

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr, Klimapolitik
Akteure	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

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

Bevorzugte Zitierweise

Ammann, Amando; Baltisser, Lena; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Schaub, Hans-Peter 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Klimapolitik, Schweizerischer Gewerbeverband (SGV), 1990 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Beziehungen zur EU	1
Infrastruktur und Lebensraum	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	3
Umweltschutz	5
Klimapolitik	5
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	7
Verbände	7
Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum	10

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
EHS	Emissionshandelssystem
AMAG	AMAG Automobil und Motoren AG
VFAS	Verband Freier Autohandel Schweiz
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
GSoA	Gruppe für eine Schweiz ohne Armee
TCS	Touring Club Schweiz
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
PVB	Personalverband des Bundes
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
SBK	Schweizer Berufsverband der Pflegefachfrauen und Pflegefachmänner
Syna	Organisation für Arbeitnehmende
EV	Erdöl-Vereinigung
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Union
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ASIN	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
USS	Union syndicale suisse
USAM	Union suisse des arts et métiers
SSP	syndicats des Services publics
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
AMAG	AMAG Automobil und Motoren AG
VFAS	Association Independant Commerce Automobile Suisse
SEV	Syndicat du personnel des transports
GSsA	Groupe pour une Suisse sans Armée
TCS	Touring Club Suisse
USP	Union Suisse des Paysans
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
UPS	Union Patronale Suisse
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles

Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
APC	Association du personnel de la Confédération
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
ASI	Association suisse des infirmiers et infirmières
Syna	Organisation interprofessionnelle de travailleuses et de travailleurs
UP	Union Pétrolière
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne (anciennement Cour de justice des Communautés européennes CJCE)

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Beziehungen zur EU

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.06.2023
AMANDO AMMANN

Ende Juni 2022 **verabschiedete der Bundesrat die Eckwerte für ein neues Verhandlungsmandat mit der EU**. Im Vorfeld wurde in der Öffentlichkeit die Hoffnung geäussert, dass die Verhandlungsgrundlage dieses Mal besser sei als jene beim gescheiterten institutionellen Rahmenabkommen. Die vom Bundesrat präsentierten Eckwerte sollen als Grundlage für weitere Gespräche und als Leitlinien für mögliche künftige Verhandlungen mit der EU dienen. Der Bundesrat definierte damit also jene Bereiche, die in einem künftigen Verhandlungsmandat abgedeckt werden sollten. Ergänzt wurden diese durch Oberziele allfälliger Verhandlungen und durch spezifische Ziele in einzelnen Bereichen. Zu den Oberzielen gehören unter anderem: Eine Stabilisierung des bilateralen Wegs und dessen für die Schweiz massgeschneiderte Entwicklung; hindernisfreie Binnenmarktbeiträge in den Bereichen Landverkehr, Luftverkehr, Landwirtschaft, Strom, Lebensmittelsicherheit sowie in allen Kapiteln des Abkommens über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen; der Abschluss eines Stromabkommens, eines Abkommens im Bereich Lebensmittelsicherheit und eines Gesundheitsabkommens; die Zulassung der Schweiz zu EU-Programmen wie beispielsweise Horizon 2021-2027. Im Gegenzug zu diesen Zugeständnissen biete die Schweiz Hand zu institutionellen Lösungen zur Erhöhung der Rechtssicherheit bei bestehenden und künftigen Binnenmarktverträgen. Zudem wolle die Schweiz sektoriell eingeschränkte staatliche Beihilferegulungen der EU übernehmen und die Verstärkung der Kohäsionszahlungen an die EU prüfen.

Der Bundesrat teilte in seiner Medienmitteilung mit, dass die betroffenen Bundesämter damit beauftragt worden seien, die noch offenen Punkte in Gesprächen mit der EU zu klären, unter anderem die Frage, wie die neuen Abkommen in das Verhandlungspaket integriert werden sollen. Er kündigte an, bis Ende Jahr die Verabschiedung des Verhandlungsmandats vorzubereiten, sofern die internen Arbeiten und die Gespräche mit der EU weiterhin gut verliefen.

Die Schweizer Öffentlichkeit reagierte unterschiedlich auf die Positionsbestimmung des Bundesrats. Während der Schweizerische Gewerkschaftsbund und Travail Suisse auf viele ungelöste Probleme verwiesen und den präsentierten Kompromissen kritisch gegenüber standen, betonte der Arbeitgeberverband, dass die «allermeisten offenen Punkte» bei den flankierenden Massnahmen gelöst werden konnten. Die Eckpunkte stiessen auch bei den Parteien nicht auf uneingeschränkte Gegenliebe. FDP-Nationalrat Hans-Peter Portmann (fdp, ZH) bezeichnete die Eckwerte vor der Verabschiedung des Verhandlungsmandats als unnötigen Zwischenschritt, der nur dazu diene, «alle ruhigzustellen». Die SVP monierte laut «La Liberté», dass der Bundesrat mit diesen Eckwerten die Souveränität des Landes opfern wolle. SVP-Aussenpolitiker Franz Grüter (svp, LU) kritisierte, dass die heiklen Punkte wie die dynamische Rechtsübernahme oder die Streitbeilegung mit dem EuGH als Entscheidungsinstanz die gleichen wie beim institutionellen Rahmenabkommen seien. Ebenfalls unzufrieden, wenngleich aus anderen Gründen, waren die Grünen. Sie warfen dem Bundesrat vor, die Verhandlungen mit der EU bis nach den nationalen Wahlen im Herbst 2023 zu verzögern. Sibel Arslan (basta, BS) sprach dem Bundesrat den politischen Willen und den Mut zu Verhandlungen ab. Auch SP-Nationalrat Eric Nussbaumer (sp, BL) störte sich in der «Republik» an dieser Verlangsamung der Gespräche, denn damit sei nichts zu gewinnen. Ähnliches vernehme man auch aus Brüssel, berichtete die NZZ. Der Sprecher der Europäischen Kommission gab zu Protokoll, dass man die Ankündigung des Bundesrates zur Kenntnis nehme und bereit sei, die laufenden Sondierungsgespräche fortzusetzen. Das übergeordnete Ziel für die EU sei es, eine systemische Lösung für alle strukturellen Fragen in den verschiedenen Abkommen zu finden. Für die EU sei jedoch ein «glaubwürdiger Zeitplan» wichtig, man wolle die Verhandlungen noch während der Amtszeit der derzeitigen Kommission zu Ende führen. Auch die Gewerkschaften, deren Vorbehalte gegen das institutionelle Rahmenabkommen mitverantwortlich für dessen Scheitern gewesen waren, äusserten sich zu den Eckwerten des Bundesrates. SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard (sp, VD) warf Bundesrat Cassis vor, schönfärberisch über die Fortschritte im EU-Dossier zu kommunizieren. Seiner Meinung nach nehme man in den Gesprächen mit der EU kaum etwas von diesen vermeldeten Fortschritten wahr, da sich die EU-Kommission auf ihre Positionen aus den Verhandlungen zum Rahmenabkommen berufe. Der SGB befürchtete nicht nur die Schwächung des Schweizer Lohnschutzes, sondern auch Forderungen der EU in weiteren Bereichen wie

der Spesenregelung oder bei der Liberalisierung des Service public. Pierre-Yves Maillard nannte das Schienennetz oder den Strommarkt als Beispiele, bei denen man hart bleiben müsse. Er bezeichnete die Gefahr eines erneuten Scheiterns der Verhandlungen angesichts der derzeitigen Ausgangslage als «gross». ¹

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 a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres. ²

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. ³

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. ⁴

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrisio-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ». ⁵

MOTION
DATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP. ⁶

Le TCS, Economiesuisse et l'Union suisse des arts et métiers (USAM) se sont élevés contre le projet gouvernemental concernant "Road Pricing". Economiesuisse a estimé qu'un tel dispositif ne s'attaquait pas aux véritables problèmes du trafic routier, qui ne peuvent être résolus qu'au niveau de la planification régionale des transports. L'USAM a pour sa part insisté sur les conséquences néfastes pour les petits commerces de quartier, relevant à l'inverse que cette nouvelle taxe serait une aubaine pour les grands centres commerciaux situés en périphérie des villes. Enfin, le TCS a considéré qu'une telle mesure n'était pas nécessaire en Suisse, la lutte contre l'engorgement des villes et agglomérations étant l'apanage du fonds d'infrastructure. En se référant à l'exemple londonien, ces groupes d'intérêts ont de surcroît souligné que le renchérissement des transports privés et professionnels pourrait atteindre 50%.⁷

Im November 2023 beschloss der Bundesrat, die **Steuerbefreiung auf Elektrofahrzeuge** per 1. Januar 2024 **aufzuheben**. Diese **Änderung der Automobilverordnung** war Teil des im Januar 2023 beschlossenen Bereinigungskonzepts für den Staatshaushalt. Elektrofahrzeuge waren seit der Einführung der Automobilsteuer im Jahr 1997 von der Steuer ausgenommen. Dadurch sollten marktwirtschaftliche Anreize für die Entwicklung und Förderung der Elektromobilität gesetzt werden. In den letzten Jahren wurde nun eine grosse Zunahme an Elektrofahrzeugen verzeichnet. Laut dem Bundesrat wurden im Jahr 2022 insgesamt über 45'000 Elektrofahrzeuge importiert. Es wird erwartet, dass sich dieser Marktanteil von rund 25 Prozent in den folgenden Jahren weiter vergrössern wird. Diese Zunahme der Fahrzeuge mit Alternativantrieb verursache jedoch auch einen bedeutsamen Steuerausfall. Für das Jahr 2022 wurde dieser auf CHF 78 Mio. geschätzt. Der Bundesrat war der Ansicht, dass die Elektromobilität keiner gesonderter Förderung mehr bedürfe und die Steuerbefreiung aufgehoben werden könne. Ab dem 1. Januar 2024 sollte für Elektrofahrzeuge der reguläre Steuersatz von 4 Prozent auf den Importpreis gelten. Der Bundesrat schätze die so entstehenden Mehreinnahmen auf bis zu CHF 150 Mio. pro Jahr. Die neu generierten Steuereinnahmen sollten dabei den allgemeinen Bundeshaushalt entlasten und in den NAF eingelegt werden.

In der **Vernehmlassung** zur geplanten Änderung der Automobilsteuer fielen die Stimmen grossmehrheitlich positiv aus. Unterstützung fand das bundesrätliche Vorhaben beispielsweise bei 18 Kantonen sowie bei den Grünen, der SP, der FDP und der Mitte. Ein Drittel der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützte den Entwurf zwar im Grunde, forderte jedoch, dass die Aufhebung der Steuer zu einem späteren Zeitpunkt oder schrittweise geschehen solle (u.a. GLP, sgV, economiesuisse, TCS, AGVS, strasseschweiz und die acht restlichen Kantone). Befürchtet wurde dabei unter anderem, dass der Anteil der Elektrofahrzeuge zum gegebenen Zeitpunkt noch zu gering sei, um den steuerlichen Anreiz sofort und vollständig aufzuheben. Darüber hinaus sahen diese Kritikerinnen und Kritiker mit der vorgeschlagenen Lösung die Planbarkeit für die Automobilbranche gefährdet. Nur einzelne Vernehmlassungsteilnehmende lehnten die mit dem Entwurf geforderte Aufhebung der Steuerbefreiung ab (SVP, Travail.suisse, AMAG, auto-schweiz, Swiss eMobility, suisse.ing, VFAS), wobei die Gründe dafür auseinandergingen. Während einige ebenfalls die sofortige Aufhebung der Anreizinstrumente und die damit einhergehende mangelnde Planbarkeit für die Automobilbranche bemängelten, lehnte etwa die SVP den Entwurf ab, weil sie die Gleichbehandlung von Fahrzeugen mit und ohne Elektromotor durch eine generelle Abschaffung der Automobilsteuer erreichen wollte.

Unter Verweis auf die mehrheitlich positiven Rückmeldungen in der Vernehmlassung **hielt der Bundesrat an seinem Vorschlag fest** und beschloss die Aufhebung der Steuerbefreiung per 1. Januar 2024, ohne weitere Anpassungen an seinem Vernehmlassungsentwurf vorzunehmen.⁸

Umweltschutz

Klimapolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.12.2011
MARLÈNE GERBER

Als sich der Bundesrat im Vorjahr gegen die Einführung einer Umweltetikette aussprach, welche neben der Energieeffizienz von Personenwagen auch deren Umweltbelastung ausweisen würde, beschloss er gleichzeitig die Weiterentwicklung der bestehenden Energieetikette. Mit den vorgeschlagenen Neuerungen soll unter anderem sichergestellt werden, dass **CO₂-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, CO₂-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 CO₂-Gesetzes, wonach neu zugelassene Autos einen Emissionsgrenzwert von 130 g/km CO₂ nicht überschreiten dürfen, die Energieetikette überflüssig sei.⁹

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 CO₂ 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.¹⁰

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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂, la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ 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 CO₂ perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ 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 CO₂ au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ 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.¹¹

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 CO₂. 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 CO₂ 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.¹²

Le projet de révision totale de la loi sur le CO2 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 SEQUE 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 CO2 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 CO2 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 CO2 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 CO2. 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 CO2 au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au fond de technologie est refusée par les organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.¹³

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 Erwerbersatzes 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 «Freiheitsrychler». 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 CO₂-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.¹⁴

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 Abstimmungsniederlagen 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 **Bundpersonalverband** (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 schmerzhaft 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 **Freiheitstryclern** 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).¹⁵

Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum

Wie der Vorort lehnte auch der Schweizerische Gewerbeverband sowohl die **verkehrs- und energiepolitischen Volksinitiativen** als auch den vom Parlament **vorgeschlagenen Energieartikel** ab. Von den mit Referenden bekämpften Vorlagen unterstützte er die Revision des Strassenverkehrsgesetzes, zum Rebbaubeschluss und zur Reform der Bundesrechtspflege sprach er sich nicht aus.¹⁶

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 03.07.1990
HANS HIRTER

1) Infoblatt Eckwerte BR vom 21.6.23; Medienmitteilung BR vom 21.6.23; Blick, 20.6., 21.6.23; AZ, Lib, NZZ, Republik, 22.6.23; LT, Republik, 23.6.23; BaZ, 24.6.23
2) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
3) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.
4) NZZ, 5.3.13.
5) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
6) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
7) NZZ, 8.12.07.
8) Ergebnisbericht; Medienmitteilung BR von 8.11.23
9) Ergebnisse der Anhörung einsehbar unter www.admin.ch.
10) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique

climatique post-2020; SN, 1.12.16

11) 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

12) 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

13) 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

14) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verbände

15) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Verbände

16) NZZ, 12.1., 27.3.; 29.3. und 3.7.90