

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Verbände</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr, Verkehr</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</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

Bernet, Samuel  
Buchwalder, Mathias  
Bühlmann, Marc  
Hirter, Hans  
Künzler, Johanna  
Schaub, Hans-Peter  
Scherrer, Debora

## Bevorzugte Zitierweise

Bernet, Samuel; Buchwalder, Mathias; Bühlmann, Marc; Hirter, Hans; Künzler, Johanna; Schaub, Hans-Peter; Scherrer, Debora 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verbände, Strassenverkehr, Verkehr, 1990 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	<b>1</b>
Verbände	1
Industrie, Handel und Unternehmer	1
Natur und Umwelt	1
Landwirtschaft	1
Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum	1
Arbeitnehmer, Gewerkschaften	2
Verkehr	2

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>CNG</b>	Christlichnationaler Gewerkschaftsbund (Vorgänger von Travail.suisse)

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>CSC</b>	Confédération des syndicats chrétiens de Suisse (Prédécesseur de Travail.suisse)

# Parteien, Verbände und Interessengruppen

## Verbände

### Industrie, Handel und Unternehmer

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 19.09.1990  
HANS HIRTER

Der Vorort sprach sich **gegen sämtliche dem Volk zum Entscheid vorgelegten Initiativen** aus. Hingegen unterstützte er den Rebaubeschluss und die Revision des Strassenverkehrsgesetzes. Den Energieartikel lehnte er als zu interventionistisch ab und zur Reform der Bundesrechtspflege äusserte er sich nicht. <sup>1</sup>

### Natur und Umwelt

VERBANDSCHRONIK  
DATUM: 25.08.2021  
HANS-PETER SCHAUB

Der Verein «**Alpen-Initiative**» erhielt im August 2021 einen **neuen Geschäftsleiter**: Der 30-jährige Django Betschart (SZ, glp), der auch im Schwyzer Kantonsrat für die GLP politisiert, trat die Nachfolge der seit 2015 amtierenden Lucia Lauener-Zwyer an. Betschart übernahm damit die Leitung der Geschäftsstelle mit 9.4 Vollzeitstellen und einem Jahresbudget von etwas über 2 Mio. CHF. Lauener-Zwyer wird als Verantwortliche für Finanzen und Organisation aber weiterhin für den Verein tätig sein. Präsident blieb der Bündner SP-Nationalrat Jon Pult, der dem Verein seit 2014 vorsteht.

Der Verein Alpen-Initiative wurde 1989 gegründet, ursprünglich zur Lancierung der Volksinitiative «zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Der Verein blieb indessen auch nach der Annahme der Initiative 1994 bestehen, um sich für deren Umsetzung, die Verkehrsverlagerung im Alpenraum und den Alpenschutz generell einzusetzen. 2019 beschloss der Verein, dass auch die Bekämpfung und Bewältigung des Klimawandels im Alpenraum einen Schwerpunkt seiner Tätigkeit bilden solle. Gemäss dem neuen Geschäftsleiter wolle man unter anderem Klimapionierprojekte aus dem Alpenraum miteinander vernetzen und die Öffentlichkeit für die Auswirkungen des Klimawandels auf die Alpen sensibilisieren. <sup>2</sup>

### Landwirtschaft

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 21.09.1990  
HANS HIRTER

Der SBV **unterstützte bei den Volksabstimmungen den** Rebaubeschluss, den Energieartikel und die Revision des Strassenverkehrsgesetzes; die beiden Atominitiativen (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium) lehnte er ab. Zu den Strassenbau-Initiativen (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, «Stopp dem Beton») und der Reform der Bundesrechtspflege gab er keine Empfehlung ab. <sup>3</sup>

### Gewerbe, Dienstleistungen, Konsum

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 03.07.1990  
HANS HIRTER

Wie der Vorort lehnte auch der Schweizerische Gewerbeverband sowohl die **verkehrs- und energiepolitischen Volksinitiativen** als auch den vom Parlament **vorgeschlagenen Energieartikel** ab. Von den mit Referenden bekämpften Vorlagen unterstützte er die Revision des Strassenverkehrsgesetzes, zum Rebaubeschluss und zur Reform der Bundesrechtspflege sprach er sich nicht aus. <sup>4</sup>

## Arbeitnehmer, Gewerkschaften

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 10.09.1990  
HANS HIRTER

Von den sechs Volksinitiativen, über die 1990 abgestimmt wurde, fanden zwei («Stopp dem Beton» und «Kleeblatt-N5») beim SGB keine Unterstützung. Den Verfassungsartikel zur Energiepolitik empfahl er zur Annahme, die drei mit Referenden bekämpften Gesetzesrevisionen (Rebbau, Bundesgericht und Strassenverkehrsgesetz) zur Ablehnung. Die Parolen des CNG deckten sich weitgehend mit denen des SGB. Der einzige Unterschied bestand darin, dass er alle drei Kleeblattinitiativen (also auch den Verzicht auf die N5) unterstützte.<sup>5</sup>

## 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.<sup>6</sup>

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).<sup>7</sup>

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.<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup>

**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.<sup>10</sup>

**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.<sup>11</sup>

**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 Erfolgschancen 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.<sup>12</sup>

**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 Kostenwahrheit 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.<sup>13</sup>

**VERBANDSCHRONIK**  
DATUM: 17.05.2004  
HANS HIRTER

Die Beschwerden gegen das Hardturmstadion **führten 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.<sup>14</sup>

**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.<sup>15</sup>

**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 Strassenbenutzern 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.<sup>16</sup>

**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.<sup>17</sup>

**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.<sup>18</sup>



**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.<sup>19</sup>

**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 Benützer des öffentlichen Verkehrs seien, welche der Bundesrat in den nächsten Jahren übermässig zur Kasse bitten wolle.<sup>20</sup>

**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.<sup>21</sup>

**VERBANDSCHRONIK**  
DATUM: 22.04.2013  
JOHANNA KÜNZLER

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.<sup>22</sup>

**VERBANDSCHRONIK**  
DATUM: 23.06.2016  
SAMUEL BERNET

**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.**<sup>23</sup>

VERBANDSCHRONIK  
DATUM: 23.06.2018  
SAMUEL BERNET

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.<sup>24</sup>

VERBANDSCHRONIK  
DATUM: 30.01.2021  
MATHIAS BUCHWALDER

Le **Touring club suisse (TCS) fête en 2021 ses 125 ans d'existence**. L'association a été fondée en 1896 par des passionné.e.s de cyclisme et s'est développée au fil des années au point de devenir le plus grand club de mobilité de Suisse avec 1 million et demi de membres. Le TCS, qui emploie 1'700 collaborateurs et collaboratrices dans toute la Suisse, désire poursuivre son engagement pour «une mobilité sûre et durable, que ce soit à pied, à vélo, à moto, en voiture, en transports publics ou avec toute nouvelle forme de mobilité urbaine», précise-t-il dans un communiqué de presse. En venant en aide à 1'300 personnes par jour en moyenne, le club estime avoir apporté une grande contribution à l'amélioration de la sécurité routière en Suisse.<sup>25</sup>

---

1) Informationsblatt des Vororts (1990) Nr. 6 und 7/8; NZZ, 27.3. und 19.9.90  
2) Jahresbericht Alpen-Initiative 2021; Medienmitteilung Alpen-Initiative vom 25.8.21; NZZ, 4.9.21  
3) SGT, 15.1.90; Presse vom 27.2.90; NZZ, 15.1. und 27.3.90; TA, 21.9.90  
4) NZZ, 12.1., 27.3., 29.3. und 3.7.90  
5) NZZ, 3.2. und 17.5.90; NZZ, 7.3. und 10.9.90  
6) NZZ, 23.6.90; SCT, 23.6.90  
7) VCS-Zeitung, 1992, Nr. 1/2  
8) VCS-Zeitung, 1991, Nr. 8 und Nr. 10  
9) 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  
10) 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  
11) BZ, 11.6.94; TCS: TA, 25.6.94; BZ, 11.7.94; Ww, 14.7.94  
12) TA, 13.6.94; BZ, 10.6.94; NZZ, 17.9.94; VCS-Zeitung (199) Nr. 1/2  
13) TW, 12.6.95; VCS-Zeitung (1995) Nr. 7-8  
14) 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.  
15) Allgemein dazu siehe TA, 14.12.04.; Motion Giezendanner: Mo. 04.3456. Vgl. auch SPJ 2003, S. 354.  
16) NZZ, 18.6.08.

- 17) FF, 2009, p. 1167 ss.
- 18) SZ, 25.10.10; NZZ, 19.6.10.
- 19) TA, 11.9. und 28.10.10.
- 20) BZ, 22.1.11.
- 21) NZZ, 26.11.20.
- 22) SoBli, 13.1.13; NZZ, 14.1.13; Bund, 14.2.13; NZZ, 22.4.13.
- 23) 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
- 24) Medienmitteilung VCS vom 23.8.18; AZ, 15.11.17; TA, 25.5.18; NZZ, SGT, TA, 25.6.18; LZ, 26.6.18
- 25) Communiqué de presse TCS du 1 février 2021; AZ, 30.1.21