

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Greenpeace, Schweizerische Volkspartei (SVP)
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
Dupraz, Laure
Gerber, Marlène

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Gerber, Marlène 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Schweizerische Volkspartei (SVP), Greenpeace, 1998 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Kernenergie	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Raumplanung und Wohnungswesen	2
Raumplanung	2
Umweltschutz	3
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BJ	Bundesamt für Justiz
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
WWF	World Wide Fund for Nature

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFJ	Office fédéral de la justice
USAM	Union suisse des arts et métiers
WWF	World Wide Fund for Nature

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Kernenergie

En octobre, le Conseil fédéral a présenté, après une réunion à huit clos, les objectifs énergétiques fédéraux futurs. Dans ce contexte, le **conseiller fédéral Moritz Leuenberger** a soutenu une fermeture des centrales nucléaires suisses dans un délai encore inconnu. La déclaration du conseiller fédéral a eu un retentissement certain auprès des médias qui ont unanimement parlé d'un retrait planifié du nucléaire. Le chef du DETEC a tenu à rectifier la donne, précisant qu'il n'avait jamais parlé de retrait du nucléaire, mais de démantèlement progressif des centrales nucléaires. Au Conseil national cette affaire a fait l'objet de deux interpellations de représentants de l'UDC et du PRD qui n'ont pas hésité à parler de désinformation de la part du gouvernement. Le débat sur le nucléaire fut de la sorte relancé au sein du plénum. D'autre part, lors de cette réunion d'octobre, le gouvernement a décidé que les installations existantes pourraient continuer à fonctionner à pleine puissance. Il a en effet donné son **autorisation au réacteur de Leibstadt (AG) d'augmenter sa capacité de production de 15%**. Sur une même lancée, il a prolongé la concession de la centrale de Mühleberg (BE) jusqu'en 2012. Le Conseil fédéral a aussi déclaré qu'il souhaitait renoncer à l'indemnisation des INA dans le cas des centrales nucléaires. Moritz Leuenberger et Pascal Couchepin se sont engagés à discuter avec les différents acteurs concernés (centrales, cantons, communes et organisations écologistes) afin de rédiger au plus vite la nouvelle loi sur l'énergie atomique. Cette dernière devrait fixer la date de fermeture des réacteurs et soumettre toute nouvelle construction au référendum facultatif. Le représentant des centraliers suisses, Peter Hälen, ne s'est pas déclaré inquiet de l'annonce du gouvernement, car le Conseil fédéral a laissé ouvert le délai d'abandon du nucléaire. Le camp écologiste s'est déclaré insatisfait, déplorant les concessions accordées aux centrales de Leibstadt et de Mühleberg. Le WWF et Greenpeace ont d'ailleurs déclaré qu'ils poursuivraient leurs efforts de récolte de signatures pour les deux initiatives populaires en cours: «Sortir du nucléaire» et «Moratoire plus». Suite à la décision du Conseil fédéral de donner l'autorisation à la centrale de Leibstadt d'augmenter sa puissance, des activistes de Greenpeace ont bloqué, durant une nuit du mois de mars, 32 transports de déchets nucléaires destinés au retraitement.¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.10.1998
LAURE DUPRAZ

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

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 Mendrision-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

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

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 (...) ». ²

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

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. ³

Umweltschutz

Klimapolitik

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

1) AZ, 27.6 et 23.10.98; WoZ, 9.7.98; presse des 23.10 et 24.10.98.

2) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.

3) BBI 2019, S. 2873 f.; NZZ, 9.2.19; AZ, BaZ, CdT, LT, NF, NZZ, TA, 11.2.19; AZ, 17.2.19; TG, 18.2.19; TA, 19.2.19

4) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.