

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Anderer Umweltschutzverband, Zürich
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Benteli, Marianne
Ehinger, Paul
Eperon, Lionel
Holenstein, Katrin
Müller, Eva
Porcellana, Diane
Strohmann, Dirk
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Ehinger, Paul; Eperon, Lionel; Holenstein, Katrin; Müller, Eva; Porcellana, Diane; Strohmann, Dirk; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Zürich, Anderer Umweltschutzverband, 1970 – 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Kernenergie	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Luftfahrt	3
Raumplanung und Wohnungswesen	3
Raumplanung	3
Umweltschutz	4
Naturschutz	4
Klimapolitik	5
Sozialpolitik	7
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	7
Sport	7

Abkürzungsverzeichnis

EU	Europäische Union
BASPO	Bundesamt für Sport
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
BAP	Bundesamt für Polizeiwesen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EHS	Emissionshandelssystem
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
TCS	Touring Club Schweiz
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
EV	Erdöl-Vereinigung
NAGRA	Nationale Genossenschaft für die Lagerung radioaktiver Abfälle

UE	Union européenne
OFSP	Office fédéral du sport
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
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
OPF	Office fédéral de la police
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
TCS	Touring Club Suisse
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
Aerosuisse	Fédération faïtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
UP	Union Pétrolière
CEDRA	Société coopérative nationale pour le stockage des déchets radioactifs

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Kernenergie

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.10.1997
LIONEL EPERON

Les analyses géologiques que la Coopérative pour l'entreposage des déchets radioactifs (CEDRA) a à charge de mener dans la région de Benken (ZH) en prévision de l'aménagement d'un éventuel dépôt final pour déchets hautement radioactifs ont continué de se heurter à une forte opposition régionale. Cette dernière n'a cependant pu empêcher que la campagne de mesures sismiques soit menée à terme, et ce en dépit de l'appel lancé par les associations antinucléaires «Bedenken» et «Igel» demandant aux propriétaires fonciers locaux de refuser l'accès de leurs terrains aux appareils de mesures. En revanche, les opérations de sondage que la CEDRA projette de mener dans le sous-sol du Weinland (ZH) ont été bloquées à la suite du recours déposé par «Bedenken» contre l'autorisation de construire une installation de forage que la commune de Benken avait octroyée quelque temps auparavant. Saisi du dossier, le Conseil d'Etat zurichois a débouté les recourants qui ont alors décidé de porter leur cause devant le tribunal administratif cantonal. Parallèlement, **la CEDRA a achevé avec succès son programme de mesures sismiques dans la région argovienne du Mettauertal**. Sur la base des données ainsi récoltées, la coopérative a alors annoncé son intention de déposer dans le courant de l'année 1998 une demande d'autorisation pour une campagne de sondages dans le District de Laufenburg (AG) auprès du Conseil fédéral.¹

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nach dem Entscheid des Parlaments vom Vorjahr über die Belassung der umstrittenen Teilstücke im Nationalstrassennetz startete der VCS zusammen mit regionalen Komitees vier eidgenössische Volksinitiativen gegen den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon (N 1), im Knonauer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16). Diese sogenannten Kleeblatt-Initiativen wurden gesamtschweizerisch von der SPS, der GPS sowie verschiedenen Umweltschutzorganisationen unterstützt. Sie kamen in weniger als drei Monaten zustande. Da mit der **Einreichung der vier** Initiativen für die Fortsetzung der Bauarbeiten keine aufschiebende Wirkung erzielt werden kann, drängten die Initianten auf ein rasches Tempo bei der Behandlung der Volksbegehren. Eine von der LdU/EVP-Fraktion eingereichte Motion (Mo. 87.593) verlangte ebenfalls ein Moratorium im Autobahnbau bis zur Abstimmung über die **Kleeblatt-Initiativen**.

Indessen gingen die Planungsarbeiten für diese Teilstücke zum Teil forciert weiter, was namentlich die Regierungen der Westschweizer Kantone begrüßten. Der Bundesrat genehmigte das generelle Projekt Avenches - Murten/Löwenberg der N 1 und kam dabei mit der Raumplanung in Konflikt, da das neue Trasse nicht mehr mit den Richtplänen der Kantone Bern, Freiburg und Waadt übereinstimmt. Dies führte allein im Raum Murten zu über 100 Einsprachen. Der Kanton Jura protestierte mit aller Entschiedenheit gegen das Bestreben der Initianten nach einem autobahnfreien Jura und begrüßte die bundesrätliche Genehmigung der Pläne für die Transjurane, die vom Parlament 1984 als Ergänzung ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden war. Die vom Kanton Solothurn nach der Ablehnung seiner Standesinitiative gewünschten Verbesserungen am Ausführungsprojekt des N 5-Abschnittes Biel - Solothurn wurden vom Bund weitgehend akzeptiert. Trotzdem blieb der Widerstand ungebrochen, und auch ein bisher unter Verschluss gehaltener Umweltverträglichkeitsbericht kam zum Schluss, dass die N 5 die Jurafuss-Gemeinden nicht wesentlich vom Verkehr entlasten würde.²

Eisenbahn

Die Vernehmlassung führte zu einer Häufung von kontroversen Stellungnahmen und Analysen in den Medien. Wie erwartet setzten sich die Kantonsregierungen für die geographisch am nächsten bei ihnen durchführende Variante ein: Die Westschweiz und Bern favorisierten die Lötschberg-Simplon-Lösung, die Kantone der Innerschweiz (Uri allerdings nur mit Vorbehalten) und der Nordwestschweiz sowie Zürich, Schaffhausen und Tessin votierten für einen Gotthardbasistunnel, und die Ostschweiz verlangte die Einlösung des historischen «Ostalpenbahn-Versprechens». Schon vor der Vernehmlassung war die Bevorzugung der Gotthard-Variante durch die SBB beziehungsweise des Lötschbergtunnels durch die BLS bekannt. Von den politischen Parteien wurden im Berichtsjahr erst wenige Stellungnahmen abgegeben, und die FDP verlangte gar eine Fristverlängerung, um den Delegiertenrat über die Antwort entscheiden zu lassen. Demgegenüber sprach sich der TCS für einen raschen Bau der NEAT aus, ohne aber zur Linienwahl Position zu beziehen.

Die dem Umweltschutz verpflichteten Verbände zeigten sich gegenüber der Notwendigkeit einer neuen Transitlinie skeptisch. Im Sinne eines Kompromisses stellte sich der VCS nach einigem Zögern hinter eine sogenannte Netz-Variante, die zuerst von der LITRA in die Diskussion gebracht worden war. Diese sieht vor, sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg einen Basistunnel zu bohren, dafür aber auf die aufwendigen und nur mit schweren Eingriffen in die Landschaft zu verwirklichenden neuen Zufahrtslinien zu verzichten. Eine derartige Lösung wurde ebenfalls von der SP gewünscht, welche – wie auch der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN) und der VCS – ihre Zustimmung zur NEAT von flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Strassenschwerverkehrs abhängig machte. Die Grüne Partei der Schweiz sprach sich grundsätzlich gegen den Bau einer NEAT aus, da neue Verkehrswege nicht eine Umlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene, sondern bloss zusätzlichen Verkehr bringen würden.³

Lors du débat au **Conseil national**, la majorité des groupes s'est prononcée pour l'entrée en matière. Certains (PDC) ont insisté sur la nécessité de préserver l'environnement dans le cadre de ce projet, d'autres (AdI et PL) se sont inquiétés de l'explosion des **coûts de la NLFA**. Les écologistes, en revanche, ont proposé de ne pas entrer en matière; ils remettaient globalement en cause le phénomène de la mobilité croissante et jugeaient les NLFA absurdes. Les démocrates suisses se sont également prononcés pour le renvoi, estimant que Alptransit était une ingérence de la CE dans la souveraineté helvétique. Les automobilistes ont fait de même, car ils désiraient que Bruxelles prenne en charge les 25 pour cent du financement qui doivent être puisés dans la caisse sur le produit des droits d'entrée sur les carburants. La Chambre a cependant accepté le projet de sa commission. Celui-ci, afin de répondre aux désirs des régions concernées et de pouvoir prendre en compte les contraintes locales, laisse une certaine flexibilité dans la localisation des entrées et sorties des tunnels. De la sorte, les autres revendications (venant notamment de Zurich, du Valais, de Lucerne et du Tessin) n'ont pas été retenues. En outre, de nombreuses propositions ont été rejetées. Ce fut notamment le cas, principalement pour des raisons financières, de celles de certains élus valaisans qui ont repris le projet de leur canton (Y). Il en alla de même de celles des députés alémaniques Biel (adi, ZH) et Luder (udc, BE) qui désiraient renoncer à la construction du tunnel du Lötschberg. Celles des socialistes et des écologistes, qui visaient à obtenir des garanties supplémentaires en faveur de la protection de l'environnement et à prendre des mesures contraignantes afin de faire passer le trafic de transit de la route au rail, furent également repoussées.⁴

Luftfahrt

Für die 1970 angekündigte Revision des Luftfahrtgesetzes legte der Bundesrat im Februar einen Entwurf vor (BRG 10828). Dieser enthielt namentlich ein Verbot des Fliegens mit Überschallgeschwindigkeit in der Zivilluftfahrt, eine Ermächtigung des Bundesrates zum Erlass von Bau- und Nutzungsbeschränkungen im Umkreis von Flugplätzen (Lärmzonen) sowie eine Rechtsgrundlage für Massnahmen der kantonalen Polizei zur Verhinderung von Anschlägen. Die Schaffung von Lärmzonen sollte an die Kantone delegiert werden können. An der Freiheit des inländischen Bedarfsluftverkehrs hielt der Entwurf fest. Beide Räte stimmten diesen Neuerungen zu, wobei auf Verlangen des Nationalrats noch eine Ausscheidung von Ruhezeiten im Gebirge, die nicht überflogen werden dürfen, vorgesehen wurde. Die Aufnahme eines Nachtflugverbotes drang dagegen nicht durch (BRG 10828). Die 1969 lancierte Verfassungsinitiative gegen den Überschallknall konnte im März eingereicht werden; ihre Urheber sagten jedoch zu, dass sie das Volksbegehren nach Ablauf der Referendumsfrist für die Revision des Luftfahrtgesetzes zurückziehen würden. (Die Initiative erhielt 64'929 Unterschriften.)

Um den Aus- bzw. Neubau von Grossflugplätzen fanden weitere Auseinandersetzungen statt. Das Referendum gegen einen Kredit für den Flughafen Cointrin, das Ende 1970 im Kanton Genf lanciert worden war, blieb zwar erfolglos, doch erhielt die Vorlage bloss ein Zufallsmehr, was nicht zu weiteren Ausbauplänen ermutigte (die Abstimmung über die Vorlage ergab 34'583 Ja und 34'259 Nein). Da der nächtliche Fluglärm eine Hauptursache der starken Opposition gewesen war, einigte man sich im Genfer Grossen Rat bereits im Sommer auf ein gesetzliches Nachtflugverbot, zu dessen Erlass freilich der Kanton Genf die Befugnis so wenig besass wie der Kanton Zürich. Das Eidg. Luftamt, das schon 1968 durch eine Verordnung des Bundesrates verpflichtet worden war, in seiner Genehmigungspraxis auf eine Verminderung der An- und Abflüge zwischen 22 und 6 Uhr hinzuwirken, fasste nun die Einführung einer Nachtflugsperr für Kloten und Cointrin ins Auge. Das Projekt eines Pistenausbaus auf dem Flughafen Basel-Mülhausen, für das der Grosse Rat von Baselstadt einen Kredit von CHF 26 Mio bewilligte, scheiterte in der Volksabstimmung; von verschiedener Seite, u. a. von der PdA, wurde dagegen das Referendum ergriffen, und Verfechter des Umweltschutzes bekämpften die Vorlage wegen des Fehlens eines Nachtflugverbots. Flughafenfreundliche Kreise forderten deshalb nach der Abstimmung die Kantonsregierung auf, für ein solches Verbot einzutreten, zu welchem freilich nicht nur eidgenössische, sondern auch französische Instanzen ihre Zustimmung geben müssten. Die Frage eines Grossflugplatzes im Kanton Bern blieb in der Schwebe, da der Bundesrat im Juni die bernische Regierung ersuchte, vor weiteren Schritten den Bericht über seine neue Flughafenkonzeption abzuwarten. Inzwischen stellte die Swissair den Linienverkehr mit Bern ein und eröffnete für die Bundesstadt gemeinsam mit PTT und SBB einen Buszubringerdienst nach Kloten.⁵

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

Ende September gab der Bundesrat eine Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG) in die Vernehmlassung. Darin sieht er, durch Anpassungen und Vereinheitlichung der kantonalen Gesetzgebungen, Massnahmen im Bereich der Behandlungsfristen sowie der Koordination der Bewilligungsverfahren vor. Zum Einen wären danach die heute oft vielfältigen Bewilligungsverfahren zu koordinieren, wobei dazu von den Kantonen eine Koordinationsstelle geschaffen werden soll. Auch für Beschwerden sollen entweder einheitliche kantonale Rekursinstanzen eingerichtet werden, welche die verschiedenen Verfahren in einem einzigen Entscheid beurteilen, oder ein einheitliches Verfahren soll bei der letzten kantonalen Instanz sichergestellt werden. Zum Anderen wären verbindliche Fristen zur Behandlung der Bewilligungsverfahren, mit der Möglichkeit von Sanktionen, in die kantonalen Gesetzgebungen einzufügen.

In der Vernehmlassung wurden die bundesrätlichen Vorschläge unterschiedlich beurteilt. Unter den Bundesratsparteien erachteten die drei bürgerlichen Gruppierungen die Massnahmen als grundsätzlich richtig, wenn sie auch nur Minimalforderungen entsprächen und in der eingeschlagenen Richtung fortzuführen seien, während die SP sie generell ablehnte. Nach ihrer Meinung, die sie mit den Grünen sowie den Umweltschutzverbänden teilte, dürfe die Forderung nach Vereinfachung der Verfahren nicht auf Kosten des Umwelt- und Landschaftsschutzes gehen. Der Schweizerische Baumeisterverband dagegen forderte eine stärkere

Einschränkung des Beschwerderechts. Unter den Kantonen reagierten die meisten positiv, waren sich jedoch in der Frage der Umsetzung der Massnahmen nicht einig. Völlig ablehnend äusserte sich vor allem der Zürcher Regierungsrat.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.05.1994
EVA MÜLLER

Die vom Bundesrat im März 1993 in die Vernehmlassung gegebenen **Massnahmen zur Ablösung der 1989 vorgelegten befristeten Eingriffe im Bodenrecht** waren von bürgerlichen Kreisen derart zerzaust worden, dass der Bundesrat darauf verzichtete, sie dem Parlament vorzulegen. Das Programm hatte vier Punkte - das Vorkaufsrecht für Mieter, das Vorkaufsrecht für Gemeinden, die Pflicht zur Publikation von Kaufpreisen nach Handänderungen sowie das private Erschliessungsrecht - vorgesehen. Die bürgerlichen Parteien (ohne Teile der CVP) sowie der Hauseigentümergebund und eine knappe Mehrheit der Kantone lehnten das Vorkaufsrecht als eigentumsfeindlich und marktbehindernd ab. Der Vorschlag der Publikation von Kaufpreisen nach Handänderungen wurde mit dem Argument bekämpft, er verstosse gegen den Datenschutz. Bundesrat Koller sprach von einer Patt-Situation im Bodenrecht und behielt sich vor, auf die Vorkaufsrechte zurückzukommen. Er legte im Mai lediglich eine **Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) bezüglich der Vorschriften über die Erschliessung von Bauzonen** vor, welche die heute bestehende Möglichkeit der Kantone, das sogenannte Recht auf Privaterschliessung zu gewähren, in eine Pflicht umwandelt. Zudem wird mit der Revision klargestellt, dass der Grundeigentümer einen Anspruch auf die zeitgerechte Erschliessung seines Baulandes hat und ihm zu dessen Durchsetzung die Rechtsmittel des RPG offenstehen. Von kantonaler Seite wurde kritisiert, dass das neue Erschliessungsrecht unnötigen Zentralismus bringe in einen Bereich, den Kantone und Gemeinden bisher autonom regeln konnten.

Erfolgreicher war im Vernehmlassungsverfahren vom Herbst 1993 der Entwurf zur **Vereinfachung, Beschleunigung und Koordination der Bewilligungsverfahren** für Bauten und Anlagen, den der Bundesrat in derselben Botschaft ebenfalls als Teilrevision des RPG vorlegte. Gemäss dieser sollen die Kantone verpflichtet werden, Fristen für die Verfahren zu setzen. Weiter werden gewisse Minimalanforderungen an die Koordination der Baubewilligungen gestellt, ein Anspruch auf widerspruchsfreie Verfügungen verankert sowie die Konzentration des Beschwerdeverfahrens bei einer einzigen kantonalen Behörde vorgeschrieben. Die SP sowie verschiedene Kantone, darunter Zürich, lehnten die Revision als unnötig und sinnlos ab. Umweltorganisationen befürchteten von der zeitlichen Straffung der Verfahren die Vernachlässigung von Umwelt- und Landschaftsschutzinteressen. Der Ständerat wird die Revision des RPG als Erstrat in der Januar-Sondersession 1995 behandeln.⁷

Umweltschutz

Naturschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.10.1970
PAUL EHINGER

Dans le secteur de la protection de la nature, plusieurs organisations du pays - Ligue suisse pour la protection de la nature, Association suisse pour le plan d'aménagement national, Club alpin suisse, Fédération suisse du tourisme - ont pris l'**initiative d'une fondation suisse pour la sauvegarde des sites naturels**, dont le but est de combattre les dangers qui les menacent. Ces questions ont aussi été débattues dans certains cantons et communes. Dans le canton de Zurich, le Parti des paysans, artisans et bourgeois a lancé en août une initiative populaire pour la conservation des éléments vitaux de la nature. Elle revêt un caractère général visant la salubrité de l'environnement et exige la mise en train de toute une législation dont les bases mêmes sont encore à créer. L'année s'est achevée sans qu'elle ait abouti. Une autre initiative, consistant à créer des zones de détente et qui est à mettre en relation étroite avec la protection de la nature, a obtenu davantage de succès.⁸

Klimapolitik

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.⁹

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.¹⁰

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 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 faïtières 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 faïtières 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 faïtières 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.¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

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 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 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 faïtières 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.¹²

Sozialpolitik

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Sport

Die **Fussball-Europameisterschaft 2008**, die in Österreich und der Schweiz durchgeführt werden soll, geriet etwas in Turbulenzen, weil der Stadionneubau im Zürcher Hardturm durch Einsprachen von Anwohnern und Umweltschutz-Organisationen massiv verzögert wurde und zu scheitern drohte. Die für Zürich vorgesehenen Vorrundenspiele müssten deshalb nach Basel, Bern oder Genf verlegt werden, es sei denn, der ohnehin geplante Ausbau des Letzigrund-Stadions könne rechtzeitig realisiert werden. Die Zürcher Querelen beschäftigten schliesslich auch den Nationalrat. In einer Erklärung, der sich alle Fraktionen anschlossen, richtete er den Aufruf an alle Beteiligten, sich für die planmässige Durchführung zu engagieren. Der Bundesrat setzte eine interdepartementale Arbeitsgruppe für die Realisierung der Euro 2008 ein. Die zentrale Aufgabe des Gremiums unter Federführung des BASPO ist die Koordination der durch die öffentliche Hand zu erbringenden Leistungen bei der Vorbereitung und Durchführung des Grossanlasses. Eine weitere Arbeitsgruppe unter der Leitung des BAP beschäftigt sich mit der Lösung der komplexen Sicherheitsproblematik. Zudem will der Bund die „sportökonomischen“ Auswirkungen dieses Grossanlasses in Österreich und in der Schweiz evaluieren lassen. (Zu den Einsprachen aus Umweltschutzkreisen siehe hier; zu den geplanten Massnahmen gegen Hooligans siehe hier)¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.12.2004
MARIANNE BENTELI

1) Presse des 15.1.24.7 et 12.9.97; SN, 27.1.4.4 et 26.7.97; NZZ, 30.1.19.2.1.4 et 27.10.97; TA, 24.2 et 13.9.97; WoZ, 28.2.97; SGT, 24.3.97.

2) BBl, 1988, I, S. 306 ff.; SZ, 23.2.87; 20.5.87; 24.6.87; 13.7.87; NZZ, 5.3.87; 17.6.87; 3.7.87; 11.9.87; 17.9.87; SHZ, 12.3.87; Dém., 14.4.87; 16.4.87; 16.6.87; 3.10.87; Bund, 20.5.87; 30.5.87; 17.6.87; 17.8.87; Ww, 25.6.87; Lib., 13.8.87; BaZ, 16.9.87; 17.10.87.; VCS-Zeitung, 1987, Nr. 1, S. 7; Nr. 2, S. 4 ff.; Nr. 6, S. 4 ff.; Verhandl. B. vers., 1987, III, S. 33

3) Bund, 24.12.88; Vat., 29.12.88; LNN, 30.11. und 15.12.88; BZ, 2.12.88; Bund, 16.12.88; NZZ, 17.12.88; SGT, 13.2.88.

4) BO CN, 1991, p. 401 ss.; BO CN, 1991, p. 501; Presse du 19.1.12.3., 13.3. et 14.3.91; NF et NZZ, 15.3.91; BZ, 16.3.91.; JdG et NZZ, 22.1.91.

5) AB NR, 1971, S. 1419 ff.; AB NR, 1971, S. 630 ff.; AB NR, 1971, S. 641; AB SR, 1971, S. 578 ff.; AB SR, 1971, S. 858 f.; BBl, 1971, I, S. 266 f.; BBl, 1971, I, S. 653 f.; BBl, 1971, II, S. 1988 ff.; Gesch.ber., 1971, S. 241; TdG, 8.2.71; 9.2.71; 11.2.71; 28.6.71; Bund, 7.7.71; 26.10.71; 12.11.71; NZZ, 5.9.71; 5.10.71; BN, 12.11.71.

6) Presse vom 21.9.93.; Presse vom 27.12.93.

7) AT, 10.1.94; Presse vom 31.5.94. Vgl. auch die Artikel „Baubewilligungen gesetzlich beschleunigen? Kontraproduktive Fristenlösung des Bundesrates“ und „Fristen als massvolle Auflage im Interesse der Revitalisierung“ in NZZ, 13.10 und 23.12.94.; BBl, 1994, III, S. 1075 ff.; Presse vom 31.5.94.

8) NZZ, 4.7., 23.8. und 28.11.70; NZ, 5.7.70; Lb, 25.8., 14.9. und 23.10.70.

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

10) 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

11) 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

12) 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

13) AB NR, 2004, S. 992 ff.; Presse vom 14.1., 27.2., 3.4., 15.4., 23.4., 25.5., 10.6., 11.6., 13.6., 7.7., 29.8., 6.9., 9.9., 10.10., 28.10., 5.11., 7.11., 2.12., 21.12. und 22.12.04, insbesondere TA, 4.10. (Fifa-Präsident) und 7.10.04 (Uefa-Präsident).; Presse vom 27.5.04.; NZZ, 15.7.04