

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnote	Luftreinhaltung, Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Volksinitiative
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bühlmann, Marc
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Longchamp, Claude
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Schoenholtz, Stephan
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Longchamp, Claude; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Schoenholtz, Stephan; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftreinhaltung, Klimapolitik, Volksinitiative, 1974 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Volksrechte	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	3
Luftreinhaltung	3
Allgemeiner Umweltschutz	4
Klimapolitik	4
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	6
Parteien	6
Linke und ökologische Parteien	6

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU Europäische Union

CEATE-CN Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de
l'énergie du Conseil national
UE Union européenne

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

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 22.10.1974
PETER GILG

Die vielfältigen Bestrebungen zum Schutz der Umwelt vor den **Immissionen des Strassenverkehrs** waren unvermindert wirksam. Im Herbst wurde die von einer St. Galler Arbeitsgruppe lancierte **«Albatros»-Initiative eingereicht**, die eine weitere drastische Verringerung der Motorfahrzeugabgase verlangte. Gleichzeitig gaben die Burgdorfer Technikumsstudenten, die ein Volksbegehren für zwölf autofreie Sonntage im Jahr in Umlauf gesetzt hatten, das Zustandekommen ihres Unternehmens bekannt. Das Initiativkomitee, das sich unter dem Vorsitz von Nationalrat J. Bächtold (IdU, BE) für strengere Lärmvorschriften einsetzte, gelangte dagegen noch nicht ans Ziel. Dafür legte eine Expertengruppe des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau einen Bericht (BRG 12151) über Immissionsschutzmassnahmen an Autobahnen vor. Dieser befürwortete vor allem die Ausscheidung von Lärmschutzzonen mit Wohnbauverbot, wie sie bereits für den Flugplatzbau vorgeschrieben ist, sowie bauliche Abschirmvorkehrungen. Über den Expertenbericht wurde ein Vernehmlassungsverfahren angeordnet. Gegen Jahresende orientierte der Bundesrat seinerseits das Parlament über den Stand der Bekämpfung von Abgas- und Lärmeinwirkungen im Strassenverkehr und legte ein Konzept zur Verschärfung der bestehenden Regelungen vor. Zugleich setzte er die bereits 1973 vorgesehene, wegen der Versorgungskrise jedoch noch aufgeschobene Senkung des Bleigehalts im Benzin in Kraft.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.11.1989
SERGE TERRIBILINI

Après avoir poursuivi l'expérience du 80/120 km/h en 1987, le Conseil fédéral devait à nouveau se prononcer à ce sujet en 1989. Cette décision devait donc jouer un rôle important dans le cadre de la votation sur l'**initiative «Pro vitesse 100/130»**. Le gouvernement attendit le mois d'août pour se faire une opinion définitive car il voulait, auparavant, prendre connaissance du rapport de la société Elektrowatt sur les mesures à élaborer pour l'assainissement de l'air. Depuis un certain temps était apparu une solution de compromis entre le 80/120 et le 100/130; le 80+/130, c'est à dire le retour au 130 km/h sur les autoroutes et le maintien du 80 km/h sur les routes hors des agglomérations avec possibilité d'instaurer le 100 km/h sur certains tronçons bien adaptés. Cette solution, soutenue par le PRD, l'UDC, le PL et les clubs automobiles aurait pu, en cas d'acceptation, entraîner le retrait de l'initiative 100/130. Le Conseil fédéral ayant finalement opté, pour des raisons de protection de l'environnement et de sécurité routière, pour la prolongation du 80/120, l'initiative fut maintenue et l'ACS, le TCS et le PL s'engagèrent à faire activement campagne pour elle. Après la votation, le Conseil fédéral a levé le caractère provisoire du 80/120. Ces vitesses sont désormais définitives et ancrées dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière et l'ordonnance sur la signalisation routière.

L'initiative «Pro vitesse 100/130» du journaliste bâlois B. Böhi s'est vue nettement repoussée par le souverain (62% contre 38%). Celui-ci a donc suivi l'avis du Conseil

fédéral et des Chambres qui n'avaient proposé aucun contre-projet ainsi que celui de la plupart des partis et organisations. Ce texte demandait que les vitesses maximales autorisées de 130 km/h sur les autoroutes et de 100 km/h sur les routes hors des localités (des vitesses maximales inférieures ou supérieures pourraient être fixées sur certains tronçons particuliers) soient restaurées et inscrites dans la Constitution fédérale en complément de l'art. 37bis.

Cette votation s'est caractérisée par une importante participation de 69.2 pour cent; l'initiative «Pro vitesse 100/130» a bénéficié de son jumelage, lors du scrutin du 26 novembre, avec l'initiative hautement controversée «pour une Suisse sans armée». Le résultat de la votation a montré que, pour la quatrième fois en dix ans, la Suisse romande s'est fait majoriser par la Suisse alémanique sur une question touchant à la circulation routière; tous les cantons romands ont accepté l'initiative contre aucun alémanique. Cependant; par comparaison aux votations précédentes sur le même sujet, ce fossé s'est légèrement comblé.

Votation du 26 novembre 1989

Participation: 69.2%

Non: 1'836'521 (62.0%) / 20 cantons

Oui: 1'126'458 (38.0%) / 6 cantons

Mots d'ordre:

– Non: PDC (1*), UDF, PEV, PLR (9*), PES, AdI, PST, POCH, DS, PSS, UDC (6*), USAM

– Oui: PSL, PLS (1*), USS, TravS

* Recommandations différentes des partis cantonaux

Le débat autour de cette initiative s'est articulé principalement autour de deux thèmes: la protection de l'environnement et la sécurité routière. L'argumentation des opposants s'est développée selon ces deux axes. D'une part, selon eux, la limitation des vitesses constitue le meilleur moyen de lutter contre les accidents de la route; en comparant les années 1981-1984 où le 100/130 était en vigueur et les années 1985-1988, les opposants ont fait apparaître que, sur les routes en-dehors des localités, il y a eu 381 tués et 2'418 blessés graves en moins. D'autre part, ils ont mis en évidence qu'avec le 80/120 les émissions d'oxydes d'azote provenant du trafic des véhicules à moteur privés avaient diminué de façon significative. Ils ajoutèrent que, seul, le catalyseur ne permet pas d'atteindre les buts fixés par la stratégie de lutte contre la pollution de l'air. Du point de vue juridique, les opposants ont considéré comme inadmissible d'inscrire des vitesses dans la Constitution; elles doivent pouvoir être modifiées rapidement pour s'adapter à de nouvelles situations (en cas d'harmonisation des normes européennes, par exemple).

Les partisans de l'initiative ont développé les mêmes thèmes. Du point de vue de la protection de l'environnement, ils ont rappelé que le régime du 80/120 avait été instauré à l'époque où l'on pensait que les forêts étaient en danger de mort mais que, depuis 1987, les véhicules s'étaient vus appliquer de sévères prescriptions sur les gaz d'échappement, ce qui avait amélioré considérablement, selon eux, la qualité de l'air. En conséquence, la décision du Conseil fédéral de 1984 n'avait, toujours selon eux, plus de fondements et le gouvernement aurait dû tenir sa promesse d'un retour au 100/130. En ce qui concerne la sécurité routière, les partisans de l'initiative ont prétendu que, pour combattre les accidents, il ne fallait pas abaisser les limitations de vitesse, mais plutôt assainir des tronçons de route dangereux, construire des routes de contournement et des autoroutes, améliorer la technique des véhicules et mieux former les conducteurs. Sur ce qui est d'inscrire des vitesses dans la Constitution, les défenseurs de l'initiative ont assuré que c'était là le seul moyen de garantir la population contre des mesures arbitraires et contre le risque de les voir abaissées régulièrement.

La campagne précédent le scrutin a vu se dérouler un débat au ton très passionnel. Pour preuve, le discours des partisans de l'initiative vint quelquefois s'inscrire dans la problématique de la liberté individuelle, menacée, selon eux, par les limitations de vitesse promulguées par les autorités. Les clubs automobiles, quant à eux, n'ont pas lésiné sur les moyens et ont mené une action publicitaire de grande envergure, en particulier en Romandie. Dans cette région du pays, et au contraire de la Suisse alémanique, la presse prit souvent position en faveur de l'initiative. La déception affichée de certains quotidiens, au lendemain des résultats de la votation, qui allèrent jusqu'à parler de «diktat alémanique», en témoigne. Durant la campagne,

l'affrontement se déroula surtout autour des problèmes de la sécurité routière. Du côté des opposants, la communauté de travail «santé et sécurité sur la route», formée de représentants de toutes les professions médicales et paramédicales, intervint massivement et fut en première place dans les médias.

L'analyse VOX de cette votation a bien mis en relief le fossé existant entre la Suisse romande et la Suisse alémanique en ce qui concerne la circulation routière. Elle affine l'observation en révélant que, si la base sympathisante des partis bourgeois (à l'exception du PL) a relativement suivi les consignes de vote négatives en Suisse alémanique, c'est le phénomène inverse qui s'est produit en Suisse romande. Plus généralement, les votants se réclamant d'un parti bourgeois se sont prononcés nettement plus en faveur de l'initiative que les sympathisants de gauche.³

Umweltschutz

Luftreinhaltung

Die wichtigsten Probleme des Umweltschutzes bilden weiterhin die Luftverunreinigung und der Lärm. Untersuchungen in Zürich ergaben geradezu alarmierende Resultate, lagen doch an verkehrsreichen Stellen die Schadstoffkonzentrationen beträchtlich über den in den USA zugelassenen Höchstwerten. Drastische und vor allem sofort wirksame Vorkehrungen gegen eine der Hauptquellen der Luftverschmutzung forderte die 1974 eingereichte **Volksinitiative für die Verringerung der Motorfahrzeugabgase** (sogenannte «Albatros»-Initiative). Die Diskussion in den Räten zeigte, dass die materiellen Ziele des Begehrens zwar grösstenteils gutgeheissen werden, nicht aber der von den Initianten beantragte zeitliche Rahmen, welcher die sofortige Einführung der Massnahmen verlangte. Dies umsomehr, als der Bundesrat versprach, an seinem eigenen Zeitplan festzuhalten und ähnliche Grenzwerte bis 1982 einzuführen. Mit diesem Programm der Regierung sei auch gewährleistet, dass die Entwicklung der Schweiz im Gleichschritt mit derjenigen der Mehrheit der europäischen Länder verlaufe. Dem wurde von den Befürwortern entgegengehalten, dass es unserem Land besser anstehen würde, sich auf die Seite der Nationen zu stellen, welche bei der Bekämpfung der Motorfahrzeugabgase ein bedeutend schnelleres Tempo angeschlagen haben (Schweden, Japan und die USA). Beim Souverän vermochten sich die Argumente der Initianten (sie wurden u.a. unterstützt von den Umweltschutzorganisationen, den Sozialdemokraten und dem Landesring) nicht durchzusetzen. Er lehnte das Begehren mit 1'157'368 Nein gegen 740'842 Ja ab; zustimmende Mehrheiten ergaben sich einzig in den beiden Stadtkantonen Genf und Basel-Stadt. Dass die Agglomerationsbewohner eine rasche Verminderung der Schadstoffemissionen für dringlicher halten als die weniger betroffene Landbevölkerung, zeigte auch die Annahme der Initiative in der Stadt Zürich, sowie eine nach der Abstimmung vorgenommene Meinungsumfrage.

Abstimmung vom 25. September 1977

Beteiligung: 51.67%

Ja: 740'842 / Stände: 11/2

Nein: 1'157'368 / Stände: 18 5/2

Parolen:

– Ja: EVP (1*), LdU (1*), PdA, POCH, REP, SD, SPS (1*)

– Nein: CVP (1*), FDP (1*), LPS, SVP (1*), SAV, SBV, SGV, TravS, VSA

– Stimmfreigabe: SGB

*In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen⁴

Allgemeiner Umweltschutz

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.10.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Ohne einzelne Massnahmen aufzulisten, lancierte der Umweltschützer F. Weber eine **Volksinitiative «Kampf dem Waldsterben»**. Damit will er dem Bundesrat ausserordentliche Vollmachten geben und den von der Exekutive erhobenen Grundsatz, die Luftverschmutzung sei auf den Stand Mitte der 50er Jahre zu senken, in der Verfassung verankern. Schutzmassnahmen zugunsten der gesamten Umwelt, die sich aus den bisherigen Verfassungsbestimmungen genügend ableiten liessen, sollten ausschliesslich auf dem Verordnungswege realisiert werden. Damit würde nach Ansicht des Initianten die nötige Zeit gewonnen, um ergriffene Massnahmen rechtzeitig wirksam werden zu lassen.⁵

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.⁶

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.⁷

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.).⁸

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.⁹

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 2011.¹⁰

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.¹¹

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.¹²

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 2020.¹³

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.¹⁴

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

2) AB NR, 1974, S. 678 ff.; AS, 1974, S. 1856; AS, 1975, S. 58; BBl, 1974, II, S. 965 ff.; BBl, 1975, I, S. 25 ff.; BN, 24.4.74; TA, 24.4.74.; TA, 3.1. und 24.4.74; BN, 24.4.74; Ldb, 28.9.74; Ostschw., 27.9.74; NZZ, 9.10.74; NZ, 14.12.74.

3) FF, 1990, I, p. 216 ss.; NZZ, 6.1., 1.7., 11.7., 10.10., 30.10., 9.11. et 23.11.89; BZ, 14.2., 20.2., 23.5., 15.8. et 21.11.89; Presse de 15.2., 28.4., 29.6., 17.8., 18.8., 3.10., 10.10., 23.10., 26.10., 27.10., 1.11., 3.11., 27.11., 28.11. et 21.12.89; 24 Heures, 12.8., 28.8., 31.10., 8.11. et 18.11.89; Suisse, 12.8. et 13.8.89; BaZ, 15.8.89; Blick, 19.8.89; TW, 9.9., 14.10. et 24.10.89; AT, 18.9., 21.10. et 11.11.89; SGT, 25.10., 28.10., 7.11., 15.11. et 22.11.89; Dém, 21.10. et 9.11.89; JdG, 8.11., 16.11. et 18.11.89; USS, 8.11.89; Vat., 10.11.89; Bund, 11.11.89; SN, 15.11. et 22.11.89; CdT, 15.11. et 16.11.89; SZ, 17.11.89; LNN, 17.11. et 22.11.89; NF, 18.11., 21.11. et 23.11.89; Vr, 23.11.89; DP, 23.11. et 30.11.89; RFS, 28.11.89.; RO, 1990, p. 66 ss.; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 26. November, Bern 1990.

4) AB NR, 1977, S. 22 ff.; AB NR, 1977, S. 936; AB SR, 1977, S. 84 ff.; BBl, 1977, III, S. 924; BaZ, 18.8.77; Presse vom 25.9.77.; SGU, Bulletin, 1977, Nr. 2; Vox, Analyse eidgenössischer Abstimmungen, 25.9.77; Wanner (1977). Luftverunreinigung durch Motorfahrzeuge.

5) BBl, 1984, III, S. 355 f.; Presse vom 31.10.84.

- 6) Bund, LT und NZZ, 13.2.07; BBl, 2007, S. 1541 ff.
- 7) NZZ, SGT und TG, 13.3.07; BBl, 2007, S. 3667 ff.
- 8) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.
- 9) 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.
- 10) 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).
- 11) FF, 2019, p.3075s; LT, NZZ, 1.2.19; 24H, 27.3.19
- 12) BBl, 2019, S. 8550 f.; Medienmitteilung BR vom 19.12.19
- 13) Entwurf Bundesbeschluss vom 2.9.20; Erläuternder Bericht vom 2.9.20; Medienmitteilung Bundesrat vom 2.9.20
- 14) NZZ, 22.5.06. Die DV hiess die Unterstützung der Kriegsmaterial-Initiative im Juni gut (SGT, 26.6.06).