

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik, Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Volksinitiative
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

Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Mosimann, Andrea
Ory, Gisèle
Porcellana, Diane
Schoenholtz, Stephan
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Mosimann, Andrea; Ory, Gisèle; Porcellana, Diane; Schoenholtz, Stephan; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Klimapolitik, Volksinitiative, 1977 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Volksrechte	1
Öffentliche Finanzen	1
Direkte Steuern	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	7
Umweltschutz	8
Lärmschutz	8
Allgemeiner Umweltschutz	8
Klimapolitik	9
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	14
Parteien	14
Linke und ökologische Parteien	14
Konservative und Rechte Parteien	14

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BIP	Bruttoinlandsprodukt
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
PIB	Produit intérieur brut
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Volksrechte

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.08.2011
MARC BÜHLMANN

Zum zweiten Mal seit Einführung dieser Möglichkeit im Januar 2010 wurde eine Initiative bedingt zurückgezogen: Ein **bedingter Rückzug** einer Initiative wird dann wirksam, wenn ein indirekter Gegenvorschlag in Kraft tritt. Die Initiative „für menschenfreundliche Fahrzeuge (Offroader-Initiative)“ wurde unter der Bedingung zurückgezogen, dass die im März vom Parlament beschlossene Änderung des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen in Kraft tritt. Die Initiative sieht vor, dass neue Autos ab 2015 lediglich 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen dürfen. Die Initianten bemängelten, dass die Regelung erst im Mai 2012 und nicht wie versprochen im Januar 2012 in Kraft gesetzt wird, sahen aber von einer Reaktivierung ihrer Initiative letztlich trotzdem ab.¹

Öffentliche Finanzen

Direkte Steuern

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.08.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang August 2022 prüfte die Bundeskanzlei die von einem Initiativkomitee rund um die Juso eingereichte Volksinitiative «**Für eine soziale Klimapolitik – steuerlich gerecht finanziert (Initiative für eine Zukunft)**» und erklärte, dass diese den gesetzlichen Vorgaben entspreche. Damit konnte die Unterschriftensammlung gestartet werden. Der Ablauf der Sammelfrist wurde auf den 16. Februar 2024 festgelegt. Die Initiative forderte, dass der Bund auf Erbschaften und Schenkungen, die höher als CHF 50 Mio. ausfallen, eine Steuer von 50 Prozent erhebt. Mit diesem Geld sollen die gesellschaftlich gerecht ausgestaltete Bekämpfung des Klimawandels und der dafür nötige Umbau des Wirtschaftssystems vorangetrieben werden.²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 17.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Als erste Kammer empfahl der Ständerat die **Volksinitiative «Pro Tempo 130/100»** mit 30:3 Stimmen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung. Damit folgte er dem Bundesrat, der die Höchstgeschwindigkeiten aus rechtlichen und sachlichen Gründen nicht in der Bundesverfassung verankert wissen will. In Anbetracht der schadstoffund lärmvermindernden Wirkung von Tempolimiten möchte die Regierung insbesondere die Möglichkeit, tiefere Limiten aus Umweltschutzgründen zu erlassen, nicht ausschliessen. Demgegenüber wären der Initiative zufolge Abweichungen von Tempo 130/100 nur aus Verkehrssicherheitsgründen möglich. Kein Gehör fand im Ständerat auch die Forderung des Waadtländer Liberalen Reymond, die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten vom Bundesrat auf das Parlament zu übertragen. Die überwiegende Mehrheit der Ständesvertreter wollte diese Kompetenz weiterhin dem Bundesrat überlassen, damit er im Bedarfsfall rasch und flexibel reagieren könne, und sie lehnte diesen indirekten Gegenvorschlag mit 27:10 Stimmen ab.³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Umweltschutzgruppen aus den Alpenkantonen Graubünden, Tessin, Uri und Wallis bereiteten eine **Volksinitiative für die Eindämmung des Strassentransitverkehrs** vor. Mit dem Begehren soll erreicht werden, dass einerseits der Gütertransitverkehr obligatorisch über die Schiene abgewickelt werden muss und andererseits die bestehenden Strassentransitachsen auf dem heutigen Ausbaustandard zu belassen sind. Da der VCS beschloss, erst 1989 über die Unterstützung des Begehrens zu entscheiden, warteten die Initianten mit der offiziellen Lancierung noch ab.⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 25.04.1989
SERGE TERRIBILINI

Un comité formé de représentants d'organisations ou de partis oeuvrant pour la protection de l'environnement des cantons du Valais, des Grisons, du Tessin et d'Uri a lancé **une initiative intitulée «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»**. Ce groupe, inquiet des divers atteintes à la nature pouvant détruire l'écosystème alpin, s'insurge principalement contre quatre projets qui augmenteraient la capacité du trafic de transit: le tracé de l'autoroute N9 entre Sierre et Brigue, le 2e tunnel routier au Saint-Gothard, l'élargissement des pistes au San Bernardino et un hypothétique corridor routier pour les 40 tonnes. L'initiative accorde un délai de dix ans pour le transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Elle demande également de limiter le trafic de transit à un degré acceptable et de renoncer à toute extension du réseau routier de transit à travers les Alpes. Par contre, elle ne s'oppose pas aux routes de contournement destinées à désengorger les localités ni à la construction d'une NLFA.⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

L'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit" a abouti avec 107'570 signatures valables. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscriit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté son **message sur l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»**, déposée en 1990. Ce texte entend protéger les régions de montagne des nuisances dues au trafic de transit et prescrit, pour cela, le transfert complet du trafic de transit de la route au rail. Selon le gouvernement, cette initiative, lancée en 1989, est devenue caduque car, entre temps, toute une série de mesures ont été prises (réduction des émissions de substances polluantes et de bruit, protection de la nature et du paysage, étude d'impact, promotion des transports publics, accroissement de la capacité du Gothard et du Lötschberg, nouvelles transversales alpines, Rail 2000 et Cargo 2000, restrictions de la loi sur la circulation routière à l'encontre des poids lourds, Convention sur la protection des Alpes, traité sur le transit, etc.). De plus, elle irait à l'encontre de certains engagements internationaux pris par la Suisse. En particulier, elle violerait le principe de non-discrimination à l'égard des étrangers et pourrait provoquer des mesures de rétorsion de la part des autres pays. Enfin, elle contredirait le principe du libre choix du moyen de transport. En conséquence, le Conseil fédéral a recommandé le rejet sans contre-projet de ce texte, position sur laquelle le Conseil national s'est entièrement aligné, malgré l'opposition des verts et du PS.

La grande chambre a encore décidé de ne pas donner suite à une initiative du canton d'Uri (lv.ct. 91.303); celle-ci ayant un contenu quasiment identique à l'initiative populaire précitée, les mêmes arguments ont prévalu à son encontre.⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.1993
SERGE TERRIBILINI

Suivant la décision de la grande chambre en 1992, **le Conseil des Etats a largement rejeté l'initiative pour la protection des Alpes.** Deux propositions modérées de contre-projet de la part de Hans Danioth (pdc, UR) et Kurt Schüle (prd, SH) ont également été repoussées. Aux côtés des arguments habituellement avancés, celui de la politique européenne prit une dimension particulière. Plusieurs sénateurs ont relevé qu'une acceptation de ce texte constituerait, après le refus populaire du traité EEE, une provocation supplémentaire à l'égard de la CE. La petite chambre a également suivi le Conseil national en rejetant une initiative du canton d'Uri dont la teneur était sensiblement identique à celle de l'initiative populaire.⁸

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%

Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2

Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.

– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des

mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.⁹

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 2009.¹⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.10.2009
NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement ¼ et ¾ actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faitière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute

manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.¹¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'**initiative populaire fédérale « pour les transports publics »**, lancée l'année précédente par l'ATE, avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique, a abouti. Elle propose une réforme de la répartition du produit des taxes routières (vignette autoroutière exceptée) afin d'en attribuer la moitié aux transports publics, contre un quart actuellement. L'ATE a estimé qu'un montant de CHF 800 millions par an pourrait ainsi être investi pour développer l'offre des transports publics. L'USAM et le TCS ont réaffirmé leur rejet catégorique du texte, au motif qu'il induirait une hausse insupportable des taxes sur les carburants.¹²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.03.2013
NIKLAUS BIERI

An der Eröffnung des Autosalons in Genf lancierte Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) die sogenannte **Milchkuh-Initiative**. Diese will die Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für die Strasse einsetzen (ausgenommen jene rund CHF 900 Mio., die schon bisher pro Jahr zur Finanzierung des Schienenverkehrs eingesetzt werden). Zudem sollen neue Abgaben oder Steuern auf den Strassenverkehr sowie die Erhöhung von bestehenden Gebühren immer dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Die Initiative wird von einem überparteilichen Komitee getragen und vom Gewerbeverband, vom Dachverband Handel Schweiz, von der Erdölvereinigung sowie vom Autogewerbeverband unterstützt.¹³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 14.05.2013
NIKLAUS BIERI

Ende Mai begann die Unterschriftensammlung für drei weitere nationale Volksinitiativen, dem **3er-Paket** der Auto-Partei. Eine der drei Initiativen fordert, dass vom Strassenverkehr generierte Gelder nur für den Strassenverkehr verwendet werden dürfen und dass die Abgaben reduziert werden müssen, sobald CHF 3 Mrd. an Mitteln vorhanden seien. Dieser Passus solle sicherstellen, dass das vorhandene Geld auch investiert werde. Eine weitere Initiative im Paket fordert den Ausbau des Nationalstrassennetzes: Stauanfällige Strecken sollen auf sechs Spuren ausgebaut werden. Die dritte Initiative im Paket will die Tempolimiten auf Autobahnen auf 130 Km/h und ausserorts auf 100 Km/h erhöhen.¹⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.03.2014
NIKLAUS BIERI

Die von Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) 2013 lancierte **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** wurde am 10. März 2014 mit 114'254 Unterschriften eingereicht. Die Bundeskanzlei bestätigte das Zustandekommen der Initiative mit 113'306 gültigen Unterschriften am 1. April 2014. Die Initiative sieht eine Verfassungsänderung vor, welche festlegt, dass Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für diesen einzusetzen sind. Neue Abgaben oder die Erhöhung von bestehenden Abgaben auf den Strassenverkehr sollen zudem generell dem fakultativen Referendum unterstellt werden.¹⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.11.2014
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft vom 19. November beantragte der Bundesrat dem Parlament, die **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen. Zudem beantragte der Bundesrat, das Postulat Bieri (cvp, ZG) abzuschreiben: In Erfüllung des Postulates hielt der Bundesrat fest, dass es im Falle der Annahme der Initiative zu Einsparungen in den Bereichen Landesverteidigung, Bildung und Forschung, Verkehr, Landwirtschaft und weiteren Bereichen im Umfang von CHF 1.5 Mia. kommen würde. Die Botschaft des Bundesrates wurde 2014 im Parlament nicht mehr behandelt.¹⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.12.2014
NIKLAUS BIERI

Drei nationale Volksinitiativen (das sogenannte **3er-Paket**) der Auto-Partei scheiterten im Unterschriftenstadium. Bis zum Ablauf der Sammelfrist Ende November 2014 kamen nicht genügend Unterschriften zusammen. Die Initiative „Ja zu vernünftigen Tempolimiten“ wollte die Maximalgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 130 km/h und auf Hauptstrassen ausserorts auf 100 km/h festlegen. Die Initiative „Strassengelder gehören der Strasse“ wollte die Reinerträge der Nationalstrassenabgabe und der Treibstoffsteuern ausschliesslich in den Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur lenken und sah vor, Abgaben und Steuern zu reduzieren, wenn Überschüsse von CHF 3 Mrd. vorhanden wären. Die Initiative „Freie Fahrt statt Mega-Staus“ wollte stauanfällige Nationalstrassenabschnitte auf mindestens sechs und den Gotthard-Strassentunnel auf mindestens vier Spuren ausbauen.¹⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.03.2015
NIKLAUS BIERI

Als Erstrat nahm der Ständerat die Debatte über die **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) stellte einen Rückweisungsantrag, wobei die Rückweisung der Vorlage an die KVF-SR mit dem Auftrag, sie dem Rat gemeinsam mit der "Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) vorzulegen, verbunden wurde. Die Initiative fand in der kleinen Kammer wenig Wohlwollen, kritisiert wurde vor allem die der Bundeskasse entstehende Lücke von CHF 1.5 Mia., welche ein Sparprogramm in diesem Umfang zur Folge haben würde. Ständerat Graber (cvp, LU) setzte in diesem Zusammenhang der Metapher der Milchkuh das Bild des "Blutegels an der Bundeskasse" entgegen. Der Rückweisungsantrag Theiler wurde mit 24 zu 19 Stimmen abgelehnt (keine Enthaltungen), und der Einzelantrag Germann (svp, SH), die Initiative zur Annahme zu empfehlen, unterlag gar mit 31 zu 4 Stimmen bei 8 Enthaltungen. Der Ständerat entschied damit gemäss Bundesrat und gab das Geschäft an den Nationalrat weiter.¹⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.06.2015
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2015 nahm der Nationalrat die Beratung zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Wie schon in der kleinen Kammer gab es auch in der Volkskammer einen Rückweisungsantrag, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisungsantrag war von Nationalrat François (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden - auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cvp, GR) legte für die Kommissionsmehrheit dar, weshalb eine gemeinsame Behandlung von Volksinitiative und NAF nicht wünschenswert sei. Er warf dabei dem Initiativkomitee fehlende Kompromissbereitschaft vor, was von den Nationalräten und Mitgliedern des Initiativkomitees Rime (svp, FR), Binder (svp, ZH) und Amstutz (svp, BE) bestritten wurde. Als Roger Nordmann (sp, VD) für die Kommission sprach und der Initiative einen extremistischen Charakter bescheinigte, empörte sich die SVP-Fraktion. Ulrich Giezendanner (svp, AG), ebenfalls ein Mitglied des Initiativkomitees, forderte eine Entschuldigung für diese "Riesenfrechheit" - was Nordmann jedoch ausschlug. Der Rückweisungsantrag der Minderheit François wurde äusserst knapp mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Für die Rückweisung stimmten die geschlossenen Fraktionen von SVP und FDP mit einzelnen Stimmen aus der CVP und der BDP. Die Fraktionen von SP, Grünen und GLP stimmten geschlossen dagegen. In der weiteren Debatte in der grossen Kammer argumentierten die Gegnerinnen der Vorlage mit den CHF 1.5 Mia., welche der Bundeskasse wegen der Initiative entgehen würden und mit den deswegen notwendigen Sparmassnahmen. Die Befürworterseite stellte hingegen die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur und die hohe Belastung durch Abgaben im Strassenverkehr in den Vordergrund. Der Minderheitsantrag Wobmann (svp, SO), der die Initiative zur Annahme empfehlen wollte, unterlag dem Mehrheitsantrag der Kommission schliesslich mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Für die Minderheit stimmte die geschlossene SVP-Fraktion und ein gutes Drittel der FDP-Fraktion. Die Hälfte der Mitglieder der FDP-Fraktion enthielt sich der Stimme oder entzog sich der Abstimmung. Während die Fraktionen von SP, Grünen und GLP geschlossen für den Mehrheitsantrag stimmten, taten dies die Fraktionen von CVP und BDP grossmehrheitlich.¹⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.2015
NIKLAUS BIERI

In der Schlussabstimmung vom 19. Juni 2015 wurde der Bundesbeschluss zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** vom Nationalrat mit 123 zu 66 Stimmen bei 5 Enthaltungen gutgeheissen. Die ablehnenden Stimmen gehörten der geschlossenen SVP-Fraktion und einem Teil der FDP-Fraktion. Im Ständerat wurde der Bundesbeschluss in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 32 zu 4 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen.²⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.06.2016
NIKLAUS BIERI

Am 5. Juni 2016 hatte die Stimmbevölkerung über die **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** zu befinden. Der Abstimmungskampf begann ausgesprochen früh: Rund drei Monate vor dem Abstimmungstermin wurden in den Printmedien erste Pro-Inserate geschaltet, und bereits im Wahlherbst 2015 war das Logo der Milchkuh-Initiative (eine Kuh auf Rädern) auf Inseraten von Nationalrats-Kandidierenden aufgetaucht. Die Milchkuh-Initiative war, zumindest an der Anzahl von Inseraten in Printmedien gemessen, die umstrittenste Vorlage des Abstimmungstermins, an welchem vier weitere nationale Vorlagen zur Abstimmung kamen. Die Pro-Seite strich einerseits die Gerechtigkeit heraus, die den von Steuern und Abgaben gebeutelten Automobilisten mit der Initiative widerfahren sollte, andererseits beschwor sie den Bedarf an Mitteln für die vernachlässigte Strasseninfrastruktur, betonte die Wichtigkeit eines funktionierenden Strassenverkehrs für die Wirtschaft und wehrte sich prophylaktisch gegen eine Benzinpreiserhöhung. Die Gegnerschaft stellte die Initiative als "Raubzug auf die Bundeskasse" dar und legte den Fokus ihrer Kampagne auf Sparmassnahmen, die im Falle einer Annahme der Initiative in verschiedenen Bereichen, namentlich aber bei der Bildung, der Landwirtschaft und im öffentlichen Verkehr, notwendig würden. Zwar hatten frühe Umfragen eine Mehrheit für die Initiative konstatiert, doch am Tag der Abstimmung fiel das Verdikt deutlich gegen die Vorlage aus: Bei einer Stimmbeteiligung von 46.8% stimmten nur 29.2% Ja. Die VOX-Analyse ergab, dass Nein-Stimmende fürchteten, die Annahme würde zu Finanzierungsverschiebungen führen, was Sparübungen in anderen Bereichen zur Folge hätte. Die Ja-Stimmenden votierten dafür, weil sie es für richtig hielten, dass das Steuergeld auch da ausgegeben wird, wo es generiert wird. Zudem sahen Ja-Stimmende einen grossen Finanzierungsbedarf beim Strassenausbau und bei Stauverminderungsmassnahmen.

Abstimmung vom 5. Juni 2016

Beteiligung: 46.8%
Ja: 709'974 (29.2%) / Stände: 0
Nein: 1'719'661 (70.8%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

- Ja: SVP, Jungfreisinnige
- Nein: BDP (1)*, CVP, EVP, FDP, SP, GLP, GPS.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen.²¹

Strassenverkehr

Wie der Ständerat im Vorjahr empfahl auch die Volkskammer die **Initiative «Pro Tempo 130/100»** Volk und Ständen zur Ablehnung (mit 123:23 Stimmen). Sowohl ein Rückweisungsantrag Gros (lp, GE), der die Kompetenz zur Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten vom Bundesrat auf das Parlament übertragen wollte, als auch ein von den Liberalen unterstützter Antrag Scherrer (ap, BE), das Volksbegehren zur Annahme zu empfehlen, wurden mit grosser Mehrheit abgelehnt. Neben den Linken und Grünen sprachen sich auch die Fraktionen der FDP, der CVP und der SVP klar gegen die Initiative aus, da Geschwindigkeitslimiten nicht in die Verfassung gehörten. Allerdings forderten die FDP und die SVP den Bundesrat mit aller Deutlichkeit auf, die Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen wieder auf 130 Stundenkilometer zu erhöhen und ausserorts Tempo «80 plus» zu verfügen (d.h. generell 80 km/h mit der Möglichkeit, die Limiten auf 100 km/h zu erhöhen, wenn entsprechend ausgebaute Strassen ein höheres Tempo erlauben).

Dieser Kompromissvorschlag wurde von den Strassenverkehrsverbänden FRS und ACS unterstützt, die ausserdem signalisierten, dass sie auf eine aktive Beteiligung am Abstimmungskampf verzichten könnten, falls die Landesregierung auf diese Alternative eintrete. Der Bundesrat seinerseits nahm in der Frage der Höchstgeschwindigkeiten auf

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 07.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

den Autobahnen und Hauptstrassen eine abwartende Haltung ein. Er verschob den auf Ende des Berichtsjahres in Aussicht gestellten Entscheid über das ab 1990 geltende Temporegime auf den Autobahnen und Hauptstrassen, da zuerst die Elektrowatt-Studie für zusätzliche Massnahmen zur Reduktion der Luftverschmutzung ausgewertet werden müsse. Damit handelte sich die Landesregierung den Vorwurf der Verzögerungstaktik ein.²²

Umweltschutz

Lärmschutz

Für die Behandlung der **Volksinitiative gegen den Strassenlärm** bewilligte das Parlament dem Bundesrat eine Fristverlängerung; dieser will in seiner Stellungnahme das Ergebnis der Abstimmung über die «Albatros»-Initiative berücksichtigen (vgl. auch hier). Im Kanton Baselland nahm der Landrat Stellung zu dem von der Jungen CVP eingereichten Volksbegehren für ein Sonntagsschiessverbot. Er bekannte sich zum Gegenvorschlag der Regierung, welcher auf ein generelles Verbot verzichten will, dafür aber vorschlägt, den Gemeinden die Kompetenz zum Erlass von Schiessverboten an einzelnen Sonntagen einzuräumen.²³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.10.1977
HANS HIRTER

Comme la lutte contre le bruit suscitait un intérêt croissant, l'ONU entreprit une campagne contre cette nuisance. En Suisse l'attention fut monopolisée par **l'initiative contre le bruit des routes**. La commission du Conseil national qui la traita, décida à l'unanimité d'en recommander le rejet, ne la trouvant pas assez nuancée; trop de véhicules devraient être retirés de la circulation. En revanche la commission adopta une motion par laquelle elle invita le gouvernement à renforcer périodiquement les prescriptions sur le bruit des véhicules déjà en circulation, à modifier la manière de mesurer le bruit des motocycles, à organiser et encourager la formation des fonctionnaires pour la lutte contre le bruit, à stimuler la recherche et à changer éventuellement la taxation favorable aux véhicules bruyants. Adoptant ce point de vue, les Chambres fédérales repoussèrent l'initiative et le Conseil national accepta, tout comme le Conseil fédéral, la motion. Les initiateurs, la Ligue suisse contre le bruit et la Société suisse pour la protection du milieu vital, estimèrent que cette solution était admissible. Pour éviter un déplacement aux urnes et épargner l'argent d'une campagne vaine, **ils retirèrent leur projet**. A la fin de l'année, le Conseil fédéral ordonna une réduction graduelle jusqu'en 1986 du bruit des véhicules neufs, allant de 30 à 80 pour cent selon les catégories, comme il l'avait annoncé dans son message accompagnant l'initiative. Ces prescriptions sont les plus sévères qui existent actuellement dans le monde.²⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.11.1979
GISÈLE ORY

Allgemeiner Umweltschutz

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.²⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 24.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

L'initiative pour la responsabilité environnementale a abouti, alors que les Jeunes Vert-e-s ont concédé avoir eu des difficultés à récolter suffisamment de signatures valables. Alors qu'en règle générale 5 à 10 pour cent des paraphes récoltées ne sont pas valables (doublon, pas de droit de vote, signature manquante), Julia Küng, co-présidente du parti des jeunes écologistes a estimé que ce niveau atteignait probablement les 25 pour cent. Cette dernière a émis l'hypothèse qu'avec la crise du Covid-19 qui a interrompu la récolte de signatures lors de l'hiver 2021, certaines personnes ont probablement oublié avoir déjà signé l'initiative lors de la reprise de la

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 22.03.2023
KAREL ZIEHLI

récolte au printemps 2022. Il est, peut-être, plus difficile de se rappeler de ce sujet, plus vague qu'une initiative contre les avions de combat par exemple. Mais finalement, l'initiative, qui veut réduire l'impact environnemental de l'économie en imposant le respect des limites planétaires (climat, biodiversité, consommation d'eau, utilisation des sols, pollution atmosphérique, apports d'azote et de phosphore) dans les dix ans, a récolté plus de 105'000 paraphes.

Suite au dépôt du texte, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de rédiger un message pour s'opposer à cette initiative populaire, considérée comme trop radicale et dangereuse pour l'économie. Différentes mesures politiques allant vers une plus grande préservation des ressources ont déjà été mises en place ou sont traitées par le Parlement, à l'image de l'initiative parlementaire sur l'économie circulaire, la stratégie de développement durable 2030, la stratégie climatique à long terme, ou encore de la stratégie climatique pour l'alimentation et l'agriculture.²⁶

Klimapolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.02.2007
ANDREA MOSIMANN

Im Frühjahr wurde die **Initiative für „menschenfreundlichere Fahrzeuge“** lanciert, die den Bund verpflichten möchte, Vorschriften zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen zu erlassen, insbesondere der Unfallfolgen und Umweltbelastung durch Personenwagen. Sie nimmt in erster Linie Offroaders ins Visier, von denen 70% verboten würden. Aber auch andere Fahrzeugtypen wären betroffen. 24% der Sportwagen, 19% der hubraumstarken Limousinen und 4% der Mittelklassewagen würden die Emissionsgrenzwerte ebenfalls überschreiten.²⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.05.2007
ANDREA MOSIMANN

Die **Volksinitiative «für ein gesundes Klima»** will eine wirksame Klimapolitik und fordert, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2020 im Vergleich zum Stand von 1990 um 30% zu reduzieren. Der Initiativtext geht damit über das von der EU ebenfalls im März angekündigte Ziel, die Klimagase bis 2020 um 20% zu reduzieren, hinaus. Konkrete Mittel, um diese Reduktion zu erreichen, sind nicht vorgegeben. Es wird lediglich festgehalten, die Ausführungsgesetzgebung solle den Schwerpunkt auf Energieeffizienz und erneuerbare Energien legen.²⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.04.2008
NICOLAS FREYMOND

L'initiative populaire fédérale «pour un climat sain» a formellement abouti début avril. Elle exige une réduction d'au moins 30% des émissions de CO₂ d'ici 2020, par rapport à leur niveau de 1990. Les initiants entendent y parvenir par les énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'extension de la taxe sur les combustibles aux carburants à travers l'introduction d'une taxe générale sur le CO₂. Le produit de cette taxe permettrait de financer des programmes d'assainissement des bâtiments, de recherche et de promotion des énergies renouvelables. Combattue par les partis bourgeois, l'initiative est soutenue par le PS, les Verts et le PEV, ainsi que par une trentaine d'organisations environnementales (ATE, WWF, Greenpeace, Initiative des Alpes, Pro Natura, etc.).²⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.09.2008
NICOLAS FREYMOND

L'initiative populaire fédérale «pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement» a formellement abouti à l'automne. Lancée par les Jeunes Verts et soutenue par le PS, les Verts, le mouvement Ecologie libérale et des organisations écologistes (ATE, WWF, Greenpeace), cette initiative vise à interdire l'importation de véhicules qui émettent des quantités excessives de substances nocives (notamment le CO₂ et les poussières fines) et ceux particulièrement dangereux pour les cyclistes et les piétons. Les véhicules émettant plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus de 2,5 milligrammes de particules par kilomètre seraient interdits en Suisse, tout comme les voitures de tourisme d'un poids excédant 2,2 tonnes. L'initiative est combattue par les partis bourgeois et les milieux routiers et économiques. En fin d'année, **le Conseil fédéral a rejeté l'initiative**. Bien qu'il ait admis qu'elle permettrait une réduction de 2% des émissions du trafic routier, il a jugé qu'elle entraînerait une restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme. Il a par ailleurs estimé que les objectifs visés par l'initiative étaient parfaitement réalisables par la révision des normes et valeurs limites en matière d'émissions polluantes comme de sécurité routière en faisant l'économie des contraintes et inconvénients impliqués par le texte des initiants.³⁰

Le Conseil national s'est saisi du message relatif à la **politique climatique suisse après 2012**. Le débat concernant le projet d'arrêté fédéral relatif à l'**initiative populaire « pour un climat sain »** a donné lieu à de vifs échanges opposant le PLR, l'UDC et le PBD, d'une part, au PS et aux Verts, de l'autre. Le groupe PDC-PEV-Verts libéraux s'est montré partagé, rejetant toutefois majoritairement l'initiative. Suivant le Conseil fédéral, les partis bourgeois ont jugé excessif l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30% d'ici 2020 (par rapport à 1990) prôné par les initiants, dans la mesure où il impliquerait un renchérissement sensible des carburants et des combustibles, ainsi que l'interdiction des véhicules à forte consommation. Ils ont par ailleurs mis en garde contre les conséquences économiques potentiellement graves de mesures aussi drastiques. Si le PLR et le PDC ont toutefois admis la nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre, l'UDC a pour sa part émis des doutes quant à la responsabilité de l'homme dans le réchauffement climatique et dénoncé une tentative des initiants d'imposer une augmentation de la charge fiscale sous couvert de protection de l'environnement. À l'inverse, le camp rose-vert a plaidé en faveur de l'initiative, arguant de la nécessité d'une réduction massive des émissions de dioxyde de carbone afin de prévenir les conséquences néfastes du réchauffement, notamment le risque accru de catastrophes naturelles dans les régions alpines. Au vote, les députés ont décidé, par 107 voix contre 76, de recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative. S'agissant du **contre-projet indirect**, une minorité UDC et PLR de la commission de l'environnement (CEATE-CN) s'est opposée à l'entrée en matière, jugeant trop contraignantes les mesures (notamment fiscales) proposées par le Conseil fédéral. L'UDC a par ailleurs déposé une proposition de renvoi intimant au gouvernement d'attendre que la communauté internationale convienne d'un objectif précis et contraignant avant de soumettre au parlement un nouveau projet de révision de la loi sur le CO₂. Suivant la majorité de la CEATE-CN, les députés ont rejeté, par 117 voix contre 67, la proposition de renvoi et décidé l'entrée en matière, par 102 voix contre 80. Lors de la discussion par article, l'objectif de réduction de 20% d'ici 2020 (aligné sur l'UE) a été approuvé par 90 voix contre 87, après que des propositions visant soit à l'abaisser à 10% (UDC), soit à le relever à 40% (Verts) ont été rejetées. Sur proposition de sa commission, le plénum a décidé que la totalité des mesures de compensation devront être réalisées sur le territoire national. Il a en outre accordé au Conseil fédéral la compétence de relever l'objectif à 40% en fonction des futures conventions internationales. Dans ce cas, la part des compensations réalisées à l'étranger pourra atteindre 75% au maximum. Concernant les mesures applicables aux voitures de tourisme, les députés ont suivi la majorité de la CEATE-CN, en décidant, par 85 voix contre 81, de fixer à 150 grammes de CO₂ par kilomètre (g/km) les émissions maximales autorisées pour les voitures neuves d'ici à la fin de 2015, alors que le Conseil fédéral proposait de s'aligner sur la norme européenne (130 g/km). Cet amendement vise à tenir compte de la géographie particulièrement montagneuse de la Suisse, qui exige l'usage de véhicules adaptés généralement plus gourmands en carburant. Suivant le Conseil fédéral, le plénum a approuvé la hausse de la taxe sur les combustibles fossiles à 36 francs par tonne de CO₂ (contre 12 francs actuellement), rejetant par là même des propositions de minorités émanant respectivement de l'UDC et des Verts et visant l'une au statu quo et l'autre à porter la taxe à 60 francs. Les députés ont en outre autorisé le gouvernement à procéder à de nouvelles augmentations jusqu'à concurrence de 120 francs par tonne afin de hâter la réalisation des objectifs de réduction des émissions. S'il excède 60 francs par tonne, le montant de la taxe devra toutefois être soumis à l'approbation du parlement, selon une proposition de la CEATE-CN. Le produit de cette taxe demeurera par ailleurs affecté au programme fédéral d'assainissement des bâtiments. La proposition d'autoriser le gouvernement à prélever une taxe sur les carburants dans la mesure où la réalisation de l'objectif de réduction de 20% l'exige, au titre de mesure subsidiaire, a suscité une vive confrontation gauche/droite, le PLR, l'UDC et le PBD la rejetant catégoriquement, tandis que le PS et les Verts, ainsi qu'une faible majorité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux l'ont soutenue. Suivant la majorité bourgeoise de la CEATE-CN, les députés ont biffé cette possibilité, par 108 contre 82. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté la loi révisée, par 108 voix contre 78, l'UDC la rejetant unanimement et le PLR majoritairement. Les chambres ont en outre décidé de prolonger d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 29 août 2011.³¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.05.2019
DIANE PORCELLANA

L'initiative populaire «Pour une Suisse sans émissions de CO₂», dite **Initiative sur les glaciers**, a été lancée par l'Association suisse pour la protection du climat. Fondée en août 2018, elle brandissait la menace d'une initiative pour faire pression sur le Parlement lors des délibérations sur la mise en œuvre de l'Accord de Paris. Face à l'échec de la loi CO₂, elle a décidé d'agir. L'initiative vise l'interdiction des énergies fossiles à partir de 2050. Toutefois, il y aurait des exceptions pour les pratiques n'ayant pas de substitution technique, pour autant que des puits retirent la quantité correspondante de CO₂ de l'atmosphère. La gauche, les mouvements des jeunes en grève pour le climat, Stefan Engler (pdc, GR) et Ruedi Noser (plr, ZH) ont déjà exprimé leur soutien. Les initiants ont jusqu'au 30 octobre 2020 pour récolter les signatures.³²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.11.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die am 27. November 2019 eingereichte eidgenössische Volksinitiative «**Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)**» ist formell zustande gekommen. Die Bundeskanzlei hat die Unterschriften geprüft und festgestellt, dass von insgesamt 113'824 eingereichten Unterschriften 113'125 gültig sind.

Mit der Gletscher-Initiative sollen die Zielsetzungen des Pariser Übereinkommens in der Verfassung verankert und die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2050 auf null gesenkt werden. Ab dann dürften in der Schweiz keine fossilen Brenn- und Treibstoffe mehr in Verkehr gebracht werden, so der Initiativtext. Vom Menschen verursachte Treibhausgasemissionen müssten ab dann durch CO₂-Senken ausgeglichen werden. Eine Senke ist ein natürliches Reservoir, welches zwischenzeitlich mehr CO₂ aufnimmt und speichert, als es abgibt. Zu den Senken zählen beispielsweise Ökosysteme wie etwa Wälder oder Moore.

Dem Initiativkomitee gehören zahlreiche Politiker verschiedener Parteien, Wissenschaftlerinnen, Wirtschaftsvertreterinnen, Umweltschutzorganisationen und zahlreiche weitere Personen und Institutionen an.³³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 2. September 2020 eröffnete der Bundesrat die **Vernehmlassung des direkten Gegenentwurfs zur «Gletscher-Initiative»**. Der direkte Gegenentwurf des Bundesrates verfolgt wie die Initiative das Ziel, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2050 auf netto Null zu reduzieren. Allerdings will der Bundesrat dabei die nationalen Akteure im Bereich Sicherheit (bspw. Armee, Polizei, Sanität) und die besondere Situation der Berg- und Randgebiete, respektive deren schwächere Anbindung an den öffentlichen Verkehr, stärker berücksichtigen. Aus diesen Gründen will der Bundesrat im Gegensatz zur Initiative kein grundsätzliches Verbot fossiler Energieträger ab 2050. Auch will er offen lassen, ob die ab 2050 verbleibenden Treibhausgasemissionen mit Senken (bspw. Wälder) im Inland oder im Ausland ausgeglichen werden sollen. Die Vernehmlassung dauert bis am 2. Dezember 2020.³⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im August 2021 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur «**Gletscher-Initiative**» sowie zum direkten Gegenentwurf. Er empfahl dem Parlament, die Initiative abzulehnen und dafür den Gegenentwurf anzunehmen. Letzterer verfolgt dasselbe Ziel wie die Initiative, nämlich die Schweiz bis 2050 klimaneutral auszugestalten. Im Gegensatz zur Initiative enthält er jedoch kein absolutes Verbot des Einsatzes von fossilen Energieträgern ab dem Jahr 2050, sondern eine «Pflicht zur Verminderung des Verbrauchs dieser Energieträger». So soll es gewissen Institutionen, wie etwa der Polizei oder Rettungsdiensten, zur Sicherheit des Landes weiterhin möglich sein, bei Bedarf auf fossile Treibstoffe zurückzugreifen. Mit dem Gegenentwurf werde auch der besonderen Situation der Berg- und Randregionen Rechnung getragen, da diese oft nur unzureichend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen seien. Schliesslich lässt der Gegenentwurf auch offen, ob die ab 2050 noch anfallenden Emissionen ausschliesslich im Inland oder doch auch teilweise im Ausland durch Treibhausgassenken ausgeglichen werden können. Dies sei gemäss Botschaft wichtig, weil nicht vorhergesehen werden könne, wie gross das Potential für die Speicherung von CO₂ (beispielsweise durch Wälder und Moore) in der Schweiz sein werde.³⁵

In der Frühjahressession 2022 diskutierte der **Nationalrat** während mehreren Sitzungen ausführlich über die **«Gletscher-Initiative»** sowie über den dazugehörigen direkten Gegenentwurf des Bundesrates. Der indirekte Gegenvorschlag zur Initiative war eigentlich noch nicht Gegenstand der Beratungen, es wurde aber bereits deutlich, dass zahlreiche Parlamentarierinnen und Parlamentarier grosse Hoffnungen in ihn setzten. Diese Hoffnungen umschrieb etwa Mitte-Nationalrätin Priska Wismer-Felder (mitte, LU) exemplarisch: Ihre Fraktion erachtete den indirekten Gegenvorschlag als den richtigen Weg, zumal er neben den Zielen auch die dafür nötigen Massnahmen enthalte und schneller wirke als eine Verfassungsänderung. Auch auf das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz sowie auf den Krieg in der Ukraine wurde in der Debatte mehrmals Bezug genommen: Während beispielsweise Philipp Kutter (mitte, ZH) betonte, dass das Parlament aufgrund der Befindlichkeit der Stimmbevölkerung bei dieser Vorlage nun insbesondere Rücksicht auf die sozialverträgliche Ausgestaltung der Klimapolitik nehmen müsse, argumentierte Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) im Hinblick auf den Ukraine-Krieg, dass ein Verzicht auf Erdgas und -öl nicht nur dem Klimaschutz diene, sondern auch die energiepolitische Souveränität sichere und die Abhängigkeit von autoritären Staaten verringere. Des Weiteren wurde aus den Voten der Fraktionen und aus der anschliessenden freien Debatte deutlich, dass die meisten Parlamentarierinnen und Parlamentarier die Ansicht vertraten, dass der Klimaschutz vorangebracht werden müsse. Auch die SVP-Fraktion biete Hand zu Lösungen für die Klimapolitik, die ein «vorteilhaft[er] Kosten-Nutzen-Verhältnis» aufwies, wie Christian Imark (svp, SO) ausführte. Die SVP-Fraktion sei jedoch nicht bereit, fossile Energieträger zu verbieten, ohne zu wissen, wie und wann diese ersetzt werden können, ergänzte Pierre-André Page (svp, FR).

Die Kommission hatte sich im Vorfeld der Session mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Initiative abzulehnen und stattdessen dem direkten Gegenentwurf zuzustimmen. Es lagen jedoch zwei Minderheitsanträge vor: Der Antrag der Minderheit Nordmann (sp, VD) forderte, sowohl die Initiative als auch den direkten Gegenentwurf anzunehmen und den Gegenentwurf in der Stichfrage vorzuziehen; der Antrag der Minderheit Egger (gp, TG) wollte die Initiative annehmen und gar nicht erst auf den direkten Gegenentwurf eintreten. Beide Anträge wurden jedoch vom Nationalrat verworfen: Zuerst sprach sich dieser mit 108 zu 70 Stimmen (bei 14 Enthaltungen) für Eintreten auf den direkten Gegenentwurf aus, wobei sich die Fraktionen der Grünen und der SVP geschlossen gegen Eintreten aussprachen (respektive der Stimme enthielten). In der Folge scheiterte auch der Minderheitsantrag Nordmann mit 89 zu 99 Stimmen (bei 4 Enthaltungen). Nebst den geschlossen stimmenden SP-, GLP- und Grünen-Fraktionen hatten sich auch einige Mitglieder der Mitte-Fraktion für eine doppelte Ja-Empfehlung ausgesprochen. Damit empfahl die grosse Kammer den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Volksinitiative zur Ablehnung.

Am direkten Gegenentwurf wurden sodann noch einige wenige Änderungen vorgenommen: Eine Mehrheit hiess einen Antrag Pult (sp, GR), gemäss welchem die Klimapolitik die Rand- und Bergregionen aufgrund ihrer besonderen Situation unterstützen soll, gut. Ebenfalls mehrheitlich unterstützt wurde ein Antrag Romano (mitte, TI) betreffend den Absenkpfad der Treibhausgasemissionen: So müsse das zukünftige Gesetz in Umsetzung der Verfassung «Zwischenziele [benennen], die zu einer über die Zeit gleichmässigen Reduktion der Treibhausgasemissionen führen, und [...] die zur Erreichung der Zwischenziele erforderlichen Instrumente [regeln]».

Abgelehnt wurden hingegen zwei Anträge Nordmann und Klopfenstein Broggin: Während der Antrag Nordmann ein Programm für den raschen Austausch von Gas-, Öl- und Elektrowiderstandsheizungen gefordert hatte, verlangte der Antrag Klopfenstein Broggin, dass die Schweiz das Ziel von netto Null Treibhausgasemissionen bereits im Jahr 2040, spätestens aber im Jahr 2050 erreicht. Die Mehrheit des Rates blieb aber beim Zeithorizont von 2050.

In der **Gesamtabstimmung** wurde der direkte Gegenwurf mit 104 zu 67 Stimmen bei 21 Enthaltungen angenommen. Wie bereits bei der Eintretensabstimmung stimmten nebst der Mehrheit der SVP-Fraktion auch die Grünen geschlossen gegen den Entwurf, da sie die Volksinitiative bevorzugten. Die vielen Enthaltungen stammten von zahlreichen SVP-Mitgliedern sowie von einzelnen Exponentinnen und Exponenten der Mitte-, der FDP.Liberalen und der SP-Fraktionen.³⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat stimmte in der Sommersession 2022 der von der UREK-SR beantragten **Fristverlängerung zur Behandlung der Gletscher-Initiative** bis zum August 2023 zu, nachdem dies der Nationalrat im März 2022 ebenfalls bereits beschlossen hatte. Die beiden Kammern bevorzugten es, erst über die Initiative und den direkten Gegenvorschlag zu entscheiden, wenn der indirekte Gegenentwurf vorliegt.³⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

SP und Grüne lancierten im August 2022 die sogenannte **Klimafonds-Initiative** und reichten die entsprechende Unterschriftenliste bei der Bundeskanzlei zur Überprüfung ein. Diese bestätigte, dass die Unterschriftenliste der gesetzlichen Form entspricht, woraufhin das Komitee mit der Unterschriftensammlung beginnen konnte. Die Sammelfrist dauert bis zum 6. März 2024.

Die Volksinitiative verlangte, dass Bund, Kantone und Gemeinden den Klimawandel und seine Folgen für Mensch, Wirtschaft und Umwelt in Übereinstimmung mit dem Klimaabkommen von Paris bekämpfen. Dabei soll der Bund insbesondere die Dekarbonisierung der Sektoren Verkehr, Gebäude und Wirtschaft unterstützen, den sparsamen und effizienten Energieverbrauch, die Versorgungssicherheit und den Ausbau der erneuerbaren Energien fördern, nachhaltige und natürliche CO₂-Senken schaffen sowie die Biodiversität stärken, um namentlich die Folgen des Klimawandels zu bekämpfen. Ausserdem soll der Bund die für die Dekarbonisierung der Wirtschaft notwendigen Aus-, Weiterbildungs- und Umschulungsmassnahmen der entsprechenden Fachkräfte bezahlen. Für die Finanzierung der konkreten Massnahmen in diesen Bereichen soll ein Fonds geschaffen werden, der bis 2050 jährlich mit Mitteln in der Höhe von 0.5 bis 1 Prozent des BIP alimentiert werden soll. In einem Interview mit Le Temps rechtfertigte Christophe Clivaz (gp, VS) als Mitglied des Initiativkomitees die Summe von jährlich CHF 3.5 bis 7 Mrd., mit welcher der geforderte Fonds ausgestattet werden soll: Zum einen sei die Lage wirklich dringlich und zum anderen gebe es andere Sektoren, die von vergleichbaren Summen profitierten.³⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nachdem der indirekte Gegenvorschlag zur **Gletscher-Initiative** in der Herbstsession 2022 hatte bereinigt werden können, widmete sich der **Ständerat** in der Wintersession 2022 wieder der Volksinitiative und dem direkten Gegenentwurf des Bundesrats. UREK-SR-Sprecherin Elisabeth Baume-Schneider (sp, JU) legte die Ausgangslage der Initiative dar: Gegen den indirekten Gegenvorschlag zur Initiative sei das Referendum ergriffen worden, wahrscheinlich werde im Jahr 2023 darüber abgestimmt werden. Deshalb sei die Volksinitiative bedingt zurückgezogen worden. Gleichzeitig liege nun aber ein direkter Gegenentwurf zur Initiative vor, auf den der Nationalrat – damals noch in Unkenntnis, ob und wie ein indirekter Gegenvorschlag ausgestaltet werden würde – eingetreten sei. In Übereinstimmung mit den Anträgen der vorberatenden UREK-SR beschloss die kleine Kammer in der Folge stillschweigend, die **Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen und nicht auf den direkten Gegenentwurf einzutreten**.³⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.03.2023
KAREL ZIEHLI

Le Conseil national était invité à s'exprimer sur différents aspects de l'**initiative sur les glaciers**. D'une part, et cela n'a été combattu par personne, il s'agissait de rejeter l'entrée en matière du contre-projet direct du Conseil fédéral, le contre-projet indirect élaboré par le Parlement ayant été entériné. Une divergence résidait néanmoins avec le Conseil des Etats, la chambre basse ayant, au tout début du processus parlementaire, accepté le contre-projet du Conseil fédéral, alors que le projet du Parlement n'était pas encore sur la table. Cette non-entrée en matière a été acceptée à l'unanimité.

D'autre part, le Conseil national devait faire une recommandation de vote sur l'initiative sur les glaciers elle-même. Celle-ci a été retirée sous condition par les initiants.e.s : à savoir, que le contre-projet indirect du Parlement – attaqué par un référendum de l'UDC – soit accepté dans les urnes le 18 juin 2023. Dans le cas où ce dernier serait refusé, la population serait vraisemblablement amenée à voter sur l'initiative. Dans ce cas, une minorité de la CEATE-CN a plaidé pour que le Parlement recommande à la population de voter oui. Cette proposition de la minorité, représentée par Kurt Egger (verts, TG), estime que l'initiative constituerait une étape nécessaire pour respecter l'Accord de Paris en cas de refus du contre-projet indirect. La proposition **a été rejetée** par 107 voix contre 87, les voix cumulées des vert.e.s, des socialistes, des vert'libéraux et des évangéliques n'ayant pas suffi à faire pencher la balance. Ainsi, pour résumer cette situation alambiquée, le Conseil national se positionne pour une acceptation du contre-projet élaboré par le Parlement et soumis aux urnes en juin 2023 et contre l'initiative populaire et le contre-projet direct du Conseil fédéral.

Au vote final, les deux chambres ont confirmé leur position et proposent de rejeter l'initiative sur les glaciers si elle venait à être soumise au corps électoral. Une fois encore, les voix des socialistes, des vert.e.s, des vert'libéraux et des évangéliques n'ont pas suffi face au bloc bourgeois constitué des membres du Centre, de l'UDC et du PLR. Le Conseil national recommande par 109 voix contre 87 et le Conseil des Etats par 31 voix contre 11 de rejeter l'initiative.⁴⁰

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

Bei einer Sitzung im Mai beschloss der Vorstand der Grünen die Unterstützung von zwei Volksinitiativen: für ein **Verbot von Kriegsmaterialexporten**, lanciert von der Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA), ebenso wie für einen Tierschutzanwalt, lanciert vom Schweizer Tierschutz. Ebenfalls erteilte der Vorstand der geplanten Klima-Initiative präzisere Konturen.⁴¹

Konservative und Rechte Parteien

Der Präsident der Autopartei, Jürg Scherrer, kündigte im Berichtsjahr gleich drei **Volksinitiativen** an, mit denen die einst erfolgreiche Einthemenpartei wieder von sich reden machen soll. Die Begehren fordern den Ausbau des Autobahnnetzes, die Verwendung des Reinertrags der Mineralölsteuer alleine für den Strassenverkehr sowie höhere Tempolimiten. An der Delegiertenversammlung vom 19. Mai hiessen die Abgeordneten die Pläne ihres Präsidenten gut. Im Berichtsjahr wurden die Begehren allerdings noch nicht lanciert.⁴²

Ende Mai startete die Autopartei unter dem Namen **„Das 3er Paket“** mit der Sammlung von Unterschriften für gleich drei Volksinitiativen. Die Initiative „Ja zu vernünftigen Tempolimiten“ fordert eine Tempolimitenerhöhung auf 130 km/h auf Autobahnen und auf 100 km/h ausserorts. Die Initiative „Freie Fahrt statt Mega-Staus“ will das Autobahnnetz massiv ausbauen. Gefordert wird unter anderem auch ein Ausbau des Gotthardtunnels auf mindestens vier Spuren. Das dritte Begehren mit dem Titel „Strassengelder gehören den Strassen“ fordert – wie die bereits von Autoimporteuren lancierte „Milchkuhinitiative“ – dass Strassengebühren nur für den Strassen- und nicht für den öffentlichen Verkehr verwendet werden. Zusätzlich wird eine Reduktion der Gebühren verlangt. Parteipräsident Jürg Scherrer zeichnet für die Initiativen verantwortlich.⁴³

1) BBl. 2011, S. 5517; AZ, 9.8.11.

2) BBl, 2022 1934

3) AB SR, 1987, S. 678 ff.; BBl, 1987, II, S. 1417 ff.; NZZ, 2.7. und 21.7.87; Presse vom 11.8. und 18.12.87; BaZ, 15.12.87; Ww, 24.12.87.

4) BZ, 19.10.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 7, S. 4 f.

5) FF, I, 1989, p.1436ss.; Presse des 27.2. et 9.5.89; BÜZ, 24.1., 12.7. et 4.9.89; BaZ et TA, 25.2.89; Suisse, 30.4.89; 24 Heures, 9.5.89; NZZ, 8.7.89; TW, 29.9.89; Bund, 16.10.89; CdT, 4.11.89.

6) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; BÜZ, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.

7) BO CN, 1992, p. 2606 ss.; FF, 1992, II, p. 965 ss.; Presse du 13.2 et 17.12.92; LNN, 14.12.92; TA, 16.12.92.

8) BO CE, 1993, p. 508 ss.; BO CE, 1993, p. 581; FF, 1993, II, p. 861 s.; NZZ, 6.2 et 12.6.93; presse du 17.6.93.

9) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

10) Presse du 20.6.08.

11) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).

12) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.

13) NZZ, 5.3.13.

14) Bli, 14.5.13.

15) BBl, 2014, S. 3141 f.

16) BBl, 2014, S. 9619 ff.; BBl, 2014, S. 9657 ff.

17) BBl, 2014, S. 9185.; BBl, 2014, S. 9186.; BBl, 2014, S. 9187.

18) AB SR, 2015, S. 137ff.; NZZ, 12.3.15

19) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15

20) AB NR, 2015, S. 1306; AB SR, 2015, S. 685

21) APS-Inserateanalyse_20160605.pdf; VOX-Analyse vom 5. Juni 2016; NZZ, 4.6.16; CdT, Lib, NZZ, SGT, TA, 6.6.16

22) AB NR, 1988, S. 1352 ff.; AB NR, 1988, S. 1528; AB SR, 1988, S 744; BBl, 1988, III, s. 762; NZZ, 26.2., 20.8. und 26.8.88; BZ, 29.9.88; Suisse, 29.9.88; SGT, 30.9.88; Presse vom 5.10.88.

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.2006
STEPHAN SCHOENHOLTZ

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.05.2012
MARC BÜHLMANN

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 14.05.2013
MARC BÜHLMANN

- 23) AB NR, 1977, S. 1111 f.; AB SR, 1977, S. 570; BBI, 1977, I, S. 1307 ff.; BaZ, 25.11. und 6.12.77.
24) BO CE, 1979, p. 341 ss.; BO CN, 1979, p. 822 ss.; RO, 1979, p. 1922 ss.; TA, 18.5.79; JdG, 26.5., 22.6. et 20.9.79; presse du 14.11. et 29.11.79.
25) BBI, 2021 1923; TA, 25.8.21
26) Communiqué de presse du Conseil fédéral du 17.5.23; FF, 2023, 746; TA, 15.11.22; Lib, TA, 24.3.23
27) Bund, LT und NZZ, 13.2.07; BBI, 2007, S. 1541 ff.
28) NZZ, SGT und TG, 13.3.07; BBI, 2007, S. 3667 ff.
29) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.
30) FF, 2008, p. 7199 s.; LT, 4.2 et 7.7.08; NZZ, 7.7.08; presse du 26.8.08 (initiative); NZZ, 20.12.08.
31) BO CN, 2010, p. 476 ss., 541 ss., 599 ss., 644 ss. et 661.; BO CE, 2010, p. 579; Concernant la compensation des émissions des centrales à gaz cf. partie I, 6a (Produits pétroliers et gaz).
32) FF, 2019, p.3075s; LT, NZZ, 1.2.19; 24H, 27.3.19
33) BBI, 2019, S. 8550 f.; Medienmitteilung BR vom 19.12.19
34) Entwurf Bundesbeschluss vom 2.9.20; Erläuternder Bericht vom 2.9.20; Medienmitteilung Bundesrat vom 2.9.20
35) BBI 2021, 1972
36) AB NR, 2022, S. 109 ff.; AB NR, 2022, S. 126 ff.; AB NR, 2022, S. 149 ff.
37) AB NR, 2022, S. 149 ff.; AB SR, 2022, S. 294 f.; Medienmitteilung UREK-NR v. 15.2.22; Medienmitteilung UREK-SR v 1.4.22
38) BBI, 2022 2070; AZ, CdT, LT, Lib, 7.9.22
39) AB SR, 2022, S. 1167 f.
40) AB NR, 2023, S.657; AB NR, 2023, S.74 ff.; AB SR, 2023, S.277; Communiqué de presse de la CEATE-CN du 26.1.23
41) NZZ, 22.5.06. Die DV hiess die Unterstützung der Kriegsmaterial-Initiative im Juni gut (SGT, 26.6.06).
42) BBI, 2012, S. 703.; Blick, 5.5.12; NZZ, 21.5.12.
43) Blick, 14.5.13