

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Internationale Abkommen</b>
Akteure	<b>Anderer Umweltschutzverband</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Buchwalder, Mathias  
Burgos, Elie  
Freymond, Nicolas  
Holenstein, Katrin  
Porcellana, Diane  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Buchwalder, Mathias; Burgos, Elie; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Internationale Abkommen, Anderer Umweltschutzverband, 1985 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Wirtschaft</b>	1
Landwirtschaft	1
Tierhaltung, -versuche und -schutz	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	2
Allgemeiner Umweltschutz	2
Klimapolitik	2
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	3
Verbände	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>BPUK</b>	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>SBV</b>	Schweizerischer Bauernverband
<b>SAV</b>	Schweizerischer Arbeitgeberverband
<b>Swissoil</b>	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DTAP</b>	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>USP</b>	Union Suisse des Paysans
<b>UPS</b>	Union Patronale Suisse
<b>Swissoil</b>	association nationale des négociants en combustibles

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Landwirtschaft

#### Tierhaltung, -versuche und -schutz

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 31.12.2004  
ELIE BURGOS

L'OFEPF a mis en consultation début février son **projet de modification du concept de gestion du loup en Suisse**, de même que celui du lynx. Malgré les critiques apportées à ces projets par Pro Natura et par le Groupement suisse pour les régions de montagne, l'OFEPF a mis en vigueur, à la fin du mois de juillet, les deux nouveaux concepts. En ce qui concerne le premier, le seuil de victimes avant l'élimination du prédateur a été abaissé et plus de responsabilités ont été données aux cantons, notamment au niveau des autorisations de tir. En cas de dégâts dus aux attaques de loup, la Confédération prendra en charge 80% de ceux-ci et le canton concerné 20%. Le nouveau concept lynx concerne quant à lui surtout les régions dans lesquelles les populations de chevreuils et de chamois sont en régression prolongée. Avec l'autorisation de la Confédération, des lynx en surnombre pourront dorénavant être déplacés vers une autre région de la Suisse ou à l'étranger. Si aucun transfert n'est possible, un tir de régulation pourra être autorisé. Le Conseil fédéral a finalement proposé, fin septembre, une protection moins stricte du loup, en faisant passer ce dernier de la catégorie des espèces « strictement protégées » à la catégorie des espèces « protégées » (le loup jouirait ainsi de la même protection que le lynx et pourrait donc faire l'objet de tirs de régulation). Cette proposition, qui nécessitait une **modification de la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (Convention de Berne)** signée par 27 pays européens, a été présentée fin novembre au Comité permanent de la Convention de Berne, qui siège à Strasbourg. Le comité a finalement décidé de reporter un telle mesure d'un an, exigeant davantage d'arguments scientifiques. Pour la motion Maissen du même thème, voir ici.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 19.05.1992  
SERGE TERRIBILINI

Les écologistes, ainsi que les **organisations de protection de l'environnement**, ont d'ailleurs fortement **critiqué le traité sur le transit**. Selon eux, il ne garantit aucune politique environnementale en matière de transit à long terme. Au contraire, ses dispositions seraient plutôt de nature à favoriser, ou en tout cas à ne pas empêcher, un accroissement du trafic motorisé. En outre, de par sa durée limitée, il pourrait voir la Suisse aux prises avec la construction des nouvelles transversales sans bénéficier de la solidarité de la CE.<sup>2</sup>

#### Strassenverkehr

MOTION  
DATUM: 05.03.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Während Massnahmen zur Reduktion des Schadstoffausstosses auch in der Bevölkerung weitgehend unterstützt wurden, löste die **Forderung der Umweltorganisationen, der private Motorfahrzeugverkehr müsse gebremst oder gar reduziert werden**, heftige Reaktionen aus. Mit der Idee eines Öko-Bonus, einem massiven Zuschlag auf Benzin, dessen Ertrag gleichmässig auf die ganze Bevölkerung zu verteilen wäre, wollte der VCS auf Kosten der Vielfahrer diejenigen Verkehrsteilnehmer belohnen, welche wenig oder gar nicht autofahren; eine entsprechende Motion Jaeger (Idu, SG) (Mo. 85.495) wurde indessen vom Nationalrat auch nicht in Postulatform überwiesen. Ebenfalls abgelehnt wurde eine Motion der LdU/EVP-Fraktion (Mo. 84.599), die den Bundesrat aufforderte, Vorkehrungen zu treffen, um bei einem weiteren Fortschreiten des Waldsterbens eine Treibstoffrationierung verfügen zu können (siehe auch Kt.lv. 85.202). Dagegen **verlangte das Parlament** in einem aufsehenerregenden Entscheid vom Bundesrat **die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen** im Sinne einer Sofortmassnahme (Mo. 83.956; Po. 85.326; Kt.lv. 84.203; Kt.lv. 84.204). Die Landesregierung, die in dieser Frage allein zuständig ist, beschloss jedoch, an den auf Anfang 1985 in Kraft gesetzten Tempolimiten 80/120 einstweilen festzuhalten. Mit 256'207 gültigen Unterschriften wurde eine Initiative «Pro Tempo 130/100» eingereicht. Der Berner Grosse Rat stimmte mit

grossem Mehr einer Motion zu, wonach sich die Regierung beim BR für 6 autofreie Sonntage einsetzen soll. Die geplante Neuauflage der 1978 abgelehnten «Burgdorfer Initiative» für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage wurde fallen gelassen. Dagegen konnte der Aufruf verschiedener, teilweise durch kantonale Regierungen unterstützter Komitees zur «Aktion autofreier Betteg» insgesamt als Erfolg gewertet werden.

Eine **erfreuliche Auswirkung dieser Tempobegrenzung** auf National- und Hauptstrassen konnte die Unfallstatistik verzeichnen: Erstmals seit 1954 wurden im Berichtsjahr wieder weniger als 1'000 Verkehrstote (908, das sind 17.2 Prozent weniger als 1984) registriert, obwohl sich der Fahrzeugbestand seither mehr als verfünffachte. Auch die Zahl der Verletzten sank auf 29'827 (2.5 Prozent weniger als 1984), während die Unfälle gesamthaft leicht zunahmen (+0.7 Prozent). Der Bundesrat beschloss die Erhöhung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr um durchschnittlich 50 Prozent auf Anfang 1986. Stärker heraufgesetzt wurden dabei die Bussenansätze für jene Übertretungen, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind. Nachdem sich in der Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) die Mehrheit der Kantone unter anderem für eine Erhöhung der allgemein zulässigen Breite von Motorfahrzeugen auf 2.5 m ausgesprochen hatte, kündigten die **Schweizerische Verkehrsstiftung, der VCS sowie die Interessengemeinschaft Velo Schweiz das Referendum an**: Breitere Lastwagen würden die Fussgänger und Zweiradfahrer vermehrt gefährden, und zudem seien Strassenverbreiterungen auf Kosten von Kulturland, Vorgärten und Trottoirs zu befürchten. Die Exekutive eröffnete ferner die **Vernehmlassung zur Neugestaltung der Strassenrechnung**, welche für finanz- und verkehrspolitische Entscheide – vor allem in der Frage des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades der verschiedenen Verkehrskategorien – von wesentlicher Bedeutung ist.

(Die eidgenössischen Räte genehmigten einstimmig das Haager Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht, welches die Schweiz 1980 unterzeichnet hatte (BRG 84.080).)<sup>3</sup>

## Umweltschutz

### Allgemeiner Umweltschutz

La consultation concernant le projet d'arrêté fédéral portant approbation de la **Convention du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement** (Convention d'Aarhus) a suscité des prises de position fortement polarisées. D'un côté, le PLR, l'UDC et Economiesuisse ont rejeté le projet, craignant qu'il n'entraîne une extension du droit de recours des associations dommageable pour l'économie suisse. Tout en reconnaissant la légitimité d'améliorer l'information de la population, le PLR a estimé qu'une participation accrue des particuliers et des associations allongerait les procédures et générerait une croissance excessive des effectifs de l'administration. À l'inverse, le PDC, le PS, les Verts, la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics (DTAP), de l'aménagement du territoire et de l'environnement, ainsi que les organisations de protection de l'environnement ont plaidé pour la ratification de la Convention.<sup>4</sup>

### Klimapolitik

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

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.04.2010  
NICOLAS FREYMOND

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.11.2016  
DIANE PORCELLANA

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.<sup>5</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Verbände

#### Verbände

En vue de la votation sur l'**accord de libre-échange avec l'Indonésie**, refusé le 7 mars 2021 par la population, différentes **associations** ont fait connaître leur **position**. L'accord a bénéficié d'un large soutien de la part des milieux économiques. Parmi ses partisans se trouvaient notamment Economiesuisse, l'USAM, l'USP, l'UPS, Swissmem, HotellerieSuisse ainsi que les chambres de commerce de plusieurs cantons. Ceux-ci mettaient en avant les avantages concurrentiels dont bénéficieraient les entreprises suisses avec l'accord, tout en soulignant les exigences de durabilité liées au commerce de l'huile de palme. C'est également ces critères de durabilité qui ont motivé la fondation pour l'aide au développement Swissaid à soutenir le texte.

Le camp des opposants regroupait des associations de défense de l'environnement comme Pro Natura, la Grève du Climat et le Fonds Bruno Manser, mais aussi Uniterre et l'association des petits paysans. Ceux-ci remettaient notamment en cause l'aspect durable et dénonçaient un désastre écologique pour justifier le refus de l'accord.<sup>6</sup>

VERBANDSCHRONIK  
DATUM: 07.03.2021  
MATHIAS BUCHWALDER

1) Communiqué de presse de l'OFEFP du 24.9 et du 25.11.04; Büz, 25.9.04; LT, 25.9.04; 24h, 25.9.04.; Lib., 4.2.04; TG, 4.2.04.; TG, 23.3.04.; TG, 30.11.04.

2) Presse du 19.5.92.

3) A.G. Gnädinger, «Der Kostenbegriff in der Strassenrechnung», in ebenda, S. 51 ff.; AB NR, 1985, S. 1251 f.; AB NR, 1985, S. 1329 f.; AB NR, 1985, S. 136 f.; AB NR, 1985, S. 1362 ff.; AB NR, 1985, S. 164 ff.; AB NR, 1985, S. 1860; AB NR, 1985, S. 192 f.; AB NR, 1985, S. 208 f.; AB NR, 1985, S. 2234 ff.; AB SR, 1985, S. 183 f.; AB SR, 1985, S. 45 ff.; AB SR, 1985, S. 57; AS, 1985, S. 782 ff.; BBl, 1985, I, S. 787; BBl, 1984, III, S. 915 ff.; BBl, 1985, II, S. 1336; Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1985, Bern 1986.; Die Volkswirtschaft, 58/1985, S. 757 ff.; Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes in der Schweiz 1984/85, Bern 1986.; Jahrbuch der Schweiz. Verkehrswirtschaft 1985, S. 181 f.; Presse vom 28.1.85, 29.1.85, 30.1.85, 8.2.85, 9.5.85, 22.6.85; 16.9.85; Bund, 28.1.85; 15.10.85; TA, 31.1.85; 22.4.85; 8.8.85; 22.8.85; 10.9.85; 29.11.85; 15.2.86; LNN, 4.2.85; Vat., 4.2.85; 30.5.85; 21.8.85; 12.9.85; BZ, 13.3.85 und 16.8.85; TW, 28.3.85; 3.8.85; TAM, 20.4.85; NZZ, 6.7.85; 16.7.85; 9.8.85; 26.11.85; 29.11.85; 2.12.85; 6.12.85; SGT, 8.7.85, 9.7.85, 29.8.85; 11.9.85; Vr, 26.8.85; Ww, 5.12.85; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 6 f.; Varenholt (1984). Tempo 100. Soforthilfe für den Wald?; Verhandl. B. vers., 1985, III, S. 12

4) NZZ, 21.4.10.

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

6) Communiqué de presse USAM du 12 janvier 2021