

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verbände
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Verkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernet, Samuel
Bühlmann, Marc
Gsteiger, Christian
Hirter, Hans
Künzler, Johanna
Scherrer, Debora

Bevorzugte Zitierweise

Bernet, Samuel; Bühlmann, Marc; Gsteiger, Christian; Hirter, Hans; Künzler, Johanna; Scherrer, Debora 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verbände, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Verkehr, 1990 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Parteien, Verbände und Interessengruppen	1
Verbände	1
Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum	1
Sozialwesen, Soziale Gruppen	1
Verkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SRF	Schweizer Radio und Fernsehen
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
RTS	Radio Télévision Suisse
FTP	Fonds de financement des transports publics
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 10.11.1998
HANS HIRTER

Im Gegensatz zum Vorort **lehnte der Schweizerische Gewerbeverband die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ab**. Nachdem er bereits das Referendum ergriffen hatte, agierte er auch in der Kampagne für die Volksabstimmung vom 27. September an vorderster Front. Zur Vorlage über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FINÖV), an der wegen der grossen Eisenbahntunnelprojekte die Bauwirtschaft handfeste Interessen vorwies, entschied er sich hingegen für Stimmfreigabe, nachdem sich vorher nur eine knappe Mehrheit der Delegierten für die Nein-Parole ausgesprochen hatte. Der Baumeisterverband beschloss wie bereits bei der Schwerverkehrsabgabe die Ja-Parole.¹

Sozialwesen, Soziale Gruppen

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 05.11.2018
CHRISTIAN GSTEIGER

Die neuen **Doppelstockzüge** der SBB sorgten bei der Behindertenorganisation **Inclusion Handicap** für rote Köpfe. Gleich mehrere Stellen der neuen Züge seien nicht behindertengerecht konzipiert worden, wie der Tages-Anzeiger und die NZZ im Januar basierend auf einem Beitrag des SRF-Nachrichtenmagazins «10 vor 10» berichteten. So verfügten die Wagen beispielsweise über eine zu steile Rampe, die vom Passagierbereich zur Tür hinaufführe, sowie über einen zu hohen Absatz zum Trittbrett und eckige Türkanten. Da ein Teil der bestellten Züge bereits gebaut worden sei und die SBB deshalb keine baulichen Anpassungen mehr vornehmen wollte, erhob der Verein Inclusion Handicap eine Verbandsbeschwerde gegen «die Betriebsbewilligung für die drei Zugtypen». Darin verlangte der Verband, dass sich die SBB zu insgesamt fünfzehn Anpassungen zugunsten der Barrierefreiheit verpflichte. Die SBB, so der Tages-Anzeiger weiter, beantragte darauf eine Abweisung der Beschwerde, da die Inbetriebnahme der Züge bereits zum Zeitpunkt der Beschwerde stark verzögert gewesen sei und man von hohen Kosten für die Anpassungen ausgehe.

Im darauf folgenden Gerichtsstreit konnten sich der Verband und die SBB zumindest teilweise aussergerichtlich einigen, wie das St. Galler-Tagblatt im November 2018 berichtete. Die SBB werde etwa entspiegelte Kundeninformationsmonitore sowie ein durchgehendes Leitsystem zum Erasten in den neuen Doppelstockzügen einbauen. Auch sollen mehr Sitzplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung gestellt werden sowie Stellen besser gekennzeichnet werden, an denen ein Stolperisiko bestehe.

Der Rechtsstreit zwischen der SBB und Inclusion Handicap war aber damit nicht abgeschlossen: Insgesamt seien noch elf weitere Punkte der im Januar eingereichten Beschwerde zu klären, etwa die schlechte Erreichbarkeit von Türöffnungstasten für Rollstuhlfahrer.²

Verkehr

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 23.06.1990
HANS HIRTER

Beim Touring-Club der Schweiz (TCS) hatten in der Vergangenheit mehrmals Mitglieder Anstoss an seinen verkehrspolitischen Stellungnahmen genommen. Nachdem 1989 rund 5'000 Mitglieder schriftlich ihrem **Protest gegen die Ja-Parole zur Volksinitiative «Tempo 100/130»** Ausdruck gegeben hatten, führte der TCS eine repräsentative Umfrage unter seinen rund 1,2 Mio Mitgliedern durch. Knapp die Hälfte der Befragten befürworteten eine Fortsetzung des politischen Engagements des TCS, bei Verkehrsfragen waren es sogar 60%. Eine starke Minderheit von rund 40% sprach sich hingegen für eine strikte Beschränkung auf Dienstleistungen aus. Die Delegiertenversammlung beschloss, in Zukunft aus Rücksicht auf diese Minderheit **mehr argumentativ denn plakativ in die Meinungsbildung** einzugreifen und z.B. auf konkrete Abstimmungsparolen zu verzichten. Trotz Protestaustritten hatte 1989 der Mitgliederbestand des TCS um 38'979 auf 1'205'359 zugenommen.³

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 01.04.1991
HANS HIRTER

Ein **jahrelanger Rechtsstreit** zwischen dem VCS und dem Nutzfahrzeugverband ASTAG fand im Dezember vor dem Bundesgericht seinen Abschluss. Dieses entschied, dass der VCS seinen französischen Namen AST (Association suisse des transports) **wegen Verwechslungsgefahr nicht mehr tragen** darf. Die welschen und italienischsprachigen Sektionen beschlossen daraufhin die **Umbenennung in ATE** (Association transports et environnement / Associazione traffico e ambiente).⁴

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 01.08.1991
HANS HIRTER

Das Projekt einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) war beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) bereits 1988 anlässlich der Vernehmlassung umstritten gewesen. Der VCS hatte damals seine Unterstützung für die NEAT von begleitenden dirigistischen Eingriffen zur Umlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene abhängig gemacht. Obwohl sich diese Forderung in den parlamentarischen Beratungen nicht durchsetzen konnte, **verzichteten die Delegierten des VCS mit 52:28 Stimmen** auf die Unterstützung des von der Grünen Partei lancierten Referendums.⁵

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 28.10.1992
HANS HIRTER

In den Interessenorganisationen der Verkehrsteilnehmer sorgte die Volksabstimmung über die **NEAT** für einigen Konfliktstoff. Im **ACS opponierten** vor allem die Westschweizer Sektionen gegen dieses als zu teuer bezeichnete Bauwerk, das zu 25% aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden soll. Angesichts dieser Stimmungslage beschlossen die **Delegierten Stimmfreigabe**. Auf gleiche Weise zog sich der Nutzfahrzeugverband ASTAG **aus dem Dilemma**. Beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) waren es vor allem die welschen Sektionen, welche sich gegen die fundamentalistischen Verkehrsgegner namentlich der Zürcher Sektion und gegen die direkt betroffenen Urner für die NEAT einsetzten. Mit einem recht **deutlichen Ergebnis von 54:29 Stimmen** behielten die Pragmatiker unter den Delegierten die Oberhand. Beim TCS bereitete der Entscheid zugunsten der Unterstützung der NEAT keine Probleme.

Der TCS entschied zudem mit einer **deutlichen Mehrheit**, das von der Auto-Partei, dem ACS, dem Centre patronal und der ASTAG lancierte Referendum gegen die Benzinzollerhöhung um **20 Rappen nicht zu unterstützen**.⁶

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 23.07.1993
HANS HIRTER

Der politische Kurs des auf rund 125'000 Mitglieder angewachsenen Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) blieb in eher unruhigen Gewässern. Bei der Volksabstimmung über die Treibstoffzollerhöhung musste er sich für eine Stimmfreigabe entscheiden, da er zwar die **zusätzlichen Einnahmen für die Strassenbaukasse nicht gutheissen** konnte, andererseits aber auch **nicht zusammen mit dem ACS und der Auto-Partei für eine Ablehnung kämpfen wollte**.

Die seit längerer Zeit ausgetragene **Auseinandersetzung zwischen einer eher pragmatischen und einer mehr fundamentalistischen Linie** konnte noch nicht beigelegt werden. Zusätzlich war man sich auch uneinig über das Ausmass der kommerziellen Dienstleistungen, welche der VCS seinen Mitgliedern anbieten soll. Ein Zeichen setzte der bisherige Zentralsekretär Markus Loosli, der wegen der seiner Ansicht nach mangelnden Diskussions- und Konfliktkultur in den Leitungsgremien im Mai von seinem Amt zurücktrat. Im Juni kam es bei den Wahlen für den Zentralvorstand – die nicht zuletzt wegen Rücktritten infolge der erwähnten Konflikte erforderlich geworden waren – zu einem Eklat: Der Kandidat der mitgliederstärksten Sektion Zürich, Beat Schweingruber, der als Gründungsmitglied seit langer Zeit auf verschiedenen Stufen im Verband aktiv war, wurde von der Delegiertenversammlung nicht gewählt.⁷

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 14.07.1994
HANS HIRTER

Obwohl sie bei der Volksabstimmung über die Alpen-Initiative – welche unter anderem ein Verbot für den Bau und Ausbau alpenquerender Transitstrassen in die Verfassung festschrieb – eine Niederlage einstecken mussten, gingen der TCS und der ACS in die verkehrspolitische Offensive. Beide forderten den **Ausbau des Autobahnnetzes** und dabei insbesondere den Bau einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard sowie die Verbreiterung der N1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren. Der TCS kündigte dazu die Lancierung einer Volksinitiative an.⁸

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 17.12.1994
HANS HIRTER

Der ökologisch ausgerichtete Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) gehörte **zu den Siegern bei der Alpen-Initiative**; seine Opposition gegen die Revision des Luftfahrtgesetzes, gegen welche er das Referendum eingereicht hatte, blieb hingegen erfolglos. Volk und Stände stimmten im weiteren einem Verfassungsartikel für die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu und erfüllten damit eine alte Forderung des VCS.

Beim zukünftigen Gebrauch der direktdemokratischen Instrumente **legte sich der VCS Zurückhaltung** auf. Seine Delegierten beschliessen, auf die geplante Lancierung eines Volksbegehrens für eine drastische Reduktion des Benzinverbrauchs bei Autos (sogenannte 5-Liter-Initiative) zu verzichten. Der VCS verweigerte zudem seine Unterstützung für die im September von einer Gruppe «umverkehR» lancierte Volksinitiative für die Halbierung des Strassenverkehrs, da er deren Erfolgchancen und auch die Möglichkeiten ihrer allfälligen Umsetzung skeptisch beurteilte.

Der VCS gab sich im Dezember **ein neues Leitbild**, das die bisherigen Schwerpunkte seiner Politik weitgehend bestätigt und die Voraussetzungen für eine klarere Organisationsstruktur schafft.⁹

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 12.06.1995
HANS HIRTER

Die Delegierten des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) bekräftigten ihre im Vorjahr **manifestierte Zurückhaltung** bei der Nutzung der Volksrechte. Sie stimmten im Juni zwar den **Entwürfen zu zwei neuen Volksinitiativen** bezüglich Kostenfreiheit im Verkehr resp. Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einstimmig zu, verzichteten aber vorläufig auf deren Lancierung. Als Hauptgrund wurde angegeben, dass man damit vermeiden wolle, ähnliche vom Nationalrat überwiesene Vorstösse zu konkurrenzieren.¹⁰

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 17.05.2004
HANS HIRTER

Die Beschwerden gegen das Hardturmstadion **fürten aber auch im VCS selbst zu heftigen Auseinandersetzungen** zwischen der von Nationalrätin Teuscher (gp, BE) präsidierten nationalen Leitung und der Co-Geschäftsführerin der Zürcher Kantonalsektion, Gabi Petri. Erstere plädierte für eine gewisse Flexibilität, welche beim Entscheid über die Einreichung resp. den Weiterzug einer Beschwerde auch politische Argumente wie der allgemeine Nutzen und die Beliebtheit eines Projekts berücksichtigt. Begründet wurde diese Rücksichtnahme einerseits mit dem Imageschaden, welche der VCS mit einer unnachgiebigen Haltung bei populären Projekten erleiden könnte, und andererseits auch mit der Gefährdung der Institution des Verbandsbeschwerderechts als Ganzes. Diese Ansicht wurde auch von anderen Umwelt- und Naturschutzverbänden geteilt. Für Petri und ihre Zürcher Sektion hingegen dürfen solche Kriterien keine Rolle spielen, sondern es soll allein die Übereinstimmung des Projekts mit sämtlichen in Gesetzen, Verordnungen und übrigen Bestimmungen festgelegten umweltschutzpolitischen Normen ausschlaggebend sein. Rücke man davon aus politischen Gründen ab, schädige man nicht bloss die Umwelt, sondern setze auch die Glaubwürdigkeit des VCS aufs Spiel. An einer Delegiertenversammlung im Mai konnte sich keine dieser beiden Positionen entscheidend durchsetzen, die Anhänger einer unnachgiebigen Politik waren aber in der Mehrheit.¹¹

ANDERES
DATUM: 23.09.2004
HANS HIRTER

Das **Beschwerderecht der Umwelt- und Naturschutzverbände** bei grossen Bauprojekten kam im Berichtsjahr noch stärker unter Beschuss bürgerlicher und wirtschaftsnaher Politiker. Dieses Recht ist im Natur- und Heimatschutzgesetz sowie im Umweltschutzgesetz enthalten und steht anerkannten Organisationen aus diesen Bereichen zu, die seit mindestens zehn Jahren national tätig sind. Auslöser für die Verschärfung der seit Jahren dauernden Kontroverse war das Baugesuch für einen Neubau des Fussballstadions Hardturm in Zürich verbunden mit einem neuen Einkaufszentrum. Infolge der von den Bewilligungsbehörden und Gerichten teilweise gutgeheissenen Beschwerden des **Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)** gegen das vorgesehene Parkplatzangebot und die Zahl der erlaubten Zu- und Wegfahrten des privaten Autoverkehrs drohten Verzögerungen, welche die rechtzeitige Stadioneröffnung für die Fussball-Europameisterschaft 2008 in Frage stellten. Zudem war fraglich, ob angesichts der reduzierten maximal zugelassenen Parkflächen und Verkehrsmengen der von Privaten geplante Bau überhaupt realisiert würde. Die Zürcher Freisinnigen nutzten die Verärgerung breiter Kreise über die unnachgiebige Haltung der VCS-Sektion Zürich um eine nationale Volksinitiative zu lancieren. Diese verlangt, dass bei Infrastruktur- und Bauprojekten, welche in einer Volks- oder

Parlamentsabstimmung genehmigt worden sind, das Verbandsbeschwerderecht aufgehoben wird. Dieses soll nur noch bei Behördeentscheiden (Verwaltung, Exekutive) zur Anwendung kommen. Im Nationalrat reichte zudem der Aargauer Transportunternehmer Giezendanner (svp) eine von 80 Ratsmitgliedern unterzeichnete Motion ein, welche den Ausschluss des VCS vom Verbandsbeschwerderecht fordert, weil dieser nicht rein ideell sondern durch sein Angebot an Reisen, Versicherung etc. auch kommerziell tätig sei.¹²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.2008
HANS HIRTER

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.¹³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.03.2009
HANS HIRTER

Im März lancierte der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) seine Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Er wurde dabei unterstützt von der SP, der GP, den Grünliberalen und der EVP.¹⁴

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 19.06.2010
MARC BÜHLMANN

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** vermochte den Rückgang der Mitgliederzahlen weiterhin nicht zu stoppen. Waren 2006 noch 1.637 Mio Autofahrerinnen und Autofahrer Mitglied beim TCS, waren es Ende 2010 rund 22 000 weniger. Zu schaffen macht dem TCS die unentgeltliche Pannenhilfe von Autoversicherungen. An seiner Delegiertenversammlung machte sich der TCS gegen eine Aushöhlung der Zweckbindung von Strassenverkehrs- und Treibstoffabgaben stark.¹⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 28.10.2010
MARC BÜHLMANN

Die SVP und der Gewerbeverband machten sich beim Bundesrat für eine Streichung des **Verkehrsclub der Schweiz (VCS)** von der Liste beschwerdeberechtigter Verbände stark. Dies nachdem das Parlament die Regeln für das Verbandsbeschwerderecht etwas verschärft hatte und in der Folge die Revision der Liste durch den Bundesrat anstand. Die SVP machte geltend, dass der VCS unter der neuen Regelung nicht mehr beschwerdeberechtigt sei. Da die wirtschaftliche Tätigkeit des VCS nicht nur dem Ziel des Umweltschutzes diene und die Finanzierung des Verbands nicht nur über Spenden und Mitgliederbeiträge erfolge, sei dieser von der Liste der beschwerdeberechtigten Verbände zu streichen. Das Bundesamt für Umwelt kam jedoch zum Schluss, dass der VCS die Kriterien erfülle und belies ihn auf der Liste.¹⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.01.2011
DEBORA SCHERRER

Die **Autoimporteur-Vereinigung**, die bisher nicht für politische Einflussnahme bekannt war, wollte mit einer Kampagne vor den Wahlen möglichst viele autofreundliche Politiker ins Parlament bringen. Die Automobilbranche fürchtete sich vor einer Vervielfachung der Kosten für Automobilisten und rechnete vor, dass sich die Ausgaben pro Jahr für ein Auto in den nächsten Jahren verdoppeln würden. **Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)** kritisierte diese Aussagen in einer Stellungnahme und sprach davon, dass es die Benutzer des öffentlichen Verkehrs seien, welche der Bundesrat in den nächsten Jahren übermässig zur Kasse bitten wolle.¹⁷

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 26.11.2011
DEBORA SCHERRER

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** reformierte an einer ausserordentlichen Versammlung die Strukturen seiner nationalen Dachorganisation, wählte einen neuen Zentralpräsidenten und stimmte einer Revision seiner Statuten zu. Ein einziges nationales Führungsorgan mit 24 Verwaltungsräten, bestehend aus einem Zentralpräsidenten und den Vorsitzenden der Sektionen löst das bisher duale System bestehend aus einem Verwaltungsrat und Sektionsräten ab. Zudem bekräftigten die Delegierten, dass sie gegen das CO2 Gesetz das Referendum ergreifen wollten.¹⁸

Beim **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)** stand 2013 ein Präsidiumswechsel an: Die grüne Politikerin Franziska Teuscher (BE) war im Vorjahr in den Gemeinderat Stadt Bern gewählt worden und verzichtete aus diesem Grund nebst ihrem Nationalratsmandat auch auf das Spitzenamt beim VCS. Zur Nachfolge liessen sich die beiden Nationalrätinnen Evi Allemann (sp, BE) und Aline Trede (gp, BE) aufstellen. Beide hatten langjährige Erfahrungen in der Verkehrspolitik aufzuweisen: Allemann war seit 2004 Mitglied der parlamentarischen Verkehrskommission, Trede hatte vier Jahre lang die Kampagnen des VCS geleitet. Von Aussenstehenden wurde der Unterschied zwischen den Kandidatinnen hauptsächlich im Politikstil verortet: Trede gebe sich tendenziell kämpferischer und wolle den VCS mit starken Forderungen in der Verbändelandschaft pointierter positionieren. Allemann hingegen sei eher konsensorientiert und sehe den Club als Dienstleistungserbringer, welcher pragmatisch agieren und Allianzen suchen solle. Mitte April entschieden sich die VCS-Delegierten mit 47 von 74 Stimmen für Allemann als neue Präsidentin. Auf sie warteten gleich mehrere Dossiers, welche für den Verband von hoher Relevanz sind: die VCS-Initiative respektive FABI sowie der Kampf gegen die zweite Gotthardröhre, gegen die sog. „Milchkuh-Initiative“ und gegen die Preiserhöhung der Autobahn-Vignette.¹⁹

Beim ACS kam es 2016 zum Eklat, als im Frühsommer ein schwelender interner Machtkampf zwischen einigen kantonalen Sektionen und dem Zentralvorstand ausbrach. Anfang Juni nominierte der ACS den Berner FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen zuhanden der Delegiertenversammlung (DV) am 23. Juni für das Amt des Zentralpräsidenten. Der amtierende Präsident, Mathias Ammann, gab wenig später bekannt, dass er nicht abtreten wolle, sondern von einzelnen kantonalen Sektionen aus dem Amt gedrängt werde. Danach überschlugen sich die Ereignisse beim ACS, der mit 110'000 Mitgliedern ungefähr zehn Mal kleiner ist als sein „grosser Bruder“ TCS. Ammann suspendierte zuerst den operativen Leiter des ACS, Stefan Holenstein, mit der Begründung, Holenstein habe Treue- und Informationspflichten verletzt, worauf die ACS-Sektionen Graubünden und Zürich Strafanzeige gegen Ammann wegen Urkundenfälschung und ungetreuer Geschäftsführung einreichten. Der Streit eskalierte in derselben Woche, als Holenstein per sofort entlassen wurde. In der Folge setzte der amtierende Vorstand um Ammann eine Kommission zur Überprüfung der gegenseitigen Vorwürfe ein und verschob die DV vom 23. Juni auf September, bis die Resultate der Kommission vorliegen würden.

Mehrere kantonale Sektionen widersetzten sich der Verschiebung mit dem Argument, diese könne nur von der Versammlung selber beschlossen werden. So hielten 13 von 19 kantonalen Sektionen die DV am 23. Juni in Yverdon trotzdem ab und wählten Christian Wasserfallen zum ACS-Zentralpräsidenten. Weil der bisherige Vorstand die Wahl für ungültig erklärte, hatte der ACS zu diesem Zeitpunkt irritierenderweise zwei Präsidenten. Mitte Juli einigten sich die beiden Lager, dass die Wahl am 16. September wiederholt werden solle. Ammann würde auf diesen Tag hin zurücktreten, während Wasserfallen an seiner Kandidatur festhielt. Anfang August bekam Wasserfallen Konkurrenz von SVP-Nationalrat Thomas Hurter, der ebenfalls ACS-Präsident werden wollte. Weil sich Wasserfallen zunehmend in den internen Konflikt im ACS einmischte und sich dadurch mit einer Zivilklage und einer Strafanzeige konfrontiert sah, geriet seine Person zunehmend in den medialen Fokus. Angesichts der Turbulenzen im Verband fragten sich selbst FDP-Parlamentarier, wieso Wasserfallen nicht in den Ausstand trete bis der Konflikt gelöst sei. Auch seine Nähe zum ACS wurde in Frage gestellt, da er dem Verband erst kurz vor seiner Nomination zum Präsidenten beigetreten war. Negativer Höhepunkt war für Wasserfallen, als ihm die Berner ACS-Sektion die Unterstützung versagte und stattdessen Hurter wählen wollte. Ende August gab Wasserfallen bekannt, dass er doch nicht zur Wahl antreten werde. Damit solle der Verband zur Ruhe kommen, sagte Wasserfallen der NZZ am Sonntag. Das Regionalgericht Bern-Mittelland beurteilte nur wenige Tage später die Wahl Wasserfallens im Juni als illegitim, weil nicht sämtliche Sektionen über die Durchführung der Delegiertenversammlung informiert worden waren. An der DV im September wurde der einzige verbliebene Kandidat **Thomas Hurter mit 114 von 118 Stimmen deutlich zum neuen ACS-Zentralpräsidenten gewählt**.²⁰

Nachdem Evi Allemann (sp, BE) im März 2018 in den Berner Regierungsrat gewählt worden war, gab sie ihren Rücktritt als Präsidentin des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) bekannt. In der Folge reichten Ruedi Blumer (SG, sp) und Michael Töngi (gp, LU) beim VCS-Vorstand ihre Kandidaturen für das Präsidium ein. Für Blumer sprach, dass er bereits seit vier Jahren Mitglied des Zentralvorstands des VCS ist, für Töngi sprach sein Einsitz im nationalen Parlament und seine Mitgliedschaft in der Verkehrs- und Fernmeldekommission des Nationalrats (KVF-NR). Die Wahl an der Delegiertenversammlung am 23. Juni 2018 in Cham (ZG) war eine knappe Angelegenheit: Mit drei Stimmen Unterschied zu seinem Kontrahenten (41:38) wurde **Ruedi Blumer zum neuen Präsidenten des VCS gewählt**, womit das VCS-Präsidium in den Händen der SP blieb. Der VCS setzt sich für eine nachhaltige Mobilität ein, zählt rund 100'000 Mitglieder und wurde 1979 gegründet.²¹

1) TA, 14.10.98; NZZ, 10.11.98

2) NZZ, TA, 31.1.18; LZ, SGT, 6.11.18

3) NZZ, 23.6.90; SCT, 23.6.90

4) VCS-Zeitung, 1992, Nr. 1/2

5) VCS-Zeitung, 1991, Nr. 8 und Nr. 10

6) Bund, 12.10.92; TA, 26.10.92; NZZ, 20.6.92 und 28.10.92; NZZ und TA vom 13.6. und 25.6.92; Presse vom 15.6.92

7) BaZ, 21.4.93; TA, 14.6.93; Ww, 25.3. und 17.6.93; NZZ, 23.1.93 und 23.7.93; VCS-Zeitung (1993) Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 7

8) BZ, 11.6.94. TCS: TA, 25.6.94; BZ, 11.7.94; Ww, 14.7.94

9) TA, 13.6.94; BZ, 10.6.94; NZZ, 17.9.94; VCS-Zeitung (1999) Nr. 1/2

10) TW, 12.6.95; VCS-Zeitung (1995) Nr. 7-8

11) SGT, 27.4.04; NZZ, 17.5.04; Presse vom 25.5.04; Bund und TA, 26.5.04 (andere Verbände). Zur Gründungsgeschichte des seit 25 Jahren bestehenden VCS siehe WoZ, 12.8.04.

12) Allgemein dazu siehe TA, 14.12.04.; Motion Giezendanner: Mo. 04.3456. Vgl. auch SPJ 2003, S. 354.

13) NZZ, 18.6.08.

14) FF, 2009, p. 1167 ss.

15) SZ, 25.10.10; NZZ, 19.6.10.

16) TA, 11.9. und 28.10.10.

17) BZ, 22.1.11.

18) NZZ, 26.11.20.

19) SoBli, 13.1.13; NZZ, 14.1.13; Bund, 14.2.13; NZZ, 22.4.13.

20) Blick, 10.6.16; Bund, 13.6.16; NZZ, 14.6.16; TA, 16.6.16; BZ, NZZ, 18.6.16; TA, 24.6.16; NZZ, 16.7., 8.8., 9.8.16; Bund, NZZ, 17.8.16; NZZ, 2.9.16; TA, 17.9.16

21) Medienmitteilung VCS vom 23.8.18; AZ, 15.11.17; TA, 25.5.18; NZZ, SGT, TA, 25.6.18; LZ, 26.6.18