

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Obwalden, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</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

Escher, Regina  
Holenstein, Katrin  
Porcellana, Diane

## Bevorzugte Zitierweise

Escher, Regina; Holenstein, Katrin; Porcellana, Diane 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Obwalden, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), 1983 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EDI</b>	Eidgenössisches Departement des Inneren
<b>EnDK</b>	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
<b>BPUK</b>	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<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>Swissmem</b>	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
<b>EV</b>	Erdöl-Vereinigung

---

<b>UE</b>	Union européenne
<b>DFI</b>	Département fédéral de l'intérieur
<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>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<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>Swissmem</b>	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
<b>UP</b>	Union Pétrolière

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 24.10.1983  
REGINA ESCHER

In mehreren Gegenden der Schweiz machte sich **Opposition gegen den Nationalstrassenbau** bemerkbar. Die Neuenburger Sektion des Verkehrs-Clubs der Schweiz reichte eine kantonale Initiative ein, welche die direkte Mitsprache des Volkes bei allen zukünftigen Nationalstrassen-Projekten auf Neuenburger Boden verlangt. Die bürgerliche Mehrheit der kantonalen Legislative lehnte das Begehren ab und unterstützte einen Gegenvorschlag des Regierungsrates. Als erster Schritt in Richtung einer Verhinderung der N8 ist eine von der «Aktion Jugend Obwalden» eingereichte Initiative gedacht, die das heute dem Kantonsrat zustehende Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen will. Im Kanton Solothurn genehmigten die Stimmbürger ein Volksbegehren für die Einreichung einer Standesinitiative zur Überprüfung der N5 (bzgl. N5 siehe auch Mo. 83.904). Im Kanton Thurgau hingegen verwarfen die Stimmbürger eine entsprechende Initiative hinsichtlich der N7. Vor allem aus staatspolitischen Gründen bedeutungsvoll ist der geplante Bau einer Nationalstrasse durch den Jura (Transjurane). Der Bundesrat beauftragte das EDI mit der Ausarbeitung einer Botschaft über die Aufnahme der Transjurane ins Nationalstrassennetz. Eine Verstärkung der Mitspracherechte des Volkes im kantonalen Strassenbau wurde von den Luzerner Stimmbürgern gutgeheissen. (Bzgl. N13 siehe auch Mo. 83.555 und Mo. 83.557).<sup>1</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 30.11.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Einen Erfolg auf regionaler Ebene erzielten die Autobahngegner im Kanton **Zürich**, wo der Souverän die **Einreichung einer Standesinitiative gegen das geplante Teilstück der N4 durch das Knonauer Amt** beschloss und gleichzeitig die vom Kantonsrat unterstützte Gegeninitiative des TCS verwarf. Im Kanton Bern lancierte der VCS eine Doppelinitiative, mit der er das Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen und damit den Verzicht auf den Ausbau der Grauholz-Autobahn erreichen möchte (siehe auch Tunnelvariante Po. 85.326). Im Streit um den Bau der N8 konnte ein alle Seiten befriedigender Kompromiss gefunden werden: Vertreter der Kantone Bern und Obwalden sowie des Bundes einigten sich darauf, auf die namentlich von der «Pro Obwalden» bekämpfte Brünig-Autobahn vorläufig zu verzichten und den Verkehr weiterhin auf der alten Passstrasse zu führen, während Ortsumfahrungen die Dörfer entlasten sollen (Bzgl. N8 siehe auch Ip. 85.574). Die eidgenössischen Räte waren dagegen nicht bereit, der Opposition gegen umstrittene Nationalstrassen-Teilstücke stattzugeben: Mit grossem Mehr lehnten sie die 1983 eingereichte **Standesinitiative (St. Iv. 83.202) des Kantons Solothurn ab, welche die Überprüfung des N5-Abschnitts Zuchwil-Biel verlangte**. Dabei machten namentlich Vertreter der Nachbarkantone Bern, Neuenburg und Jura das nationale Interesse an der raschen Realisierung einer durchgehenden Jurasüdfuss-Autobahn als wichtige Verbindung zwischen der Deutsch- und der Welschschweiz geltend. Den Landschaftsanliegen soll jedoch bei der Ausführung Rechnung getragen werden. Ohne Empfehlung überwies National- und Ständerat sieben Petitionen (siehe Pet. 83.257) zur umstrittenen Linienführung der N3 im Raum Bözberg-Birrfeld (AG) an die in dieser Frage zuständige Regierung. Ferner genehmigten sie einstimmig ein Abkommen mit Frankreich (siehe BRG 85.003), welches den Bau einer Autobahnbrücke bei Genf als Verbindung der N1 mit der französischen A40 vorsieht und den Autobahnzusammenschluss regelt.<sup>2</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

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 faïtières 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 faïtières 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>3</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 faïtières 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>4</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.11.2016  
DIANE PORCELLANA

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>5</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.11.2016  
DIANE PORCELLANA

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 organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.<sup>6</sup>

---

1) AB NR, 1983, S. 1845; AB NR, 1983, S. 1845 f.; AB SR, 1983, S. 713; Jahresbericht LITRA 1982/83; Vat., 8.2., 28.2.83; LNN, 31.3.83; 22.4.83; TA, 28.6.83; BaZ, 7.7.83, 27.10.83.; NZZ, 7.7. 7.10. und 24.10.83; TLM, 1.5.,16.8.,18.10.83; Suisse, 10.5.83; Bund, 23.6.83.; Verhandl. B. vers., 1983, V, S. 12

2) AB NR, 1985, S. 1316; AB NR, 1985, S. 1435 ff.; AB NR, 1985, S. 1859; AB NR, 1985, S. 935 ff.; AB SR, 1985, S. 189 ff.; AB SR, 1985, S. 318 f.; AB SR, 1985, S. 607; AB SR, 1985, S. 764 f.; BBl, 1985, I, S. 953 ff.; BBl, 1985, II, S. 1535.; Gesch. ber., 1985, S. 357; NZZ, 31.8.85 ; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 12 ff.; TA, 12.1.85; 19.1.85 ; 29.1.85; 5.2.85 ; 10. und 11.6.85; 22.6.85; 8.10.85; 30.11.85; SGT, 19.4.85; 28.5.85; Berner Presse vom 19.4.85; Presse vom 10.1.85 und 12.9.85; TW, 23.4.85; SGT, 4.1.85; 6.2.85; 2.4.85; 9.5.85; 16.7.85; 22.11.85; 30.11.85; SZ, 27. und 28.2.85 ; 7.5.85 ; 14.5.85 ; 24.9.85 ; 5.12.85. ; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 11; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 86

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

4) 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

5) 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

6) 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