

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Verkehrspolitik, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Baltisser, Lena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Hirter, Hans  
Porcellana, Diane  
Schaub, Hans-Peter

## Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Schaub, Hans-Peter 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Klimapolitik, Schweizerischer Gewerbeverband (SGV), 1987 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Umweltschutz	4
Klimapolitik	4
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	7
Verbände	7
Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum	10

## Abkürzungsverzeichnis

<b>AUNS</b>	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EnDK</b>	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
<b>BPUK</b>	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>VPOD</b>	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>SEV</b>	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>GSoA</b>	Gruppe für eine Schweiz ohne Armee
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>SBV</b>	Schweizerischer Bauernverband
<b>SBV</b>	Schweizerischer Baumeisterverband
<b>SAV</b>	Schweizerischer Arbeitgeberverband
<b>Swissoil</b>	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
<b>Aerosuisse</b>	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
<b>SIAA</b>	Swiss International Airport Association
<b>swisselectric</b>	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<b>PVB</b>	Personalverband des Bundes
<b>Swissmem</b>	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
<b>SBK</b>	Schweizer Berufsverband der Pflegefachfrauen und Pflegefachmänner
<b>Syna</b>	Organisation für Arbeitnehmende
<b>EV</b>	Erdöl-Vereinigung
<b>SSV</b>	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

---

<b>ASIN</b>	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>CDEn</b>	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
<b>DTAP</b>	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>SSP</b>	syndicats des Services publics
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>SEV</b>	Syndicat du personnel des transports
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>GSsA</b>	Groupe pour une Suisse sans Armée
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>USP</b>	Union Suisse des Paysans
<b>SSE</b>	Société Suisse des Entrepreneurs
<b>UPS</b>	Union Patronale Suisse
<b>Swissoil</b>	association nationale des négociants en combustibles
<b>Aerosuisse</b>	Fédération faitière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
<b>SIAA</b>	Swiss International Airport Association
<b>swisselectric</b>	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire

<b>APC</b>	Association du personnel de la Confédération
<b>Swissmem</b>	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
<b>ASI</b>	Association suisse des infirmiers et infirmières
<b>Syna</b>	Organisation interprofessionnelle de travailleuses et de travailleurs
<b>UP</b>	Union Pétrolière
<b>FRS</b>	Fédération routière suisse

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

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 à 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.<sup>1</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'**initiative populaire fédérale « pour les transports publics »**, lancée l'année précédente par l'ATE, avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique, a abouti. Elle propose une réforme de la répartition du produit des taxes routières (vignette autoroutière exceptée) afin d'en attribuer la moitié aux transports publics, contre un quart actuellement. L'ATE a estimé qu'un montant de CHF 800 millions par an pourrait ainsi être investi pour développer l'offre des transports publics. L'USAM et le TCS ont réaffirmé leur rejet catégorique du texte, au motif qu'il induirait une hausse insupportable des taxes sur les carburants.<sup>2</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 05.03.2013  
NIKLAUS BIERI

An der Eröffnung des Autosalons in Genf lancierte Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) die sogenannte **Milchkuh-Initiative**. Diese will die Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für die Strasse einsetzen (ausgenommen jene rund CHF 900 Mio., die schon bisher pro Jahr zur Finanzierung des Schienenverkehrs eingesetzt werden). Zudem sollen neue Abgaben oder Steuern auf den Strassenverkehr sowie die Erhöhung von bestehenden Gebühren immer dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Die Initiative wird von einem überparteilichen Komitee getragen und vom Gewerbeverband, vom Dachverband Handel Schweiz, von der Erdölvereinigung sowie vom Autogewerbeverband unterstützt.<sup>3</sup>

## Eisenbahn

Im August 2023 präsentierte der Bundesrat in einer Botschaft **Stand und Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur** sowie einen ersten Überblick über die **Perspektive Bahn 2050**.

Zu den Eisenbahn-Ausbauschritten 2025 und 2035 informierte der Bundesrat – wie alle vier Jahre vorgesehen – über den Stand der vier Programme NEAT, den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschluss), die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und über den Vier-Meter-Korridor. Der **HGV-Anschluss** konnte laut dem Bericht unter Einhaltung des Kreditrahmens abgeschlossen werden. Das Projekt **Vier-Meter-Korridor**, in welchem die Infrastruktur des Schienengüterverkehrs für Eisenbahnwagen mit einer Eckhöhe von vier Metern ausgebaut wird, sowie das Projekt **NEAT** befänden sich kurz vor Fertigstellung. Der entsprechende Kreditrahmen könne zum Abschluss voraussichtlich eingehalten bzw. im Fall der NEAT sogar unterschritten werden. Die Umsetzung des Projekts **ZEB** verläuft laut dem Bundesrat gemäss Planung, lediglich beim Ausbau des Bahnhofs Lausanne werde eine Überschreitung des Zeitplans erwartet. Weil der Kreditrahmen für die ZEB nicht ausgeschöpft werde, beantragte der Bundesrat eine Senkung des Kreditrahmens um CHF 590 Mio. auf insgesamt CHF 4.81 Mrd.

Für die Eisenbahn-Ausbauschritte 2025 und 2035 beantragte der Bundesrat Kreditanpassungen sowie Änderungen an bestehenden und geplanten Projekten. Für den **Ausbauschritt 2025** schlug der Bundesrat in seinem Beschlussentwurf eine Projektanpassung vor. Laufende Arbeiten hätten gezeigt, dass die bisher vorgesehene Entflechtung in Pratteln nicht im geplanten Masse notwendig sei. Neu sollte statt einer Entflechtung eine Leistungssteigerung angestrebt werden. Den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 wollte der Bundesrat um CHF 340 Mio. auf gesamthaft CHF 6.74 Mrd. anheben. Grund für diese Erhöhung seien verschiedene Änderungen und die Prüfung zusätzlicher Ausbauprojekte am Bahnhof Genf. Weiter erläuterte der Bundesrat die Folgen des Verzichts der SBB auf die Doppelstockzüge mit Wankkompensation (WAKO) im Fernverkehr. Die Nachteile der neuen Technologie, wie beispielsweise ein höherer Unterhaltsbedarf oder weniger Fahrkomfort, überwiegen laut der SBB die Vorteile des schnelleren Fahrens in Kurven. Die entsprechenden Infrastrukturarbeiten für den Einsatz der neuen Technologie seien angehalten worden. Der Bundesrat wollte aber weiterhin an den angestrebten Fahrzeiten auf der Strecke Lausanne–Bern und auch auf der Strecke Winterthur–St. Gallen festhalten und stellte entsprechende Ersatzmassnahmen für die Botschaft 2026 in Aussicht. Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Ausbaus 2025 zudem die Abschreibung eines Postulats der KVF-SR zum Ausbau der internationalen Verbindung Zürich–München; eine entsprechende Studie sei vorgelegt worden.

Zum **Ausbauschritt 2035** schlug der Bundesrat drei Anpassungen vor. Erstens sollte der Lötschberg-Basistunnel nicht wie geplant einen Teilausbau, sondern einen Vollausbau erhalten. Bei der Erfüllung eines Postulats Bregy (mitte, VS), das den Bundesrat zur Prüfung eines Totalausbaus angehalten hatte, war der Bundesrat zum Schluss gekommen, dass der Vollausbau die vorteilhaftere Lösung sei. Mit dem Totalausbau des Tunnels könne eine ansonsten nötige, achtmonatige Totalsperrung des Tunnels und ein möglicherweise ungünstiger Konflikt mit der Räumung des Munitionslagers Mitholz vermieden werden. Zweitens gleiste der Bundesrat mit seiner Vorlage die Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels auf. Eine Kommissionsmotion der KVF-SR hatte die Aufnahme des Projekts in den ordentlichen Ausbauschritt gefordert. Gekoppelt mit dem Ersatz einer Hochspannungsleitung über den Grimsel – welche ebenfalls in eine Tunnelröhre verlegt wird –, sollte dadurch eine zusätzliche Tunnelröhre für eine einspurige Bahnverbindung realisiert werden. Um eine Kapazitätssteigerung auf der Strecke Lausanne–Genf zu erreichen, war bisher der Bau eines dritten Gleises zwischen Allaman und Morges geplant gewesen. Der Bundesrat schlug dem Parlament dazu drittens vor, anstelle des weiteren Gleises einen Tunnel auf der Strecke Morges–Perroy in den Ausbauschritt aufzunehmen. Eine prospektive Studie zur Entwicklung der Bahnstrecke Lausanne–Genf habe ergeben, dass langfristig vier Gleise auf der Strecke Lausanne–Genf notwendig sein werden. Für diese Vision sei die Tunnellösung besser geeignet als das dritte Gleis. Der Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 wurde ebenfalls angepasst. Neben dem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels, dem multifunktionalen Grimseltunnel und dem Tunnel Morges–Perroy entstünden auch in den Projekten Zimmerberg-Basistunnel II, dem Vierspurausbau Zürich–Winterthur (Brüttenertunnel) sowie beim Bahnhof Stadelhofen und beim Bahnhof Olten Mehrkosten. Zwar konnte laut Bundesrat der Grossteil der Mehrkosten innerhalb des

Programms kompensiert werden, aber dennoch sei eine Erhöhung des Verpflichtungskredits um insgesamt CHF 2.855 Mrd. notwendig. Der in der Botschaft beantragte Gesamtkredit beträgt damit neu CHF 15.745 Mrd.

Bezüglich der **Perspektive Bahn 2050** gab der Bundesrat eine erste Stossrichtung vor. Diese neue Langfriststrategie sollte die bisherige «Langfristperspektive Bahn» ablösen. Für die neue Strategie wurden zur effizienteren Weiterentwicklung des Schienenverkehrs Ziele in den Bereichen Raumplanung, Umwelt, Energie sowie was die Multimodalität, technologische Entwicklungen und das Angebot im Personen- und im Güterverkehr betrifft, formuliert. Im Personenverkehr etwa sollte der Fokus in Zukunft auf den kurzen und mittleren Distanzen liegen, da der Bundesrat in diesem Bereich das grösste Verlagerungspotenzial ausgemacht hatte. Die langen Distanzen sollten in den Bereichen gefördert werden, in welchen «die Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig, aber stärkenorientiert einsetzbar» sei. Im Schienengüterverkehr sollte das Augenmerk auf Umschlagplattformen und City-Logistik-Anlagen liegen. Generell sprach sich der Bundesrat dafür aus, in erster Linie die Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu verbessern, anstatt neue Ausbauprojekte umzusetzen. Die Strategie werde jedoch noch räumlich konkretisiert und dem Parlament im Rahmen der Botschaft nur zur Kenntnisnahme vorgelegt. Der Bundesrat sah mit diesem ersten Entwurf der neuen Strategie Bahn 2050 das Anliegen eines Postulats der KVF-SR erfüllt, da mit der neuen Langfristperspektive nun ein «Masterplan» für die Entwicklung und die zukünftige Schwerpunktsetzung im Schienenverkehr vorliege.

In der **Vernehmlassung** zur Botschaft, die zwischen Juni und Oktober 2022 durchgeführt worden war, waren 177 Stellungnahmen eingegangen. Die beantragten **Änderungen am Ausbauschritt 2035** wurden gemäss dem bundesrätlichen Ergebnisbericht von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt. Unter den positiven Stimmen fanden sich 16 Kantone, die Mitte, die Grünen, die SP, die GLP, economiesuisse, der SGV, InclusionHandicap, der TCS, der VCS sowie auch die SBB und verschiedene regionale Bahnunternehmen. Die SVP und die restlichen Kantone – vorwiegend aus der Ostschweiz – lehnten die Anpassungen am Ausbauschritt 2035 sowie am zugehörigen Verpflichtungskredit grundsätzlich ab. Die SVP sprach sich insbesondere gegen die Erhöhung des Kreditrahmens aus; die Mittel sollten «innerhalb des verfügbaren Budgets umverteilt werden». Die Ostschweizer Kantone kritisierten, dass ihrer Region gesamthaft deutlich weniger Mittel zugesprochen würden als einzelnen Ausbauprojekten in anderen Regionen. Die FDP bezog zu den Anpassungen am Ausbauschritt 2035 keine Stellung.

Die **Änderungen am Ausbauschritt 2025** wurden laut dem Bundesrat ebenfalls von mehr als der Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt, darunter auch 18 Kantone. Einige gewichtige Akteure wie die Grünen, die SP, die SVP, der VCS und acht Kantone lehnten den Ausbauschritt 2025 teilweise bzw. als Ganzes ab. SP und Grüne forderten etwa die Beibehaltung der Entflechtung Pratteln, da damit der Ausbau der S-Bahn Rheinfelden vorläufig nicht umgesetzt werde. Die ablehnenden Kantone forderten die Aufnahme oder Anpassung von Projekten, welche für ihr Kantonsgebiet zentrale Zugverbindungen betrafen. Die SVP begründete ihre Ablehnung der Anpassungen am Ausbauschritt 2025 nicht weiter. Mitte und FDP verzichteten grundsätzlich auf eine Stellungnahme zum Ausbauschritt 2025 und zum entsprechenden Verpflichtungskredit.

Die Senkung des Gesamtkredits für die ZEB wurde in der Vernehmlassung gespalten aufgenommen. GLP und Mitte sowie die Hälfte der Kantone unterstützten die Kreditanpassung. Grüne, SP, SVP und die andere Hälfte der Kantone lehnten sie hingegen ab. Zehn Kantone, die Grünen und die SP forderten hier, dass die beschlossenen Massnahmen durch die Reduktion des Kredits nicht gefährdet werden dürfen. Die SVP verlangte auf der anderen Seite, dass der Kreditüberschuss vollumfänglich dem Schuldenabbau des Staatshaushalts zugute komme.

Die **Strategie Bahn 2050** wurde zwar mehrheitlich gutgeheissen, aber etwa der Fokus der Strategie auf die «Verkehrsverlagerung» von FDP, SVP, economiesuisse, SGV und TCS abgelehnt. Die Vision und die Zielsetzungen der Strategie fanden hingegen überwiegend Unterstützung. Nur einzelne Vernehmlassungsteilnehmende wie die SVP, CargoSuisse, der SSV oder der SGV sprachen sich dagegen aus. Sie kritisierten beispielsweise einen mangelnden Einbezug der Wirtschaftlichkeit. Der Fokus der Strategie auf die kurzen und mittleren Distanzen fand mehrheitlich Zuspruch. Kritik daran äusserten jedoch die Mitte, die SP und einige Kantone, die forderten, dass auch die langen Distanzen mehr in die Strategie einbezogen werden sollen. Neben der Förderung des nationalen Fernverkehrs sollte dadurch die Anbindung an den internationalen Fernverkehr ausgebaut werden sowie die Konkurrenzfähigkeit des

Schienenverkehrs mit dem Flugverkehr erhöht werden.

Der Bundesrat beschloss aufgrund der Vernehmlassungsantworten, im Grundsatz an seiner Botschaft festzuhalten. Nicht äussern konnten sich die Vernehmlassungsteilnehmenden zum Tunnel zwischen Morges und Perroy sowie zum multifunktionalen Grimseltunnel. Studien zur Machbarkeit und Planung der beiden Projekte waren zum Zeitpunkt der Vernehmlassung noch nicht abgeschlossen gewesen. Aufgrund der Resultate der in der Zwischenzeit abgeschlossenen Vorstudien sowie etlicher Stimmen, die in der Vernehmlassung die Aufnahme des Grimseltunnels gefordert hatten, wurden die beiden Projekte nach der Vernehmlassung dem bundesrätlichen Entwurf angefügt. Weiter gab der Bundesrat Studien für die Kompensation des Wegfalls der WAKO-Technologie in Auftrag. GLP, Grüne, SP, 14 Kantone sowie unter auch die SBB hatten in der Vernehmlassung gefordert, dass kompensierende Massnahmen zum Einhalten des angestrebten Angebotsziel bezüglich Fahrplan und Fahrzeiten ergriffen werden.

Verschiedene **Medien** zeigten sich in ihrer Berichterstattung erstaunt bis erfreut über die Bahn-Ausbaupläne von Bundesrat Albert Rösti. Der «roi du pétrole» und «Autolobbyist» habe sich nun doch als «Bahnfan» gezeigt, befanden die Aargauer Zeitung und 24heures. Besonders erfreute Stimmen fanden sich in den Westschweizer Medien, welche die Aufnahme des Tunnels Morges-Perroy und die zusätzlichen Mittel für den Ausbau des Bahnhofs Genf begrüßten. Die Tribune de Genève und 24heures sprachen vom «Jackpot» für die Genferseeregion. Kritische Stimmen wurden aus dem Tessin laut. Der Corriere del Ticino schätzte die Strategie des Bundesrat als inakzeptabel ein. Das Projekt AlpTransit werde in der Strategie Bahn 2050 unzureichend aufgenommen, obwohl das Parlament sich zuvor für die Förderung des «Verkehrskreuzes Schweiz» ausgesprochen habe. Auch umwelt- und sicherheitstechnische Anliegen sowie der Wunsch des Kantons Tessin, die Strecke Mailand-Chiasso weiter auszubauen, seien nicht in die bundesrätliche Botschaft aufgenommen worden.<sup>4</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

Als sich der Bundesrat im Vorjahr gegen die Einführung einer Umweltetikette aussprach, welche neben der Energieeffizienz von Personwagen auch deren Umweltbelastung ausweisen würde, beschloss er gleichzeitig die Weiterentwicklung der bestehenden Energieetikette. Mit den vorgeschlagenen Neuerungen soll unter anderem sichergestellt werden, dass **CO<sub>2</sub>-Emissionen die Einteilung in die Energieeffizienzkategorien stärker beeinflussen**. Konkret soll der absolute Treibstoffverbrauch die Kategorie-Einteilung neu zu 65% beeinflussen. Dies bedeutet eine Stärkung gegenüber dem Kriterium des Leergewichtes, welches nun statt wie bisher zu 40%, neu nur noch zu 35% in die Beurteilung einfließt. Die Änderung will zudem, dass die Werbung in Printmedien wie auch in den visuell-elektronischen Medien den Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Energieetikette gut ersichtlich darstellt. In der Anhörung stimmten die meisten der Vernehmlassungsteilnehmer dem Entwurf zu, wenn auch beinahe alle mit Vorbehalt. Klar gegen die Anpassung stellten sich die FDP, die SVP und der Schweizerische Gewerbeverband (SGV). Neben administrativem Mehraufwand befürchteten der SGV und die SVP eine Benachteiligung des Gewerbes und der Randregionen. Die FDP machte geltend, dass mit der beschlossenen Änderung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, wonach neu zugelassene Autos einen Emissionsgrenzwert von 130 g/km CO<sub>2</sub> nicht überschreiten dürfen, die Energieetikette überflüssig sei.<sup>5</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 31.12.2011  
MARLÈNE GERBER

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.11.2016  
DIANE PORCELLANA

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Le projet de couplage a rencontré un large soutien - tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres

organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.

Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen.<sup>6</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.11.2016  
DIANE PORCELLANA

La **procédure de consultation** a permis de recueillir 256 avis relatifs à la **politique climatique post-2020**, particulièrement quant à l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat, la révision de loi sur le CO<sub>2</sub> et l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques. La ratification de l'Accord de Paris récolte un large soutien. Toutefois, les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont plus disputés. La plupart des participants sont favorables à l'objectif global de réduction des émissions de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. A propos de la répartition des parts de réduction d'émissions entre la Suisse et l'étranger, une très faible majorité estime que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet. Les acteurs de l'économie, les entreprises et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. Finalement, la fixation d'un objectif moyen révèle des avis mitigés. Au sujet du couplage des SEQE, seul un quart des participants s'y oppose. Du côté des partisans, un nombre important d'acteurs doutent de l'efficacité du système européen en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres souhaiteraient intégrer l'aviation dans le SEQE pour que le secteur réduise aussi ses émissions. Pour le projet de révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO<sub>2</sub> perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants est favorable au maintien des exemptions de la taxe sur le CO<sub>2</sub> perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules, au maintien des activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels. Un tiers des participants est pour l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> au fond de technologie, ne rencontre pas de soutien. Suite à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats. Le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été transmis au Parlement dans le cadre d'une procédure accélérée.<sup>7</sup>

L'**approbation de l'Accord de Paris** a été discutée dans le cadre de la **consultation** sur la politique climatique de la Suisse, en même temps que le projet de couplage du SEQE suisse et européen, et la révision totale de loi sur le CO<sub>2</sub>. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politique énergétique, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Environ 95% des participants sont favorables à la ratification de l'accord. Tous les cantons sauf Schwyz, les partis politiques excepté l'UDC, les conférences et les commissions communales, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie excepté Swissoil, les représentants du secteur des transports et les organisations de protection de l'environnement figurent parmi les partisans. Ils s'attendent à des effets positifs sur l'économie suisse et soulignent l'efficacité de l'accord pour lutter contre les changements climatiques. Les quelques opposants estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont trop élevés, et que la croissance économique et la compétitivité de la Suisse seraient mises en péril.

Concernant l'objectif global (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030) et l'objectif moyen (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% en moyenne par rapport à 1990 entre 2021 et 2030) de la Suisse, les positions sont moins unanimes. Un peu plus de la moitié des participants est d'accord avec le principe de l'objectif global. La Suisse refléterait ainsi une image responsable. S'agissant de l'objectif moyen, 43 participants s'y opposent contre 37 en faveur. Certains interrogés aimeraient que les objectifs soient augmentés, alors que d'autres voudraient les voir à la baisse. La majorité des organisations de protection de l'environnement et de politique énergétique, quelques associations faitières de l'économie et des partis politiques, cantons et communes refusent les objectifs car ils ne sont pas assez ambitieux. Enfin, des participants voudraient seulement l'objectif global. C'est maintenant au tour du Parlement, de statuer sur le projet d'approbation de l'Accord de Paris.<sup>8</sup>

Le **projet de révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020** a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO<sub>2</sub> perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO<sub>2</sub> perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faitières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO<sub>2</sub>. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> au fond de technologie est refusée par les

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Verbände

### Verbände

#### Jahresrückblick 2021: Verbände

2021 wurde die Verbandslandschaft in der Schweiz wie schon im Vorjahr wesentlich durch das Coronavirus und die Massnahmen zu dessen Bekämpfung geprägt. So versuchten die Dachverbände der Arbeitgebenden und der Gewerkschaften wie auch zahlreiche Branchenverbände wiederholt mit Positionsbezügen auf die Pandemiepolitik der Behörden Einfluss zu nehmen. Während in der Unterstützung für Hilfgelder und Kurzarbeit im Grossen und Ganzen Einigkeit zwischen Gewerkschaften und Verbänden der Arbeitgebenden aus verschiedenen Branchen herrschte, traten bei anderen Massnahmen deutliche Interessengegensätze zutage. Besonders stark profilierte sich in der Öffentlichkeit **GastroSuisse** mit seinem Präsidenten Casimir Platzer, der sich im Frühjahr immer wieder mit markigen Worten gegen die Schliessung der Innenräume von Gastbetrieben und im Herbst gegen die Zertifikatspflicht in Restaurants äusserte. Diese Forderungen brachten Platzer nicht nur mit manchen Gegenstimmen aus den eigenen Reihen in Konflikt, sondern auch mit **Economiesuisse** und dem Schweizer **Arbeitgeberverband** (SAV): Die beiden Dachverbände befürworteten die Zertifikatspflicht, forderten aber vom Bundesrat verbindliche Aussagen darüber, ab welchen Impfquoten er welche Lockerungsschritte ausrufen werde. Der **Gewerbeverband** (SGV) gab wie der SAV und Economiesuisse bei beiden Abstimmungen über das Covid-19-Gesetz die Ja-Parole heraus, markierte aber ansonsten grössere Distanz zu den Massnahmen des Bundes.

Auch die Gewerkschafts-Dachverbände **SGB** und **Travail.Suisse** unterstützten die beiden Covid-Vorlagen. Darüber hinaus wiesen die Gewerkschaften immer wieder auf die zentrale Bedeutung der Kurzarbeit, des Erwerbsersatzes und der Unterstützungsgelder für betroffene Unternehmen hin, um die sozialen und wirtschaftlichen Folgen der Pandemie zu begrenzen. Mit der Argumentation, dass ein vorsichtiger Weg letztlich schneller aus der Krise führe, mahnten SGB und Travail.Suisse bei Diskussionen über Massnahmenlockerungen meist zu behutsamen Schritten. Zu ihren Hauptforderungen zählten im Weiteren die Umsetzung und Kontrolle von Schutzkonzepten am Arbeitsplatz sowie die Sicherstellung der Fürsorgepflicht der Arbeitgebenden auch im Homeoffice.

Eine strikte oder sogar absolute Beachtung individueller Freiheitsrechte und ein verhältnismässiges Vorgehen des Staats gehörten zu den Hauptforderungen mehrerer politischer **Gruppierungen, die im Zuge der Proteste gegen die Covid-19-Massnahmen entstanden** und in der öffentlichen Debatte teilweise starke Beachtung fanden. Zu den prominentesten dieser neuen Organisationen zählten die «Freunde der Verfassung», die im Herbst 2021 bereits über 12'000 Mitglieder zählten und die gleich bei mehreren Referenden und Initiativen eine bemerkenswerte Fähigkeit zum Sammeln von Unterschriften an den Tag legten. Weitere Organisationen, die sich zu Sprachrohren der Covid-Protestbewegung entwickelten, waren die an die jüngere Generation gerichtete Gruppierung «Mass-voll!», das «Aktionsbündnis Urkantone für eine vernünftige Corona-Politik» sowie die «Freiheitstrychler». Auch wenn es zwischen diesen Organisationen bisweilen Differenzen über Inhalte und Stil gab, waren sie in ihrer Opposition gegen das Covid-19-Gesetz und gegen dessen zweite Revision geeint; sie unterlagen indessen in beiden Volksabstimmungen klar.

Aber auch unabhängig von der Pandemie machten Verbände und Organisationen im Jahr 2021 von sich reden, so beispielsweise die **Operation Libero**, die sich gleich zu Beginn des Jahres mit einem medienwirksamen Crowdfunding erfolgreich aus einem Engpass bei der Finanzierung ihrer Fixkosten befreite, im Oktober mit Sanija Ameti eine profilierte neue Co-Präsidentin präsentierte und kurz darauf zusammen mit den Grünen eine Volksinitiative für eine engere Zusammenarbeit der Schweiz mit der EU ankündigte.

Eher gegen den eigenen Willen geriet im Herbst die **Gewerkschaft Unia** in die Schlagzeilen, weil der beträchtliche Umfang ihres Vermögens bekannt wurde. Die Unia musste sich in der Folge gegen verschiedene Kritikpunkte verteidigen. Die Diskussion

befeuerte aber auch übergeordnete Debatten, die bereits davor am Laufen gewesen waren, namentlich jene um eine angemessene Transparenz in der Politikfinanzierung und jene um eine korrekte Abgeltung der Sozialpartner für ihre quasistaatlichen Aufgaben bei der Kontrolle der Einhaltung allgemeinverbindlicher Gesamtarbeitsverträge.

Auf der Seite der **Arbeitgeber-Dachverbände** bekannten sich Economiesuisse, der SGV und der SAV 2021 zum Ziel, in Zukunft eine stärkere und harmonischere Zusammenarbeit zugunsten der gemeinsamen Interessen zu pflegen. Das Bekenntnis ist als Neuanlauf zu werten, nachdem in den Vorjahren – etwa vor der Abstimmung zur Konzernverantwortungsinitiative Ende 2020 – beträchtliche Spannungen zwischen SGV und Economiesuisse zutage getreten waren und sich die Wirtschaftsverbände bei verschiedenen Volksabstimmungen nur mit Mühe oder gar nicht hatten durchsetzen können. Dasselbe war im Jahr 2021 namentlich bei den Abstimmungen über das Freihandelsabkommen mit Indonesien und das E-ID-Gesetz der Fall.

Auch andere Verbände **engagierten sich mit wechselndem Erfolg in Abstimmungskämpfen**. So konnte etwa der Bauernverband nach einer von ihm angeführten Kampagne, die zu einer aussergewöhnlich starken Mobilisierung der ländlichen Bevölkerung beitrug, im Juni die Ablehnung der Trinkwasserinitiative und der Pestizidinitiative feiern. Intern gespalten war bei der Parolenfassung zur Trinkwasserinitiative der Interessenverband der biologischen Landwirtschaft BioSuisse, eine Mehrheit seiner Delegierten entschied sich schliesslich für eine Nein-Empfehlung; die Pestizidinitiative wurde von BioSuisse hingegen unterstützt. Bei der Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gehörten Verbände des Autogewerbes und der Erdölindustrie, der Hauseigentümergeverband und GastroSuisse zu den Siegern. Die Gewerkschaften wiederum konnten mit der Ablehnung des E-ID-Gesetzes und der Annahme der vom Berufsverband der Pflegefachleute (SBK) lancierten Pflegeinitiative Erfolge feiern; dies ist umso bemerkenswerter, als davor noch nie in der Schweizer Abstimmungsgeschichte eine gewerkschaftlich initiierte Volksinitiative an der Urne angenommen worden war. Auf ähnlich erfolgreiche Kampagnen in der Zukunft hoffen nebst der Operation Libero mit der oben erwähnten Europainitiative auch GastroSuisse mit seiner im März angekündigten Volksinitiative für «gerechte Entschädigungen» in künftigen Pandemiefällen sowie die GSoA mit ihrer Volksinitiative «Stopp F-35», welche die vom Bund geplante Beschaffung von Kampfflugzeugen des Typs F-35 unterbinden soll und für die 2021 bereits die Unterschriftensammlung begann.

Der **Anteil der Verbände an der Presseberichterstattung** bewegte sich 2021 auf ähnlichem Niveau wie in den beiden Vorjahren (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang). Im Jahresverlauf nahmen Verbände zwischen September und November am meisten Raum ein (vgl. Abbildung 1). Dies hatte zum einen mit der Berichterstattung zum Unia-Vermögen und zum SBK als Initiant der Pflegeinitiative zu tun. Noch mehr trug die Kategorie «Andere Verbände» bei, von denen neben der Operation Libero und GastroSuisse vor allem Gruppierungen der Klimabewegung – unter anderem mit Protestaktionen von Extinction Rebellion und einer Klage der Klimaseniorinnen – in der Presse von sich reden machten.<sup>10</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 31.12.2022  
HANS-PETER SCHAUB

## Jahresrückblick 2022: Verbände

In der Schweizer Verbandslandschaft kam es im Jahr 2022 zu einigen Veränderungen. So löste sich etwa die Aktion für eine unabhängige Schweiz (AUNS), die mit dem EWR-Nein vor genau 30 Jahren ihren grössten Erfolg gefeiert hatte, auf Betreiben ihres Gründervaters Christoph Blocher auf und schloss sich mit zwei kleineren EU-kritischen Vereinen zur neuen Organisation **«Pro Schweiz»** zusammen. Angestrebt wird eine verbesserte Referendums- und Initiativfähigkeit, nachdem es um die AUNS zuletzt relativ ruhig geworden war. Mit der Neutralitätsinitiative beschloss «Pro Schweiz» an ihrer Gründungsversammlung denn auch gleich die Lancierung ihres ersten Initiativprojekts.

Auch bei den grossen **Wirtschaftsverbänden** gab es Neuerungen. Nachdem sich **Economiesuisse**, der **Arbeitgeberverband** (SAV) und der **Gewerbeverband** (SGV) schon 2021 zu einer engeren Zusammenarbeit bekannt hatten, schlossen sie im Sommer 2022 auch mit dem **Bauernverband** (SBV) eine **«strategische Allianz»**. Die vier Allianzpartner wollen sowohl bei Abstimmungskämpfen als auch im Hinblick auf die eidgenössischen Wahlen 2023 vermehrt «gemeinsam für eine wirtschafts- und agrarfreundliche Politik kämpfen». Der Schritt wurde weitherum als Reaktion darauf gewertet, dass die

Wirtschaftsverbände zuletzt zunehmend Schwierigkeiten bekundet hatten, bei Volksabstimmungen Mehrheiten für ihre Positionen zu erhalten. Auch 2022 mussten sie aus ihrer Sicht schmerzhafteste Abstimmungs-niederlagen einstecken, einerseits mit der Annahme der Initiative für ein Tabakwerbeverbot und des Filmgesetzes, andererseits mit der Ablehnung der Reformen der Stempelsteuer und der Verrechnungssteuer. Dass sie sich hingegen im September mit dem Ja zur AHV-21-Reform an der Urne knapp durchsetzen konnten, wurde teilweise als erste Frucht der neuen Allianz mit dem SBV interpretiert. Der SBV wiederum konnte sich über das deutliche Nein zur Massentierhaltungsinitiative freuen.

Eine besondere Entwicklung nahm im Jahresverlauf das Verhältnis zwischen den **Krankenkassenverbänden Curafutura und Santésuisse**, das meist angespannt gewesen war, seitdem sich Curafutura 2013 von Santésuisse abgespalten hatte: Aufgrund zahlreicher inhaltlicher Differenzen, aber offenbar auch persönlicher Animositäten erreichte dieses Verhältnis im Frühling 2022 zunächst einen Tiefpunkt, und Gesundheitspolitikerinnen und -politiker aus dem gesamten politischen Spektrum äusserten erheblichen Unmut über die schwierige Zusammenarbeit mit den tief zerstrittenen Verbänden. Bis im Herbst entspannte sich das Verhältnis indessen deutlich, und beide Verbandsspitzen sprachen gar öffentlich von einer möglichen Wiedervereinigung.

Keine Fusion wird es bis auf Weiteres zwischen dem **VPOD** und dem **Bundespersonalverband** (PVB) geben. Nachdem die beiden **Gewerkschaften** einen solchen Schritt 2022 zunächst erwogen hatten, wurde diese Option vom PVB schliesslich verworfen. Der PVB will stattdessen eine Lösung aushandeln, bei der er als Kollektivmitglied dem VPOD beitreten könnte, womit seine unabhängige Rechtspersönlichkeit gewahrt bliebe und dennoch eine engere Verzahnung der beiden Gewerkschaften erreicht würde.

Die **Syna** sorgte einerseits mit internen Konflikten für Aufmerksamkeit und andererseits mit einem von ihr und der **Unia** intensiv geführten Kampf mit dem **Baumeisterverband** (SBV) um Anpassungen am Landesmantelvertrag im Bauhauptgewerbe. Die Gewerkschaften veranlassten in dessen Rahmen im Herbst eine landesweite Reihe von Arbeitsniederlegungen auf Baustellen.

An der Abstimmungsurne war die Bilanz auch für die Gewerkschaften gemischt: Während sie bei der Erhöhung des Frauenrentenalters im Rahmen der AHV-Reform und beim Medienpaket schmerzhafteste Niederlagen einstecken mussten, standen sie bei den Abstimmungen zur Stempel- und zur Verrechnungssteuer sowie zum Filmgesetz auf der Siegerseite.

Schwierig verlief das Jahr für mehrere Organisationen, die in den letzten Jahren im Rahmen der **Protestbewegung gegen die Covid-19-Massnahmen** des Bundesrats entstanden waren. So wurden die **«Freunde der Verfassung»** von internen Konflikten und zwei Rücktrittswellen aus dem Vereinsvorstand erschüttert. Auch bei den **Freiheitstrychlern** entbrannte ein heftiger Konflikt zwischen zwei Führungspersonen, es kam zu Drohungen und Polizeieinsätzen. Der **Verein «Mass-voll»** wiederum musste gleich zu Beginn des Jahres eine grössere Abspaltung verkraften, als viele Mitglieder einen neuen Verein mit weniger politischer Ausrichtung gründeten. Insgesamt wurde es um diese Organisationen im Vergleich zum Vorjahr deutlich stiller, teils wohl wegen einer gewissen Lähmung durch diese internen Konflikte und teils wegen des Wegfalls der wichtigsten Triebfeder und Zielscheibe ihrer Proteste: Der Bundesrat hatte im Frühling 2022 die meisten Covid-Massnahmen aufgehoben. Dem Versuch eines Teils der Bewegung, unter dem Namen **«Aufrecht Schweiz»** bei verschiedenen kantonalen und kommunalen Parlaments- und Regierungswahlen politische Ämter zu erringen, war kein Erfolg beschieden. Die **«Freunde der Verfassung»** und **«Mass-voll»** konnten sich immerhin über die Ablehnung des Medienpakets im Februar freuen, zu dessen Gegnerinnen und Gegnern sie zählten.

Auch verschiedene **Gruppierungen der Klimabewegung** vermochten sich und ihre Forderungen nach griffigeren Klimaschutzmassnahmen ins mediale Scheinwerferlicht zu rücken. Um dies zu erreichen und der Dringlichkeit ihrer Anliegen Nachdruck zu verleihen, bedienten sie sich nebst Demonstrationen auch umstrittener und möglicherweise unerlaubter Aktionsformen. Dazu gehörten beispielsweise ein Aufruf zur Militärdienstverweigerung (Waadtländer Sektion von **«Klimastreik Schweiz»**), die Blockade von Verkehrsachsen (**«Renovate Switzerland»**) oder das Luftablassen aus Reifen von Geländewagen (**«The Tyre Extinguishers»**). Kritikerinnen und Kritiker monierten, dass sich solche Gruppierungen radikalisiert hätten und damit den eigenen Anliegen einen Bärendienst erwiesen, weil sie die breite Öffentlichkeit gegen sich

aufbrächten und diese mehr über die Aktionsformen als über die inhaltlichen Forderungen der Klimabewegung diskutiere.

Insgesamt waren die Verbände **in den Medien etwa gleich oft Thema** wie in den beiden Vorjahren. Erhöhte Aufmerksamkeit gab es im Februar für die doppelte Abstimmungsniederlage der Economiesuisse (Kategorie «Industrieverbände»), im Mai für die Bemühungen der Tourismusverbände um die Einstellung ukrainischer Flüchtlinge, im Frühling für die Konflikte bei den Covid-Protestorganisationen und für die F-35-Initiative der GSoA («ausserparteiliche Interessen») und schliesslich im Herbst für die Arbeitsniederlegungen auf den Baustellen und die Lohnforderungen der Gewerkschaften (siehe die APS-Zeitungsanalyse 2022 im Anhang).<sup>11</sup>

### Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum

Mit der **Ablehnung der Mutterschaftsversicherung** in der Volksabstimmung konnte der **Schweizerische Gewerbeverband (SGV) 1987 einen weiteren referendumpolitischen Erfolg erzielen**. Es handelte sich dabei – nach dem Raumplanungsgesetz, dem Hochschulförderungsgesetz und der Innovationsrisikogarantie – um die vierte Vorlage, die seit 1976 vom SGV mit dem Referendum zu Fall gebracht worden war. Dass er damit einen von bürgerlichen Parlamentariern eingebrachten Lösungsvorschlag torpedierte, stellte ein Indiz für das teilweise recht spannungreich gewordene Verhältnis zwischen dem SGV und den bürgerlichen Parteien dar. Weitere Anlässe für derartige Konflikte bestehen namentlich in der Umwelt- und in der Verkehrspolitik und dürften in Zukunft noch bedeutsamer werden. Dabei geht es nicht nur um die Ablehnung einzelner Massnahmen, sondern auch um grundsätzliche Fragen. So sagte der SGV der Einführung von umweltpolitischen Lenkungssteuern grundsätzliche Opposition an und stellte sich damit gegen die Freisinnigen, welche diesem Instrument im Rahmen einer marktwirtschaftlichen Ordnung grosses Gewicht beimessen.<sup>12</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 28.11.1987  
HANS HIRTER

---

1) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99

2) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.

3) NZZ, 5.3.13.

4) BBI, 2023 2061; Ergebnisbericht zur Vernehmlassung; 24H, AZ, CdT, Lib, TG, 17.8.23; SZ, 18.8.23

5) Ergebnisse der Anhörung einsehbar unter [www.admin.ch](http://www.admin.ch).

6) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16

7) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16

8) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; OFEV-Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à l'Accord de Paris; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16

9) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16

10) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verbände

11) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Verbände

12) SGZ, 9.4., 2.7. und 26.11.87; TAM, 28.11.87; Gewerbliche Rundschau, 1987, Nr. I.