Präsident, Mathias Ammann, gab wenig später bekannt, dass er nicht abtreten wolle, sondern von einzelnen kantonalen Sektionen aus dem Amt gedrängt werde. Danach überschlugen sich die Ereignisse beim ACS, der mit 110'000 Mitgliedern ungefähr zehn Mal kleiner ist als sein „grosser Bruder“ TCS. Ammann suspendierte zuerst den operativen Leiter des ACS, Stefan Holenstein, mit der Begründung, Holenstein habe Treue- und Informationspflichten verletzt, worauf die ACS-Sektionen Graubünden und Zürich Strafanzeige gegen Ammann wegen Urkundenfälschung und ungetreuer Geschäftsführung einreichten. Der Streit eskalierte in derselben Woche, als Holenstein per sofort entlassen wurde. In der Folge setzte der amtierende Vorstand um Ammann eine Kommission zur Überprüfung der gegenseitigen Vorwürfe ein und verschob die DV vom 23. Juni auf September, bis die Resultate der Kommission vorliegen würden.

Mehrere kantonale Sektionen widersetzten sich der Verschiebung mit dem Argument, diese könne nur von der Versammlung selber beschlossen werden. So hielten 13 von 19 kantonalen Sektionen die DV am 23. Juni in Yverdon trotzdem ab und wählten Christian Wasserfallen zum ACS-Zentralpräsidenten. Weil der bisherige Vorstand die Wahl für ungültig erklärte, hatte der ACS zu diesem Zeitpunkt irritierenderweise zwei Präsidenten. Mitte Juli einigten sich die beiden Lager, dass die Wahl am 16. September wiederholt werden solle. Ammann würde auf diesen Tag hin zurücktreten, während Wasserfallen an seiner Kandidatur festhielt. Anfang August bekam Wasserfallen Konkurrenz von SVP-Nationalrat Thomas Hurter, der ebenfalls ACS-Präsident werden wollte. Weil sich Wasserfallen zunehmend in den internen Konflikt im ACS einmischte und sich dadurch mit einer Zivilklage und einer Strafanzeige konfrontiert sah, geriet seine Person zunehmend in den medialen Fokus. Angesichts der Turbulenzen im Verband fragten sich selbst FDP-Parlamentarier, wieso Wasserfallen nicht in den Ausstand trete bis der Konflikt gelöst sei. Auch seine Nähe zum ACS wurde in Frage gestellt, da er dem Verband erst kurz vor seiner Nomination zum Präsidenten beigetreten war. Negativer Höhepunkt war für Wasserfallen, als ihm die Berner ACS-Sektion die Unterstützung versagte und stattdessen Hurter wählen wollte. Ende August gab Wasserfallen bekannt, dass er doch nicht zur Wahl antreten werde. Damit solle der Verband zur Ruhe kommen, sagte Wasserfallen der NZZ am Sonntag. Das Regionalgericht Bern-Mittelland beurteilte nur wenige Tage später die Wahl Wasserfallens im Juni als illegitim, weil nicht sämtliche Sektionen über die Durchführung der Delegiertenversammlung informiert worden waren. An der DV im September wurde der einzige verbliebene Kandidat **Thomas Hurter mit 114 von 118 Stimmen deutlich zum neuen ACS-Zentralpräsidenten gewählt**.<sup>38</sup>

1) Presse vom 14.4.90

2) NZZ, 22.10 und 26.10.92; TA, 26.10.92

3) SGT, 27.2.93; NZZ, 22.1. und 9.2.93

4) FF, 1997, III, p. 395 ss.; TW, 3.1.97; presse des 11.1 et 18.3.97.

5) NZZ, 12.9 et 13.10.98.

6) Presse des mois d'août et de septembre 2000.

7) Presse du 21.2.98; Bund, 16.2.98; NZZ et LT, 25.4.98; NZZ, 29.4 et 14.7.98; TA, 12.5 et 18.5.98; Lib., 15.5.98; presse du 17.9.98.

8) BO CN, 1998, p. 2840 s.; NZZ et TA, 11.8.98.

9) Bund, 8.1.99; LT, 6.2.99.

10) CdT et NZZ, 12.1.10.

11) Büt, 12.8 et 13.8.96; presse du 13.8.96.35

12) SoZ, 16.3.97; presse du 17.3 et 2.4.97; Blick, 6.4.97; NF et Lib., 12.5.97; NQ, 4.6.97.

13) Presse du 24.10.98.

14) NZZ, 23.1., 4.6., 17.10., 27.10.14; TA, 29.10., 14.11.14

15) Medienmitteilung AVES vom 15.11.18; AZ, SGT, 15.11.18

16) Medienmitteilung BR vom 30.11.18; Medienmitteilung Swissnuclear vom 25.2.19; NZZ, 1.12.18; AZ, SGT, 20.12.18; NZZ,

23.1.19; BaZ, 12.2.19; AZ, SGT, 11.3.19; NZZ, 14.3.19; AVF, 16.3.19

17) Presse du 15.2.97; SZ, 21.7.97; NZZ, 23.7.97.

18) NZZ, 30.11.06.

19) BBI, 2013, S. 7591; Medienmitteilung BR vom 15.4.19; BaZ, 4.1.18; TG, 8.1.18; LZ, 15.1.18; NZZ, 19.1.18; LZ, 4.4.18; AZ, 19.5.18;

TA, 26.5.18; SGT, 29.5.18; BLZ, BaZ, 30.5.18; SGT, 8.8.18; WW, 6.9.18; TA, 3.5.19; LT, 28.5.19; NZZ, 6.6.19

20) BO CE, 1992, p. 1004 ss.; BO CE, 1992, p. 1038; BO CE, 1992, p. 1070; BO CE, 1992, p. 546 ss.; BO CE, 1992, p. 948 ss.; BO

CN, 1992, p. 1783 ss.; BO CN, 1992, p. 1882 ss.; BO CN, 1992, p. 1978 ss.; BO CN, 1992, p. 2039 ss.; BO CN, 1992, p. 2070 s.; BO

CN, 1992, p. 2217 s.; FF, 1992, III, p. 341 ss.; FF, 1992, V, p. 1171 ss.; FF, 1992, VI, p. 103 ss.; LM, 19.6.92; NQ, 20.6.92.

21) FF, 1993, I, p. 612 s.; NQ, 18.9.92; Suisse, 11.10.92; NQ et LM, 30.10.92; presse du 16.1.93.

22) Presse des 26.2., 27.2., 27.5 et 9.12.97; NQ, 3.6 et 13.6.97; SHZ, 5.6.97.

23) NZZ, 26.2.98.

24) TW, 9.2.96; TA, 12.2.96; NQ, 19.2.96; QJ, 4.3.96.

25) BBI 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

26) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBI, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5.

- und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013".; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
- 27) Presse du 13.8. et 19.11.91.
- 28) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.
- 29) Presse du 16.7.99.
- 30) FF, 2000, p. 107ss. et 2001, p. 1102 ss.; presse du 29.11.00.
- 31) NZZ, 18.2 et 12.7.97; BzZ, 18.4.97; SGT, 25.4.97; NLZ, 20.5.97
- 32) NZZ und SoS, 5.5.11.
- 33) Presse du 3.7.01; DETEC, communiqué de presse, 2.7.01.
- 34) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.
- 35) Medienmitteilung BAFU vom 3.7.15; NZZ, SGT, 4.7.15
- 36) Bund, 12.10.92; TA, 26.10.92; NZZ, 20.6.92 und 28.10.92; NZZ und TA vom 13.6. und 25.6.92; Presse vom 15.6.92
- 37) BZ, 11.6.94. TCS: TA, 25.6.94; BZ, 11.7.94; Ww, 14.7.94
- 38) Blick, 10.6.16; Bund, 13.6.16; NZZ, 14.6.16; TA, 16.6.16; BZ, NZZ, 18.6.16; TA, 24.6.16; NZZ, 16.7., 8.8., 9.8.16; Bund, NZZ, 17.8.16; NZZ, 2.9.16; TA, 17.9.16