

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Klimapolitik
Akteure	Anderer Umweltschutzverband
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

Berclaz, Philippe
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Schaub, Hans-Peter
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Schaub, Hans-Peter; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Klimapolitik, Anderer Umweltschutzverband, 1984 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Alternativenergien	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	5
Umweltschutz	5
Allgemeiner Umweltschutz	6
Klimapolitik	7
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	12
Verbände	12
Natur und Umwelt	13
Verkehr	14

Abkürzungsverzeichnis

EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
GPK-NR	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
EU	Europäische Union
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
USG	Umweltschutzgesetz
ENHK	Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
EHS	Emissionshandelssystem
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
GSoA	Gruppe für eine Schweiz ohne Armee
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
WWF	World Wide Fund for Nature
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
PVB	Personalverband des Bundes
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
Syna	Organisation für Arbeitnehmende
EV	Erdöl-Vereinigung

DFJP	Département fédéral de justice et police
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
ASIN	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
CDG-CN	Commission de gestion du Conseil national
UE	Union européenne
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
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
CFNP	Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage
CFE	Chemins de fer fédéraux suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
SSP	syndicats des Services publics
FTP	Fonds de financement des transports publics
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
GSsA	Groupe pour une Suisse sans Armée
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse

USP	Union Suisse des Paysans
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
UPS	Union Patronale Suisse
WWF	World Wide Fund for Nature
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
APC	Association du personnel de la Confédération
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
Syna	Organisation interprofessionnelle de travailleuses et de travailleurs
UP	Union Pétrolière

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Alternativenergien

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 03.02.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

Afin de remplir les objectifs de la Stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral souhaite dynamiser la production d'énergie hydraulique et éolienne. Dans cette optique, le Conseil fédéral vise **une accélération et une simplification des procédures** de planification et d'autorisation de construire **pour les installations hydroélectriques et éoliennes de grande taille**. En effet, alors que les problématiques du réchauffement climatique et de la sécurité d'approvisionnement nécessitent une réponse urgente, certaines procédures d'autorisation s'éternisent à cause des nombreux recours. Pour résoudre le problème, le Conseil fédéral préconise, d'abord, une planification nationale indiquant les sites propices aux installations hydroélectriques et éoliennes afin de guider les planifications directrices cantonales. Ensuite, le Conseil fédéral considère que l'autorisation de construire doit recouvrir toutes les autres autorisations requises afin d'éviter des recours à tiroir avec des projets subdivisés en une succession d'étapes, chacune soumise à autorisation.

La décision du Conseil fédéral a été favorablement accueillie par l'ensemble des parties prenantes qui ont pointé du doigt des procédures longues, épuisantes et coûteuses. Même les associations environnementales ont salué la décision du Conseil fédéral.¹

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 25.02.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Eine Basiserschliessung des ganzen Landes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dichte Fahrpläne und günstige Tarife strebt die im Berichtsjahr **vom LdU eingereichte eidgenössische Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»** an, die von den Umweltschutzverbänden, den Grünen sowie dem Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) mitgetragen wird. Solange die KVP-Verfassungsbestimmungen keinen gemeinsamen Verkehrsfonds vorsehen, soll nach der sogenannten SBB-Initiative eine Umverteilung der bisher für den Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle und -zollzuschläge erfolgen. Ein Drittel davon – nach den heutigen Zahlen rund CHF 800 Mio pro Jahr – müsste für eine verbesserte Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs freigestellt werden (siehe auch).²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.06.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, l'Association Transports et Environnement (ATE) a présenté un projet d'**initiative populaire fédérale visant à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières**, afin que les transports publics en reçoivent la moitié et non plus seulement le quart. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient versées dans un pot commun, puis réparties à raison de 45% pour les transports publics (contre 24% actuellement) et 53% pour les routes (aujourd'hui: 74%). Par cette réallocation de moyens au fonds des transports publics (FTP), l'ATE entend assurer le financement de la réalisation des projets non retenus, faute d'argent, pour la première étape du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 1). Le Touring Club Suisse (TCS) a jugé cette initiative scandaleuse et dangereuse, dans la mesure où elle remet en question le financement du fonds d'infrastructure, notamment la part de CHF 5,5 milliards dévolue à l'élimination des goulets d'étranglements. L'initiative, soutenue par le PS, les Verts, Ecologie libérale (VD) et des organisations écologistes, sera formellement lancée début 2009.³

Strassenverkehr

Se penchant sur l'initiative Avanti, la **CTT-CN** a proposé au terme d'un vote serré (14 à 11) un **contre-projet qui englobait toutes les revendications d'Avanti** (doublement du Gothard et extension à six pistes de l'A1) et allait même plus loin que le texte des milieux routiers. Les membres de la commission y ont en effet intégré le financement du trafic dans les villes et dans les agglomérations que le gouvernement proposait en charge. Et en prime, ils ont ajouté la création d'un **fonds routier juridiquement autonome**. Celui-ci serait financé par le transfert des recettes des taxes sur les carburants – CHF 3,7 milliards étaient à disposition. Le fonds, limité dans le temps, et ne serait pas soumis au principe du frein à l'endettement. L'idée d'un tel fonds était d'assurer un financement aux travaux prévus. Concernant l'initiative des Alpes, la commission maintenait le texte, mais une exception était faite à l'interdiction d'augmenter la capacité des routes alpines de transit: elle touchait la construction de voies de circulation supplémentaires entre Erstfeld et Airolo (Gothard). Réagissant, la gauche et les associations environnementales ont fait part de leur opposition. Kaspar Villiger en a fait de même quant à un éventuel transfert des taxes de carburant au fonds routier. En votation, le Conseil national a accepté par 94 voix contre 83 et 7 abstentions le contre-projet de la CTT-CN et repoussé l'initiative Avanti. L'UDC, le PRD et le PL ont été les artisans de la victoire du contre-projet, au grand dam du PS et des Verts. Le PDC a tenté de proposer une solution médiane au doublement du Gothard: il demandait de ne pas inscrire le deuxième tunnel directement dans le contre-projet, mais de préciser qu'il fallait quand même en prévoir la planification. Cette proposition a été rejetée par 87 voix contre 37 et 59 abstentions (socialistes et écologistes). Sur le fonds routier, le National a décidé que le solde devra toujours rester positif et qu'aucun versement d'intérêts ne sera prévu en cas d'utilisation d'une partie des montants disponibles à d'autres fins. ⁴

Les opposants au **contre-projet de l'initiative Avanti** se sont fortement engagés durant la **campagne précédent la Votation**. Leurs arguments se sont concentrés sur deux éléments: la construction du tunnel du Gothard, qui sabotait l'objectif d'un transfert du trafic des marchandises de la route au rail, et les coûts très élevés de réalisation de l'initiative (oscillant entre CHF 30 et 40 milliards), alors que l'Etat devait opérer des restrictions budgétaires. Les opposants craignaient également que l'extension de certaines capacités routières favorise un engorgement du réseau. Le PS, les Verts, les organisations de protection de l'environnement, les syndicats, ainsi que le PDC, contre la recommandation de la direction de son parti, ont apporté leur soutien aux adversaires du contre-projet. Les partisans d'Avanti ont pu compter sur l'appui du PRD, de l'UDC et des associations d'entrepreneurs. L'UDC a toutefois reproché à ses partenaires «leur mollesse» et leur manque d'engagement dans la campagne en comparaison de leurs rivaux. Les partisans ont vanté le concept du contre-projet qui permettait à la fois de promouvoir le trafic privé et les transports publics, et dont le financement était assuré à long terme par l'utilisation des taxes à affectation spéciale payées par les automobilistes. Ils récusaient les chiffres avancés par les opposants et avançaient à la place la somme de CHF 20 milliards. Tout en défendant le texte soumis au vote, Moritz Leuenberger, ministre en charge du dossier, n'a pas caché ses réserves sur les modifications apportées par le parlement. Il a estimé qu'il appartenait à ce dernier de défendre ses propositions.

Contre-projet de l'Assemblée fédérale relatif à l'initiative populaire "Avanti" Votation du 8 février 2004

Participation : 45,6%
Oui : 800 632 (37,2%) / cantons: 0
Non : 1 351 500 (62,8%) / cantons: 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui : PRD (1*), UDC (5*), PLS, PSL, Lega ; Economiesuisse, USAM.
 - Non : PS, PDC (5*), PES, PEC, PCS, PST, DS, UDF ; USS, CSC.
- * Recommandations différentes des partis cantonaux

Le contre-projet Avanti a été **rejeté par 62,8% des votants et tous les cantons**. La plus forte opposition a été enregistrée aux Grisons (74,5% de non), à Uri (73,6%) et au Valais (71,8%). A l'autre bout de l'échelle, le Tessin (55,7%), Zoug (58,1%) et Schwyz (58,3%) se sont montrés les plus favorables. D'après les résultats de l'analyse Vox, il y a des

différences entre les diverses régions linguistiques quant au rejet du contre-projet. Alors qu'en Suisse allemande et au Tessin le motif principal du rejet est d'empêcher la construction du second tube du Gothard, la Suisse francophone met en exergue l'importance des coûts. Les partisans et adversaires du contre-projet se sont rejoints sur la nécessité d'investir dans les transports publics d'agglomérations. Selon l'Analyse Vox, le comportement de vote dénote un fossé gauche/droite : les personnes à gauche de l'échiquier politique rejettent le contre-projet, tandis que celles qui se situent à droite l'acceptent de justesse. La position relative à la politique de protection de l'environnement a influencé la décision de manière quasi identique. Le comportement des sympathisants des partis montre que le scepticisme s'était largement répandu dans le camp bourgeois. A l'inverse, la gauche a su motiver ses sympathisants à participer au vote. Deux tiers de sympathisants du PDC ont suivi la recommandation de leur parti.⁵

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Im Eisenbahnverkehr wurden 1985 mit dem Konzept «Bahn 2000», der Wiederaufnahme der Diskussion um eine neue Alpentransversale und der Botschaft des Bundesrates über den neuen Leistungsauftrag an die SBB die Grundlagen der künftigen Politik für den öffentlichen Verkehr geschaffen. Nachdem das Projekt des Baus neuer Haupttransversalen (NHT) zwischen Lausanne und St. Gallen und von Basel nach Olten im Vernehmlassungsverfahren zwiespältig aufgenommen worden war, beschlossen die Bahn-Verantwortlichen, ihre ursprünglichen NHT-Pläne zu einem Angebotskonzept für den gesamten Eisenbahnverkehr umzugestalten. Dieses Bahnleitbild der Zukunft stellten sie der Öffentlichkeit im Berichtsjahr unter dem Titel «Bahn 2000» vor. Im Kern geht es darum, die vorgesehenen Schnellbahnlinien bescheidener zu bauen und besser mit den übrigen Eisenbahnverkehrsbedürfnissen – vor allem jener anderer Regionen zu verknüpfen. Landesweit soll ein qualitativ hochstehendes Bahnangebot mit häufigeren und zusätzlichen direkten Verbindungen, besseren Anschlüssen und dadurch kürzeren Gesamtreisezeiten verwirklicht werden. Das Projekt umfasst das gesamte Bahnnetz inklusive Privatbahnen und überregionale Buslinien und schafft auch die Voraussetzungen für bessere Anschlüsse und durchgehende Zugläufe im internationalen Verkehr.

Im Gegensatz zum NHT-Konzept sind für «Bahn 2000» nicht mehr möglichst hohe Zugsgeschwindigkeiten auf den Hauptachsen die erste Priorität; Ziel ist vielmehr, dass die Züge so rasch als nötig fahren, um auf möglichst vielen Umsteigebahnhöfen bei einem Minimum an Wartezeiten ein Maximum an Anschlüssen anbieten zu können. Dazu ist vorgesehen, dass an den Knotenbahnhöfen die Züge von allen Seiten her kurz hintereinander eintreffen und wieder ausfahren, wobei sich diese sogenannten «Spinnen» wegen der leichteren Merkbarkeit des Fahrplans zu jeder vollen Stunde wiederholen sollen. Damit die heutigen Fahrzeiten, die alle um 7-30 Prozent über der gewünschten Stunde liegen, verkürzt werden können, muss das bestehende Netz modernisiert und im Bereich der zentralen überlasteten Netzteile um vier Neubaustrecken von total 120-km Länge ergänzt werden. Diese vier neuen Abschnitte (Vauderens-Villars-sur-Glâne auf der Strecke Lausanne-Bern, Mattstetten-Rothrist im Raum Olten mit einer Verbindungsstrecke Richtung Luzern, Olten-Muttenz (BL) sowie Zürich Flughafen-Winterthur) haben gleichsam «Rückgratfunktion» für die «Bahn 2000», da ohne sie weder eine optimale Verknüpfung der Zugläufe in den Knotenbahnhöfen noch das erhöhte Zugsangebot möglich ist. Die beiden Neubaustrecken zwischen Basel und Bern erhöhen zudem die Leistungsfähigkeit der Transitachse Bern-Lötschberg-Simplon für den Güterverkehr und ermöglichen damit die volle Nutzung der Investition in den Doppelspurausbau der Lötschbergbahn.

Das ganze Vorhaben soll schrittweise bis zum Jahr 2000 verwirklicht werden. Die Investitionen in die festen Anlagen der SBB belaufen sich nach heutigem Planungsstand auf insgesamt CHF 5 bis 5.1 Mia., wovon CHF 2.3 bis CHF 2.4 Mia auf die Neubaustrecken entfallen. Daneben ist für den Ausbau der Privatbahnen ebenfalls mit erheblichen Investitionen zu rechnen, für die voraussichtlich rund CHF 1 Mia an Bundesmitteln bereitzustellen ist.

Im Dezember verabschiedete der Bundesrat zuhanden des Parlaments **drei separate Bundesbeschlüsse über die Realisierung dieses neuen Bahnkonzepts**. Gleichzeitig entschied er sich in seiner Botschaft zur «**Bahn 2000**» bezüglich der umstrittenen Linienführung zwischen Mattstetten und Rothrist für die «Variante Süd» via Koppigen, welcher als ursprünglicher NHT-Strecke wegen des beträchtlichen Kulturlandverlustes schon frühzeitig Opposition erwachsen war. Die Landesregierung stellte zwar fest, dass

auch die vom VCS vorgeschlagene «Variante Nord» entlang der Autobahn N1 und der bestehenden SBB-Linie Biel-Olten das Ziel verkürzter Fahrzeiten erfüllen würde, gab aber der billigeren und technisch einfacher zu erstellenden «Variante Süd» den Vorzug; dabei plädierte sie dafür, durch Projektverbesserungen die Eingriffe in die Landschaft auf ein Minimum zu beschränken. Während das Konzept der «Bahn 2000» als wichtiger und notwendiger Schritt auf dem Weg zu einem umweltfreundlichen, attraktiven öffentlichen Verkehrswesen der Zukunft mehrheitlich begrüsst wurde, fühlten sich die Betroffenen, vor allem der Kanton Bern, vom Variantenentscheid des Bundesrates brüskiert. Auf Unverständnis stiess insbesondere, dass sich die Exekutive bei ihrer Wahl weitgehend an den zu erwartenden Baukosten orientierte, obwohl die von Umweltschutzkreisen geforderte Variante entlang der N 1 neben dem Vorteil der Bündelung der Verkehrsimmissionen auch eine Aufwertung der Jurasüdfusslinie – wie sie die Westschweizer Stände wünschten – zur Folge hätte. Der Entscheid über die definitive Streckenführung liegt nun beim Parlament und untersteht dem fakultativen Referendum.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Wie unmittelbar nach dem Parlamentsbeschluss von Ende 1986 angekündigt, wurde gegen die Vorlage «Bahn 2000» das Referendum ergriffen. Die Opposition richtete sich nicht gegen eine Angebotsverbesserung bei der Bahn an sich, sondern gegen die Neubaustrecken und den mit ihnen verbundenen Kulturlandverlust. Die Gegnerschaft war geografisch auf das von der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Olten betroffene Gebiet des bernischen Oberaargaus und des Kantons Solothurn konzentriert. Entsprechend fiel denn auch das Sammelergebnis aus: Von den gut 80'000 Unterschriften kamen über 50'000 aus dem Kanton Bern und weitere 18'000 aus dem Kanton Solothurn.

In der Kampagne vor der Abstimmung erhielten die Gegner nur wenig zusätzliche Unterstützung. Von den Parteien sprachen sich auf nationaler Ebene einzig die äussere Rechte (NA, OFP und EDU) und die Auto-Partei gegen die «Bahn 2000» aus, wobei sich lediglich die letztere aktiv dagegen einsetzte. In den Kantonen Bern und Solothurn gaben zudem die SVP bzw. die FDP und die CVP die Nein-Parole aus. Ähnlich schwach fiel die Unterstützung durch Interessenorganisationen aus: Nur gerade die dem Strassentransportgewerbe nahestehende "Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr" propagierte die Ablehnung, Vertreter des TCS und des ACS äusserten sich hingegen eher positiv. Auch der Schweizerische Gewerbeverband sprach sich – trotz Otto Fischers Warnungen vor einem Finanzdebakel und einer Mehrbelastung der Steuerzahler – knapp zugunsten von «Bahn 2000» aus.

Die Organisationen des Umweltschutzes befanden sich in einem gewissen Dilemma: Zum einen befürworteten sie die Vorlage als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, zum andern stellten sie jedoch die grundsätzliche Frage, ob damit wirklich ein Umsteigeeffekt erzielt werden könne oder ob nicht vielmehr der Tendenz zu einer weiteren Zunahme der Mobilität mit ihren negativen Auswirkungen auf die Umwelt Vorschub geleistet werde. Der VCS und der Naturschutzbund stimmten dem Konzept «Bahn 2000» trotz dieser Bedenken zu, andere Organisationen wie zum Beispiel der WWF und die SGU verzichteten auf eine Parole. An der bezahlten Werbung in den Medien war auffallend, dass die Quantität der Ja-Propaganda diejenige der Gegner um ein Mehrfaches übertraf und dass dabei vor allem versucht wurde, die Automobilisten anzusprechen.

Bahn 2000. Abstimmung vom 6. Dezember 1987

Beteiligung: 47.7%
Ja: 1'140'857 (56.7%)
Nein: 860'893 (43.3%)

Parolen:

– Ja: FDP*, CVP*, SP, SVP*, GPS, LP*, LDU, EVP, POCH*, PDA; SGB, CNG, Vorort, SGV, SBV; SGU, VCS.
– Nein: NA, AP.

*abweichende Kantonalsektionen

In der Volksabstimmung vom 6. Dezember wurde das Konzept «**Bahn 2000**» mit einer Mehrheit von 57 Prozent gutgeheissen. Neben Schwyz und Appenzell Innerrhoden lehnten die von den Neubaustrecken betroffenen Kantone Solothurn, Bern und Freiburg die Vorlage ab. Sehr positiv fiel das Ergebnis demgegenüber in den

verkehrsungünstig gelegenen Kantonen der Jurakette und der Ostschweiz sowie im Tessin aus. In einer repräsentativen Nachbefragung zeigte sich, dass die Verbesserung des Verkehrsangebotes bei den Befürwortern eine grosse Rolle gespielt hatte. Ein noch wichtigeres Motiv war allerdings der Schutz der Umwelt und dabei insbesondere die von der «Bahn 2000» erhoffte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr. Bei den von den Gegnern genannten Gründen hielten sich die Einwände gegen den Landverschleiss und gegen die hohen Kosten die Waage.

Mit der Zustimmung des Souveräns zur «Bahn 2000» trat auch der vom Parlament 1986 gutgeheissene Bundesbeschluss zur Realisierung des Konzepts in Kraft. Die SBB werden darin ermächtigt, Verpflichtungen im Umfang von CHF 5.4 Mia für Infrastrukturvorhaben einzugehen.⁷

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Grossversuche mit **Tempo 30 in Wohnquartieren** konnten bisher nicht durchgeführt werden, da die Rechtsgrundlage für eine Zonensignalisation fehlte. Nachdem mehrere Gesuche abgelehnt werden mussten, schickte das EJPD eine entsprechende Änderung der Strassensignalisationsverordnung in die Vernehmlassung. Während die Neuerung selbst mehrheitlich positiv aufgenommen wurde, stiess die vorgesehene Regelung der Details auf Opposition und wurde vom Schweizerischen Städteverband, vom VCS und den Umweltorganisationen als zu restriktiv und nicht praktikabel kritisiert.⁸

Umweltschutz

Umweltschutz

Jahresrückblick 2022: Umweltschutz

Zentrales Thema im Bereich des Umweltschutzes war 2022 erneut die **Klimapolitik**. Dabei standen die Diskussionen um die Gletscherinitiative respektive allen voran um deren indirekten Gegenvorschlag im Zentrum der politischen Aufmerksamkeit: Mit dieser in der Herbstsession unter Dach und Fach gebrachten Vorlage in Form des «Bundesgesetzes über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit» beschlossen die Räte, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral werden soll. Dies soll unter anderem mit Emissionsreduktionszielen in den einzelnen Sektoren Gebäude, Verkehr und Industrie, einem Sonderprogramm zum Ersatz von fossilen Heizungsanlagen und zur Stärkung der Energieeffizienz sowie mit der Förderung von neuartigen Technologien und Prozessen sichergestellt werden. Die SVP ergriff gegen die von ihr als «Stromfresser-Gesetz» bezeichnete Vorlage das Referendum. Auch gegen das dringliche Bundesgesetz, mit dem das Parlament den Ausbau der Photovoltaik mittels grossflächiger Anlagen in den Bergen voranbringen will, wurde das Referendum ergriffen.

Im Berichtsjahr stellte der Bundesrat zudem das **CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024** vor, das an das geltende CO₂-Gesetz anknüpfte, welches vom Parlament bis 2024 verlängert worden war. Ziel ist eine Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent, was mit konkreten Massnahmen und finanziellen Mitteln über insgesamt CHF 4.1 Mrd in den verschiedensten Bereichen, wie etwa dem Verkehrswesen, beim Import von Treibstoffen, aber auch beim Finanzmarkt erreicht werden soll.

Im September 2022 startete schliesslich die Unterschriftensammlung für die **Klimafonds-Initiative**, mit der die SP und die Grünen einen Fonds zur Finanzierung von Massnahmen einrichten wollen, die den Klimawandel und seine Folgen für Mensch, Wirtschaft und Umwelt in Übereinstimmung mit dem Klimaabkommen von Paris bekämpfen.

Trotz dieser verschiedenen Projekte blieb die mediale Berichterstattung zum Thema Umweltschutz im Jahr 2022 jedoch hinter derjenigen des Vorjahrs zurück, als an der Urne über das CO₂-Gesetz abgestimmt worden war. Jedoch sorgte der heisse Sommer 2022 für einen Anstieg der Medienberichterstattung zum Thema «Klimapolitik» sowie zum Thema «Schutz vor Naturgefahren». Letzteres wurde aufgrund mehrerer Hitzeperioden sowie der in manchen Regionen der Schweiz stark ausgeprägten Trockenheit in zahlreichen Zeitungsartikeln diskutiert – insbesondere im Hinblick auf die Situation in der Landwirtschaft (vgl. Abbildung 1).

Beim **Biodiversitäts- und Landschaftsschutz** stand der vermeintliche oder tatsächliche

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 24.12.1988

KATRIN HOLENSTEIN

BERICHT

DATUM: 31.12.2022

BERNADETTE FLÜCKIGER

Widerspruch zwischen Naturschutz und Ausbau der erneuerbaren Energien im Fokus von Medien und Politik. Im Frühjahr 2022 gab es einige Medienaufmerksamkeit zu Projekten in den Bereichen Photovoltaik und Wasserkraft sowie zu den diesbezüglichen Reaktionen von Organisationen des Natur- und Landschaftsschutzes. So stiess etwa ein geplanter Photovoltaikpark im Hochgebirge oberhalb von Gondo (VS) bei der ENHK auf Widerstand. Deren Präsidentin Heidi Z'graggen (mitte, UR) wehrte sich gegen die «Verunstaltung» der Schweizer Landschaften durch Solarpanels. In einer Motion forderte sie deshalb ein Moratorium für den Bau solcher Anlagen. Überdies wehrte sich die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz im Nachgang zu einem runden Tisch zur Wasserkraft gegen einen neuen Stausee am Gornergletscher und die Organisation Aqua Viva opponierte zusammen mit dem Grimselverein gegen einen geplanten Stausee beim Triftgletscher. Als Grund für den Widerstand wurde in beiden Fällen der Landschaftsschutz vorgebracht.

Das Dilemma zwischen Ausbau der Erneuerbaren und Schutz der Umwelt fand auch im Rahmen der nationalrätlichen Debatte über die Biodiversitätsinitiative und deren indirekten Gegenvorschlag ihren Niederschlag. Dazu gesellten sich intensive Debatten über den Schutz der Biodiversität und der diesbezüglichen – je nach Sichtweise positiven oder negativen – Folgen für die Landwirtschaft. Während sich der Nationalrat in der Herbstsession für den indirekten Gegenvorschlag und für einen qualitativen Ansatz des Biodiversitätsschutzes anstelle eines konkreten Flächenziels aussprach, konnte sich die kleine Kammer im Berichtsjahr noch nicht zur Vorlage äussern.

Beim Thema **Gewässerschutz** führte ein Bericht der GPK-NR zum Grundwasserschutz, der insbesondere die Vollzugsdefizite der Kantone beim planerischen Grundwasserschutz bemängelte, zur Einreichung dreier Vorstösse ebendieser Kommission: Eine erste Motion verlangte verbindliche Fristen für die Umsetzung aller rechtlich vorgesehener Massnahmen des planerischen Grundwasserschutzes, eine zweite Motion wollte, dass das geltende Gewässerschutzrecht um Aufsichts- und Interventionsmöglichkeiten beim Vollzug erweitert wird, und ein Postulat forderte die Prüfung und gegebenenfalls die Anpassung des Gewässerschutzprogramms in der Landwirtschaft. Alle drei Vorstösse wurden in der Wintersession 2022 vom Nationalrat gutgeheissen.

2022 gab es schliesslich auch Fortschritte beim Thema **Abfallvermeidung**: Ein auf die parlamentarische Initiative «Schweizer Kreislaufwirtschaft stärken» zurückgehender Entwurf in Form einer Revision des USG war in der Vernehmlassung grundsätzlich positiv aufgenommen worden. Die Vorlage, die den Grundsatz der Ressourcenschonung im USG verankern will und die Massnahmen in zahlreichen Bereichen, wie etwa beim Abfallwesen, beim Littering, beim Produktdesign oder im Bausektor fordert, wird wohl nächstes Jahr im Parlament diskutiert werden.⁹

Allgemeiner Umweltschutz

Weitergehende Forderungen erhoben insbesondere die Umweltorganisationen. Zur Popularisierung ihrer Ideen veranstalteten sie am 5. Mai in Bern eine **Demonstration zugunsten des Waldes**, an der rund 30 000 Personen teilnahmen. Propagiert wurden unter anderem, mittels einer Rationierung den Treibstoffverbrauch um die Hälfte zu senken, sowie den Nationalstrassenbau zu stoppen und die frei werdenden Gelder in den öffentlichen Verkehr umzulenken. Bei der **Debatte über die Regierungsrichtlinien 1983–87** versuchte die SP-Fraktion der Bundesversammlung erfolglos, einen Teil dieser Forderungen mit einer Motion zum Notprogramm zu erklären und damit den Bundesrat zu rascherem Handeln zu zwingen. Dagegen vereinbarten die Spitzen der vier Regierungsparteien, ein gemeinsames Programm zur Rettung des Waldes vorzubereiten. In ihren Empfehlungen, die sie kurz vor Jahresende veröffentlichten, wünschten sie von der Exekutive eine schrittweise Verschärfung und Erweiterung der ergriffenen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Energie: Im wesentlichen wurde vorgeschlagen, bleifreies Benzin durch eine Differenzierung des Treibstoffzolls zu begünstigen, die amerikanischen Abgasnormen ab Modelljahr 1988 obligatorisch zu erklären und bis dahin Fahrzeuge, welche diese bereits erfüllen, steuerlich zu bevorzugen; das gleiche solle mit Fahrzeugen geschehen, die mit Katalysatoren ausgerüstet seien. Bei der Heizkostenabrechnung wurde ein Obligatorium für eine verbrauchsabhängige Ausgestaltung grundsätzlich unterstützt; sodann fanden strengere Werte für den zulässigen Schwefelgehalt aller Heizölsorten Eingang in das «10-Punkte-Programm» der Regierungsparteien.¹⁰

MOTION
DATUM: 31.12.1984
CLAUDE LONGCHAMP

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.09.2007
ANDREA MOSIMANN

Obwohl mittlerweile bei den meisten Verantwortungsträgern unbestritten ist, dass Massnahmen gegen den Klimawandel notwendig sind, besteht noch wenig Einigkeit darüber, wie weit die Schweiz selber spürbare Anstrengungen zur Klimagasreduktion leisten oder eher verstärkt mit der Unterstützung von Klimaprojekten im Ausland ihre Pflicht erfüllen soll. Moritz Leuenberger präsentierte im Sommer seine Pläne zur langfristigen Energiepolitik. Ab 2012 – nach Ablauf des Kyoto-Protokolls – möchte er die Klimagase mittels einer **umfassenden Lenkungs- und Förderabgabe** jährlich um 1,5% vermindern. Die Vorschläge von Leuenberger stiessen auf breite Kritik: Die Umweltorganisationen bemängelten, die Reduktionsziele genügten nicht, um den Klimawandel ausreichend zu bremsen. Wirtschaftsorganisationen und Automobilverbände forderten dagegen, dass die Schweiz ihre Klimagase mittels Kauf von Emissionszertifikaten mehrheitlich im Ausland reduzieren soll.

Weit stärker als Moritz Leuenberger wollte auch Doris Leuthard einen internationalen Ansatz ins Zentrum der Klimapolitik stellen. Ihrer Ansicht nach könnten die CO₂-Emissionen mittels **Zertifikatehandel** und **Investitionen in Entwicklungs- und Schwellenländern** effizienter gesenkt werden als mit Massnahmen im Inland.¹¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 24.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Allianz für Umweltverantwortung, der zahlreiche Politikerinnen und Politiker von SP und Grünen angehören, startete im August 2021 mit der Unterschriftensammlung für die **Umweltverantwortungsinitiative**. Diese forderte, dass die planetaren Belastbarkeitsgrenzen den Rahmen für die schweizerische Wirtschaft bilden sollen. Dies bedeute, dass die natürlichen Lebensgrundlagen durch die wirtschaftlichen Aktivitäten nicht gefährdet werden dürfen, so das Initiativkomitee auf seiner Website umweltverantwortung.ch. Laut Initiativtext sollen Bund und Kantone dafür sorgen, dass die in der Schweiz verursachte Umweltbelastung zehn Jahre nach einer allfälligen Annahme der Initiative die planetaren Grenzen proportional zum Bevölkerungsanteil der Schweiz nicht mehr übersteigt. Das Ende der Sammelfrist wurde auf den 24. Februar 2023 festgesetzt.¹²

Klimapolitik

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 17.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Devant ce qu'il jugeait l'incurie des politiciens, le WWF a déposé une **pétition** munie de 40 000 signatures **pour l'introduction en juillet 2004 de la taxe sur le CO₂**. Ce prélèvement incitatif a reçu le soutien de Pro Natura, Greenpeace, l'ATE et Equiterre, ainsi que du PS et des Verts. Par cette action, le WWF entendait faire pression sur le parlement. Les associations écologistes ont également critiqué le centime climatique.¹³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les partisans de la taxe et ceux du centime climatique n'ont pas attendu que la Confédération mette en consultation ses variantes pour s'affronter et promouvoir la leur. Appuyé par un comité de soutien parlementaire, l'Union Pétrolière, la Société suisse des propriétaires fonciers et le TCS ont **défendu le centime climatique** en affirmant qu'il permettrait de dégager des recettes pour subventionner des mesures environnementales tout en ne freinant pas la croissance économique. Les partisans du centime climatique craignent en effet un renchérissement dû à la taxe sur les carburants et les combustibles. De plus, ils lui reprochaient une future perte de rentrées fiscales essentielles, selon eux, au budget fédéral. Au niveau environnemental, l'Union Pétrolière a présenté les résultats de « Plate-forme CO₂ », une étude financée par ses soins. D'après celle-ci, la provenance des certificats achetés est secondaire compte tenu des effets planétaire du CO₂. Avec l'achat de mesures bon marché à l'étranger, les partisans du centime climatique reconnaissaient toutefois que la Suisse ne bénéficierait pas des effets secondaires d'une réduction des émissions de CO₂ en Suisse. Le PS, les Verts, les associations environnementales et ProClim (Forum sur le climat de l'Académie suisse des sciences) ont exhorté le Conseil fédéral à **introduire la taxe sur le CO₂**, afin de respecter le Protocole de Kyoto. Ils considéraient le centime climatique comme une mesure annexe, l'essentiel étant d'agir sur la consommation de carburants et de combustibles en Suisse, afin de ne pas de se défaire de ses responsabilités. De plus, l'entrée en vigueur du centime climatique est, à leurs yeux, un signal négatif envers les entreprises qui avaient déjà consentis à des efforts pour réduire leurs émissions de CO₂. Répondant aux risques de perte de croissance et de revenus fiscaux, les partisans de la taxe ont rétorqué que son introduction engendrerait de nombreux investissements et de nouveaux emplois et que l'économie récupérerait le montant sous forme de rétribution aux assurances-maladie.¹⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.06.2007
ANDREA MOSIMANN

Die **Stiftung Klimarappen** teilte dem UVEK im Juni verbindlich mit, dass sie ihre CO₂-Reduktions-Ziele erreichen werde. Sie hatte sich zu einer Senkung um 9 Mio Tonnen CO₂ im Zeitraum von 2008 bis 2012 verpflichtet und kann nun mit Programmen im Inland und mit dem Kauf von so genannten Kyoto-Zertifikaten sogar 12,8 Mio Tonnen einsparen. Davon entfallen 2,6 Mio Tonnen auf die Schweiz und 10,2 Mio Tonnen aufs Ausland. Dieser definitive Massnahmenplan löste gemischte Reaktionen aus. Die Wirtschaftsverbände, der Verband des Strassenverkehrs und die Erdölindustrie bezeichneten den Klimarappen als hervorragendes Beispiel für einen effizienten Klimaschutz. SP, Grüne und Umweltverbände hielten dagegen, dass der Klimarappen die steigenden Verkehrsemissionen nicht reduzieren könne und forderten die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen.¹⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.02.2009
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC et la Fondation Centime climatique ont signé un accord supplétif en vertu duquel la Fondation s'engage à réduire les émissions de dioxyde de carbone de 3 millions de tonnes supplémentaires (soit 12 millions de tonnes au lieu de 9) d'ici à 2012. Dans le cadre de la **mise en œuvre du Protocole de Kyoto**, la Confédération doit réduire ses émissions de 20 millions de tonnes d'ici 2012. Or, selon les prévisions de l'OFEV, elle ratera l'objectif pour 2,5 millions de tonnes, en raison du retard pris par les autorités dans la mise en place des instruments de la politique climatique nationale. Afin d'éviter l'échec, le DETEC et la Fondation ont convenu que cette dernière emploiera sa réserve stratégique de 120 millions de francs pour compenser 3 millions de tonnes supplémentaires, dont au moins un million sur le territoire suisse, le reste pouvant l'être par l'achat de certificats d'émission étrangers.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.08.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la **politique climatique suisse après 2012** qui comporte un projet d'arrêté recommandant le rejet de l'**initiative populaire fédérale « pour un climat sain »** et un **contre-projet indirect** sous la forme d'une révision de la loi sur le CO₂. S'il reconnaît l'urgence de mesures afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone, le gouvernement a toutefois estimé que l'inscription dans la Constitution d'un objectif de réduction de 30% (par rapport à 1990) sur le territoire national d'ici à 2020 ne laisserait pas suffisamment de flexibilité. L'initiative ne permettrait notamment pas d'acquiescer des certificats d'émission étrangers. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un projet de révision de la loi sur le CO₂. Lors de la consultation lancée l'année précédente, une large majorité des partis et des cantons, ainsi que les organisations écologistes ont approuvé l'objectif de réduction (aligné sur celui de l'UE) de 20% d'ici à 2020, seuls l'UDC, l'UDF et les milieux patronaux et routiers l'ayant rejeté. Si le maintien de la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles n'a été contesté que par le PLR et l'UDC, son extension aux carburants est catégoriquement rejetée par l'ensemble des partis bourgeois et des groupes d'intérêts économiques. Aussi, le Conseil fédéral a-t-il entériné l'objectif de réduction de 20%, maintenu l'augmentation de la taxe sur les combustibles (36 francs par tonne de CO₂ contre 12 actuellement, soit 9 centimes par litre d'huile de chauffage au lieu de 3) et décidé de laisser à la taxe sur les carburants un rôle subsidiaire, son introduction ne pouvant survenir que si les autres mesures s'avèrent insuffisantes. Parmi les mesures proposées figurent en outre une affectation partielle (plafonnée à 200 millions de francs par an) du produit de la taxe en faveur de mesures d'assainissement dans le domaine du bâtiment, des prescriptions plus sévères pour les véhicules et une amélioration du système d'échange de quotas d'émissions pour les entreprises à forte intensité énergétique. Suite à la fronde du lobby des importateurs d'automobiles lors de la consultation, le Conseil fédéral a toutefois renoncé à aligner les prescriptions en matière d'émissions de dioxyde de carbone pour les voitures neuves sur celles de l'UE, en abaissant la valeur limite de 180 à 130 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici 2015 (soit une consommation maximale de 5,6 litres d'essence ou 5 litres de diesel pour cent kilomètres).
On relèvera encore que le CN a rejeté deux motions du groupe UDC (Mo.08.3380; Mo.09.3677) et le CE une motion Germann (udc, SH) demandant le renoncement aux augmentations annoncées, voire la suppression pure et simple de la taxe sur les combustibles(MO. Germann, 09.3730).¹⁷

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 04.08.2012
MARLENE GERBER

Im September publizierte die Verwaltung die Anhörungsergebnisse der **Verordnung zum revidierten CO₂-Gesetz**. Dass die CO₂-Abgabe erst per 2014 von bestehenden CHF 36 pro Tonne CO₂ auf CHF 60 angehoben werden könne, stiess bei den Umweltverbänden sowie bei der SP und den Grünen auf Unverständnis. Dies verstosse gegen den im Vorjahr ausgesprochenen Willen des Parlamentes und darüber hinaus bestehe dadurch die Gefahr, dass die erforderlichen finanziellen Mittel für das Gebäudesanierungsprogramm nicht ausreichend zur Verfügung gestellt werden könnten. Der WWF Schweiz monierte, der Bundesrat durchlöchere das Gesetz, statt den in den gesetzlichen Bestimmungen festgehaltenen Spielraum zugunsten des Klimaschutzes zu nutzen. Die CVP sprach sich für eine rasche Verknüpfung des schweizerischen und europäischen Emissionshandelssystems aus, da sich Schweizer Unternehmen ansonsten im Nachteil befänden. Die SVP erachtete die in der Verordnung enthaltenen Forderungen als unrealistisch und lehnte den Entwurf ab. Von der FDP ging keine Stellungnahme ein. Ende November verabschiedete der Bundesrat die Verordnung, welche am 1.1.13 in Kraft tritt. Er sah davon ab, die Erhöhung der Abgabe auf Brennstoffe bereits per 2013 zu erhöhen, was der Forderung der linken Parteien und der Umweltverbände entsprochen hätte. Weitere Erhöhungen können jedoch ab 2016 und 2018 beschlossen werden. Zu Protesten von Seiten des WWF führte ein nach der Vernehmlassung angefügter Zusatz, wonach Emissionen von fossilthermischen Kraftwerken nicht dem Reduktionsziel unterstehen werden. Der WWF liess verlauten, dies sei aufgrund der äusserst klimaschädlichen Auswirkungen von Gaskraftwerken inakzeptabel, und forderte eine entsprechende Anpassung der Verordnung.¹⁸

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.11.2013
MARLENE GERBER

Im November wurde bekannt, dass die **Stiftung Klimarappen** die Vereinbarungen mit dem Bund zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Umfang von insgesamt 17 Mio. Tonnen in den Jahren 2008-2012 erfüllt hatte. Die Stiftung Klimarappen wurde im Jahr 2005 als freiwillige Massnahme der Wirtschaft gegründet. Sie erhob bis August 2012 eine Abgabe auf Benzin- und Dieselölimporte in der Höhe von 1,5 Rp. pro Liter. Mit den so erzielten finanziellen Mitteln konnten zwischen 2008 und 2012 durch Investitionen in Projekte zur Treibhausgasreduktion im Umfang von 2,7 Mio. Tonnen CO₂ im Inland sowie 16 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente im Ausland eingespart werden, womit die Stiftung ihre Verpflichtungen gar übertraf (2 Mio. t im Inland, 15 Mio. t im Ausland). Das durch Übererfüllung der Vereinbarung durch ausländische Reduktionsleistungen entstandene Vermögen wird 2014 an den Bund gelangen. Die inländischen Reduktionsleistungen im Umfang von rund CHF 50 Mio. werden an die neue Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK) verkauft. Der Verkaufserlös sowie weitere verbleibende Mittel der Stiftung werden weiterhin für Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen im Ausland eingesetzt. Die neue Stiftung KliK erfüllt als branchenweite Kompensationsgemeinschaft seit Beginn des Berichtsjahres die mit Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes entstandene gesetzliche Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe bis 2020. Ob die Schweiz ihren im Rahmen des Kyoto-Protokolls gefassten Verpflichtungen zur Emissionsreduktion zwischen 2008 und 2012 insgesamt nachkommen konnte, war zum Ende des Berichtsjahres noch nicht abschliessend klar.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.05.2014
MARLENE GERBER

Damit die Schweiz der UNO an der Klimakonferenz in Paris Ende 2015 ihr Angebot zur Reduktion der Treibhausgasemissionen nach 2020 unterbreiten kann, beauftragte der Bundesrat das UVEK im Mai 2014 mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zur **Klimagesetzgebung ab 2020**. Der im November veröffentlichte Bericht des Weltklimarats der UNO (IPCC) hielt die internationale Weltgesellschaft zu verstärkten Bemühungen an, was auch eine drastische Reduktion der Treibhausgasemissionen nach sich ziehen müsse. Das an der UNO-Klimakonferenz in Lima im Dezember verabschiedete Dokument mit dem Namen "Lima Call for Climate Action" soll in Paris in ein verbindliches Klimaschutzabkommen für alle UNO-Mitgliedsstaaten ab 2020 münden. Obwohl bis Ende Jahr von offizieller Seite noch keine Bestätigung vorlag, eröffnete Radio SRF im November, der Bund plane bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 50% im Vergleich zu 1990. Dass - gemäss Angaben von Radio SRF - die Emissionen im Inland nur zu 30% im Vergleich zum Basisjahr gesenkt werden müssten (weitere 20% dürften im Ausland reduziert werden), provozierte sogleich Kritik von verschiedensten Umweltorganisationen.²⁰

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 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.²¹

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 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 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.²²

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 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.²³

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 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.²⁴

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Verbände

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

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

An der Abstimmungsurne war die Bilanz auch für die Gewerkschaften gemischt: Während sie bei der Erhöhung des Frauenrentenalters im Rahmen der AHV-Reform und beim Medienpaket 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).²⁵

Natur und Umwelt

Die Freiburger Mitte-Nationalrätin und Stadträtin von Bulle Marie-France Roth Pasquier (mitte, FR) wurde im November 2021 zur **neuen Präsidentin von Ecologie libérale** gewählt. Sie löste in diesem Amt Martin Chevallaz aus der früheren BDP ab, der die Vereinigung seit dem Tod von Rolin Wavre 2020 interimistisch geführt hatte. Ecologie libérale ist eine Westschweizer Umweltvereinigung, der Exponentinnen und Exponenten aus verschiedenen bürgerlichen Parteien angehören. Sie ging 2003 aus einem Mitte-Rechts-Komitee zugunsten zweier Anti-Atominitiativen hervor und will nach eigenen Worten Wirtschaft und Ökologie in Einklang bringen und zeigen, dass die Linke kein Monopol auf das Thema Umwelt- und Klimaschutz hat. Roth Pasquier sagte nach ihrer Wahl, Ecologie libérale strebe keine Revolution an, sondern wolle ausgehend von einer liberalen Grundhaltung konkrete Ideen zugunsten des Umwelt- und Klimaschutzes lancieren und die Bevölkerung für den Handlungsbedarf sensibilisieren.²⁶

Verkehr

Der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) beschloss im Sommer die Lancierung einer Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Diese will den Verteilschlüssel der von den Strassenbenützern bezahlten Treibstoffabgaben massiv zugunsten des Schienenverkehrs verändern. Die Unterschriftensammlung für die Initiative soll erst 2009 gestartet werden. Gegen das von der SP, den Grünen und den Umweltschutzverbänden unterstützte Projekt meldete der **TCS** sofort heftigen Widerstand an. Nach dessen Ansicht sei eher das Gegenteil der Forderungen des VCS angebracht, nämlich eine politische und finanzielle Trendumkehr zugunsten des Strassenbaus.²⁷

-
- 1) Communiqué de presse du CF 03.02.2022; NZZ, 12.1.22; Lib, 18.1.22; Blick, 24.1.22; NZZ, 1.2.22; WW, 3.2.22; AZ, CdT, Lib, NZZ, TA, 4.2.22; NZZ, 5.2.22; SoZ, 6.2.22; 24H, 7.2.22; Republik, 10.2.22; SoZ, 13.2.22; So-Bli, 20.2.22; AZ, 25.3.22; NZZ, 28.3.22; AZ, 9.4.22; NZZ, 13.4.22; So-Bli, 24.4.22
 - 2) BBl, 1986, I, S. 1281 ff.; Presse vom 25.2.86;
 - 3) Presse du 20.6.08.
 - 4) BO CN, 2002, p. 2015 ss. et 2045 ss.; presse du 11.12 et 12.12.02.; Presse du 23.10.02 (contre-projet CTT-CN); CdT, 20.11.02 (réactions).
 - 5) FF, 2004, p. 2045 s; Hirter, Hans / Linder, Wolf, Vox, Analyse des votations fédérales du 8 février 2004, Berne 2004; presse du 9.2.04.; Presse du 9.2.04.; Presse du mois de janvier.
 - 6) LNN, 28.3.85; Presse vom 29.3.85; 24.5.85; 14.12.85; 17.12.85; wf, Kurzkommantare, 13, 1.4.85; SZ, 15.4.85; 1.7.85; 25.10.85; BZ, 17.5.85; 1.7.85, 10.8.85; TW, 4.6.85; NZZ, 4.10.85; Vat., 17.10.85; 26.10.85; TAM, 50, 14.12.85; Der Staatsbürger, 1985, Nr. 1, S. 6 ff.; BBl, 1985, I, S. 193 ff.; Geschäftsbericht SBB 1985
 - 7) AS, 1988, S. 364 f.; BBl, 1987, I, S. 46 f.; BBl, 1987, II, S. 482 ff.; BBl, 1988, S. 162 f.; BBl, 1988, S. 569 ff.; SZ, 23.1.87; Presse vom 23.11.-5.12.1987, 7.12.87; TA, 11.4.87 und AT, 27.11.87; TW, 14.11.87; WoZ, 6.11.87 und Ww, 19.11.87; Bund, 11.4.87; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 6. Dezember 1987, Zürich 1988.
 - 8) AB NR, 1988, S. 1657; AB NR, 1988, S. 1947 f.; AB NR, 1988, S. 990; Presse vom 19.12.88; Vat., 21.1. und 11.2.88; BZ, 22.1.88; NZZ, 21.5. und 24.12.88; BaZ, 7.6. und 20.12.88; LNN, 21.12.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 8, S. 21
 - 9) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Umweltschutz
 - 10) AB NR, 1984, S. 738 ff.; AB NR, 1984, S. 818 ff.; AB NR, 1984, S. 973; AB NR, 1984, S. 975; AB NR, 1984, S. 983 f.; Wochen-Zeitung, 4.5.84; Presse vom 7.5., 19.6., 5.9. und 14.11.84; TW, 14.6.84; NZZ, 15.11.84; SGU-Bulletin, Sondernummer Juni 1984.
 - 11) Lib., 17.8.07; AZ und TG, 18.8.07; NZZ, 8.9.07; BZ und SGT, 20.9.07.
 - 12) BBl, 2021 1923; TA, 25.8.21
 - 13) LT, 16.8 (lancement de la pétition) et 18.11.03 (centime climatique); presse du 17.10.03 (dépôt).
 - 14) Lib, 4.3.04; presse du 23.3, 27.3, 12.5 et 29.10.04; 24h, 11.5.04.
 - 15) NZZ, 29.6. und 30.6.07; AZ und TA, 30.6.07.
 - 16) Presse du 18.2.09.
 - 17) FF, 2009, p. 6723 ss.; presse du 18.3 (consultation), du 7.5 et du 27.8.09 (MCF); OFEV, communiqué de presse, 6.5 et 26.8.2009.
 - 18) NZZ Online, 3.8.12, SGT, 4.8.12, NZZ, 4.8. und 1.12.12.
 - 19) Medienmitteilung UVEK, BAFU und BFE vom 18.11.13
 - 20) Medienmitteilung BAFU vom 14.12.2014; Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 19.11.14; Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 21.5.14; Medienmitteilung UVEK, BAFU vom 3.11.14; Medienmitteilung UVEK, BAFU vom 5.12.14; NZZ, TA, 20.11.14; NZZ, 21.11.14
 - 21) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 22) 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
 - 23) 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
 - 24) 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
 - 25) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Verbände
 - 26) Medienmitteilung Ecologie libérale vom 7.11.21; Website Ecologie libérale, Stand vom 24.6.22.pdf; Lib, 8.11.21
 - 27) NZZ, 18.6.08.