

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr, 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

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Frischknecht, Ernst
Füzesséry, Alexandre
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Mosimann, Andrea
Müller, Eva
Ory, Gisèle
Porcellana, Diane
Schoenholtz, Stephan
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Frischknecht, Ernst; Füzesséry, Alexandre; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Mosimann, Andrea; Müller, Eva; Ory, Gisèle; Porcellana, Diane; Schoenholtz, Stephan; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Klimapolitik, Volksinitiative, 1974 - 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	5
Eisenbahn	22
Umweltschutz	22
Luftreinhaltung	22
Lärmschutz	22
Allgemeiner Umweltschutz	23
Klimapolitik	24
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	28
Parteien	29
Linke und ökologische Parteien	29
Konservative und Rechte Parteien	29
Verbände	29
Verkehr	29

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
BIP	Bruttoinlandsprodukt
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
BV	Bundesverfassung
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
WWF	World Wide Fund for Nature
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
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
UE	Union européenne
PIB	Produit intérieur brut
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USS	Union syndicale suisse
Cst	Constitution fédérale
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
WWF	World Wide Fund for Nature
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
ASTAG	Association suisse des transports routiers

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: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

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.⁷

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 2009.⁸

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 $\frac{1}{4}$ et $\frac{3}{4}$ 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.⁹

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.¹⁰

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.¹¹

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.¹²

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.¹³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.05.1978
HANS HIRTER

Durant l'année écoulée, **l'initiative pour «douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions»** a fait l'objet d'une votation populaire. Les représentants de cette initiative dite de Berthoud ont insisté sur le fait qu'il s'agissait surtout, pour eux, d'instaurer un processus de réflexion. Compte tenu des effets secondaires négatifs du trafic motorisé (accidents, bruit, gaz d'échappement), il importait de démontrer qu'il était possible d'organiser ses loisirs de façon satisfaisante, même sans automobile. Les adversaires de l'initiative ont fait preuve de compréhension à l'égard d'une pareille préoccupation. En revanche, ils se sont élevés vigoureusement contre la tentative d'imposer de telles vues au moyen de prescriptions légales. A cela s'ajoutent, naturellement, la crainte des répercussions d'ordre économique que les représentants des milieux touristiques et de l'industrie automobile ont exprimées à l'endroit de l'initiative. Parmi les partis politiques, seules l'Alliance des indépendants, l'Action nationale et quelques sections cantonales du Parti socialiste s'étaient prononcées en faveur de cette initiative. Quant aux grands partis bourgeois, ils ont été fort critiqués au sein de leurs propres organisations de jeunesse pour leur attitude particulièrement favorable à l'automobile. Cela avait déjà été le cas lors de la votation populaire sur l'initiative «démocratie dans la construction des routes nationales». Le 28 mai, le peuple décida par 1'191'204 non contre 678'162 oui de rejeter l'initiative. Tous les cantons l'ont rejetée, mais avec des majorités plus prononcées en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.¹⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.10.1978
HANS HIRTER

L'extension du réseau routier a souvent pour effet de supprimer les chemins pédestres. C'est ainsi qu'aujourd'hui la moitié environ du réseau des chemins pédestres, soit quelque 22'000 km, est ouverte au trafic général et que 40 pour cent de ces chemins ont un revêtement artificiel (asphalte ou béton). **Le contre-projet que le Conseil national a opposé à l'initiative populaire pour le développement des chemins pédestres** n'a trouvé l'approbation de la petite chambre qu'au prix de la renonciation à une intégration des pistes cyclables. Sur ces entrefaites, les auteurs de l'initiative l'ont retirées.¹⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.03.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Bereits vor dem Bundesratsentscheid hatte ein privates Komitee unter der Führung eines Automobiljournalisten eine **Volksinitiative «Pro Tempo 100/130»** angekündigt, welche die bis dahin gültigen Höchstgeschwindigkeiten in der Bundesverfassung verankern möchte. Begründet wurde der Vorstoss damit, Reduktionen von Tempolimiten seien umweltpolitisch unbegründet; sie stellten vielmehr eine neue «Schikane» für den Automobilisten dar. Unterstützt wird er vom ACS und vom TCS. Im Parlament löste der Bundesratsentscheid verschiedene Reaktionen aus. Der Ständerat lehnte eine Motion (Mo. 84.560) ab, welche für die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten das Parlament zuständig erklären wollte. Als direkte Antwort auf das gestartete Volksbegehren «Pro Tempo 100/130» reichte Nationalrat A. Herczog (poch, ZH) eine Einzelinitiative (Pa.lv. 84.225) ein, welche die Fixierung von Tempo 80 und 100 in der Bundesverfassung verlangt.¹⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.11.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Innerhalb der kritischen Diskussion über den Strassenbau kündigte sich mit einem von den POCH initiierten, von der GPS und der SAP mitgetragenen Volksbegehren eine verschärfte Ablehnung an. Dieses verlangt, dass das gesamte Strassennetz nicht über den am 30. April 1986 festgestellten Umfang hinaus erweitert wird. Würde die **«Stopp dem Strassenbau»-Initiative** angenommen, dürften neue Strassenstücke nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen wieder anderen Zwecken zugeführt würden. Ideell unterstützt wird das Begehren von der SPS und dem VCS.¹⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.12.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Der definitive Beschluss des Parlaments für den Bau der seit Jahren umstrittenen Nationalstrassenabschnitte (vgl. 1983 und 1984) führte zur gemeinsamen Lancierung von vier neuen eidgenössischen Volksinitiativen gegen die N1 von Murten bis Yverdon, die N5 von Biel bis Solothurn, die N4 im Knonauer Amt und die Transjurane (N 16) im Kanton Jura. Zugunsten dieser Begehren verzichtete der VCS auf seine zusammen mit der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) und dem WWF vorbereitete Initiative für einen befristeten Nationalstrassen-Baustopp und übernahm die Koordination des von lokalen Gruppen getragenen Initiativen-Kleeblatts. Im Berichtsjahr wurde ferner die unter Federführung der Progressiven Organisationen Schweiz (POCH) lancierte **Initiative «Stopp dem Beton» eingereicht**, die einen generellen Strassenbaustopp verlangt (siehe auch die gescheiterte Pa. lv. 85.238).¹⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nach dem Entscheid des Parlaments vom Vorjahr über die Belassung der umstrittenen Teilstücke im Nationalstrassennetz startete der VCS zusammen mit regionalen Komitees vier eidgenössische Volksinitiativen gegen den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon (N 1), im Knonauer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16). Diese sogenannten Kleeblatt-Initiativen wurden gesamtschweizerisch von der SPS, der GPS sowie verschiedenen Umweltschutzorganisationen unterstützt. Sie kamen in weniger als drei Monaten zustande. Da mit der **Einreichung der vier** Initiativen für die Fortsetzung der Bauarbeiten keine aufschiebende Wirkung erzielt werden kann, drängten die Initianten auf ein rasches Tempo bei der Behandlung der Volksbegehren. Eine von der LdU/EVP-Fraktion eingereichte Motion (Mo. 87.593) verlangte ebenfalls ein Moratorium im Autobahnbau bis zur Abstimmung über die **Kleeblatt-Initiativen**.

Indessen gingen die Planungsarbeiten für diese Teilstücke zum Teil forciert weiter, was namentlich die Regierungen der Westschweizer Kantone begrüßten. Der Bundesrat genehmigte das generelle Projekt Avenches - Murten/Löwenberg der N 1 und kam dabei mit der Raumplanung in Konflikt, da das neue Trasse nicht mehr mit den Richtplänen der Kantone Bern, Freiburg und Waadt übereinstimmt. Dies führte allein im Raum Murten zu über 100 Einsprachen. Der Kanton Jura protestierte mit aller Entschiedenheit gegen das Bestreben der Initianten nach einem autobahnfreien Jura und begrüßte die bundesrätliche Genehmigung der Pläne für die Transjurane, die vom Parlament 1984 als Ergänzung ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden war. Die vom Kanton Solothurn nach der Ablehnung seiner Standesinitiative gewünschten Verbesserungen am Ausführungsprojekt des N 5-Abschnittes Biel - Solothurn wurden vom Bund weitgehend akzeptiert. Trotzdem blieb der Widerstand ungebrochen, und auch ein bisher unter Verschluss gehaltener Umweltverträglichkeitsbericht kam zum Schluss, dass die N 5 die Jurafuss-Gemeinden nicht wesentlich vom Verkehr entlasten würde.¹⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 22.09.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Der **Bundesrat beschloss, die Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus» ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen**, und beauftragte das EVED mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Botschaft.²⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.08.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Ebenfalls zur Ablehnung empfehlen wird der Bundesrat voraussichtlich die sogenannten Kleeblatt-Initiativen, mit denen der VCS zusammen mit regionalen Komitees den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon (N 1), im Knonaer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16) verhindern will. Die Landesregierung, die bei verschiedener Gelegenheit ihre Absicht bekräftigte, das Nationalstrassennetz im geplanten Umfang fertigzustellen, betonte bei der Beantwortung parlamentarischer Vorstösse mehrmals, dass den Kleeblatt-Initiativen keine aufschiebende Wirkung bezüglich der Projektierung und Realisierung der bekämpften Nationalstrassenabschnitte zukomme. Da die Initiativen frühestens 1990 oder 1991 zur Abstimmung kommen werden, dürfte zu diesem Zeitpunkt der Bau an einzelnen Teilstücken bereits begonnen haben: An der Transjurane soll der Start 1989 erfolgen, am N 1-Teilstück zwischen Murten und Avenches haben die Waadtländer mit Vorbereitungen im Gelände begonnen.²¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.09.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Der Bundesrat verabschiedete die **Botschaft zur Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!»,** in der er das Begehren ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfiehlt. Die 1986 von einer rot-grünen Koalition unter Federführung der POCH eingereichte Initiative verlangt, dass das für den motorisierten Privatverkehr öffentlich zugängliche Strassennetz den am 30. April 1986 festgestellten Umfang nicht überschreiten darf. Ausser zur Erschliessung dünn besiedelter Gegenden und zur Anpassung des Strassennetzes nach Verzicht auf Strassenbauprojekte, dürften neue Strassen und Strassenerweiterungen nur noch gebaut werden, wenn entsprechende Flächen des bestehenden Netzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt würden. Der Bundesrat erachtet das Begehren als rechtlich problematisch, lehnte es aber insbesondere aus sachlichen Gründen ab. Angesichts der seit 1986 verwirklichten und in Realisierung begriffenen Bauvorhaben wäre es praktisch unmöglich, die vorgeschlagene Verfassungsbestimmung durchzusetzen. Gegen das Volksbegehren sprechen nach Ansicht der Landesregierung auch die kantonale Strassenhoheit und schwerwiegende wirtschaftliche Folgen insbesondere für die Randregionen.²²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 07.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Wie der Ständerat im Vorjahr empfahl auch die Volksskammer 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 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.²³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Um eine «Sachzwangpolitik» zu verhindern, verlangten die gegnerischen Komitees erneut eine baldige Abstimmung über die vier Volksbegehren, und sie kündigten mit Warnfeuern an, dass ein Beginn der Bauarbeiten vor dem Volksentscheid nicht hingenommen werde. Im Jura gaben die Initianten allerdings zu verstehen, dass sie ihr Volksbegehren zurückziehen werden, sofern die Regierung ihre Forderungen nach einer Redimensionierung der Transjurane (N 16) berücksichtige. Bei der N 1 drängten auch das Tiefbaugewerbe und die Westschweizer Arbeitgeberorganisation, das Centre Patronal, auf einen raschen Entscheid, damit die Unsicherheit bei der Fortsetzung der Arbeiten beseitigt werde. Durch eine Flut von Einsprachen war es bei allen vier Teilstücken zu Verzögerungen gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Zeitplan gekommen. Bezüglich der N 5 erklärte die Solothurner Baudirektorin Füeg (fdp), dass zwar die Baugenehmigungsverfahren vorangetrieben würden, dass aber ein Baubeginn vor der Abstimmung über die Kleeblatt-Initiativen nicht in Frage komme (siehe auch Ip. 88.532 bzgl. N5 und Ip. 88.546 bzgl. N1).²⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.07.1989
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral, dans son message, a proposé aux Chambres de rejeter les initiatives «pour la suppression de la vignette routière» et «pour la suppression de la taxe sur les poids lourds» et de n'y opposer aucun contre-projet. Ces initiatives, déposées en 1986 munies de plus de 112'000 signatures, furent lancées immédiatement après l'instauration de ces taxes en 1985. Selon le gouvernement, renoncer à ces redevances irait à l'encontre du mouvement d'introduction d'un impôt sur les poids lourds par certains pays de la CE ainsi que des péages autoroutiers qui seraient, à l'étranger, l'équivalent de la vignette. Ces taxes seraient également nécessaires pour participer à la couverture des frais de construction et d'entretien des routes. De plus, elles représentent une formule valable du principe du pollueur-payeur. Le Conseil des Etats a largement suivi la position du Conseil fédéral. Le Conseil national, pour sa part, a rejeté la motion (Mo. 88.735) Scherrer (Im, BE) portant sur le même sujet.²⁵

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.²⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 14.12.1989
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats se sont prononcés sur les initiatives «trèfle à quatre» (devenues «trèfle à trois» dans le courant de l'année). Celles-ci sont composées de quatre textes distincts lancés par l'AST et déposés en 1987. Ils visent à empêcher la construction de quatre tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil, la N4 entre Knonau et Wettwil et la N16 (Transjurane) qui représentent sept pour cent du réseau total, soit 137 km. Les Chambres et le gouvernement s'y sont opposés car, selon eux, ils mettent en cause la conception globale des routes nationales et créeraient des lacunes dans une structure censée former un tout. De plus, cela n'aurait guère d'influence sur le trafic 'en général et nuirait plutôt à sa fluidité dans les régions concernées. Ainsi, un réseau de routes nationales inachevé engorgerait les villes et les villages des zones non-desservies et, de ce fait, irait à l'encontre d'une politique raisonnable de protection de l'environnement. En outre, selon le Conseil fédéral, l'introduction de l'étude d'impact donne assez de garanties pour limiter au maximum les dégâts causés à la nature.²⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 15.12.1989
SERGE TERRIBILINI

A la fin de l'année 1989, le comité «pour un Jura libre d'autoroute» a **retiré son initiative contre la N16**. Le Conseil des Etats n'eut donc ainsi que trois objets à traiter. Les raisons invoquées furent que ce projet manquait considérablement de soutien dans le canton du Jura et qu'il était devenu une source de blocage et de conflit entre les milieux de protection de l'environnement, les autorités cantonales et les partis politiques. Le comité a estimé aussi avoir atteint son but qui était, plutôt qu'une suppression de la N16, l'obtention de garanties qu'une action d'envergure en faveur de l'environnement serait entreprise.²⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.12.1989
SERGE TERRIBILINI

Les deux Chambres ont très largement rejeté l'initiative «halte au béton – pour une stabilisation du réseau routier» (Voir aussi message du Conseil Fédéral de 1988). Ce texte, déposé en 1986, émanait des milieux écologistes et des Organisations progressistes (POCH). Il souhaite que le réseau routier suisse ne dépasse pas la superficie qu'il atteignait le 30 avril 1986. Il vise donc à réorienter la politique des transports vers l'offre plutôt que la demande en prenant des mesures afin de décourager les automobilistes. Les Chambres ont estimé qu'il était plus judicieux d'atteindre ces buts en mettant en oeuvre la stratégie de lutte contre la pollution de l'air et en promouvant les transports publics. Elles se sont surtout attaquées à la disposition stipulant le retour à l'état des routes de 1986 qui serait absurde et impossible à mettre en oeuvre. La dimension économique du problème a également motivé leur choix; geler le réseau routier aggraverait le déséquilibre entre les régions développées et celles qui le sont moins. Le Conseil national repoussa dans les mêmes proportions une proposition de contre-projet de Verena Diener (pe, ZH) qui demandait que l'on renonce à l'effet rétroactif de l'initiative, la date du 30 avril 1986 étant remplacée par celle du jour suivant l'éventuelle adoption du texte en votation populaire.²⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 13.02.1990
SERGE TERRIBILINI

Déposée en 1986 par les milieux écologistes et les Organisations progressistes (POCH), l'initiative «halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier» avait pour but de geler la superficie du réseau suisse dans son état du 30 avril 1986. Ce texte prévoyait que, pour toute nouvelle construction de route, une surface équivalente du réseau soit, dans la même région, affectée à d'autres usages. Considéré comme extrémiste et irréaliste, il avait été largement repoussé par les Chambres en 1989.

Le résultat de la votation montre un vote assez compact de la part du souverain, dans le sens d'un rejet massif et général de ce texte. La disparité traditionnelle entre les cantons alémaniques et romands lors de scrutins relatifs au domaine des transports s'est sensiblement atténuée bien que ces derniers aient été tout de même les plus farouchement opposés à l'initiative. Les cantons où le rejet a été le moins net sont ceux de Bâle-Ville, habituellement sensible aux arguments écologiques, et de Uri, touché de façon importante par les nuisances de l'autoroute du Saint-Gothard.

Les opposants à l'initiative, émanant principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, considérèrent ce texte comme dogmatique, politiquement inapplicable et rendant aléatoire le développement économique futur du pays. Selon eux, le principe de compensation aurait été impossible à mettre en oeuvre puisqu'il en aurait résulté la destruction de la majeure partie des routes réalisées depuis 1986. De plus, de nouveaux tronçons n'auraient pas pu être construits, ce qui

aurait signifié qu'il aurait été impossible d'adapter le réseau routier aux besoins à venir; cela aurait été particulièrement injuste pour les régions périphériques où celui-ci est moins dense qu'ailleurs. Dans le domaine de la protection de l'environnement, on prétendit qu'un tel texte allait à l'encontre des buts fixés par les initiants car la construction de nouvelles routes peut être un facteur de réduction des nuisances occasionnées par le trafic routier en désengorgeant, par exemple, certaines localités.

Initiative «Halte au bétonnage – Pour une stabilisation du réseau routier»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%

Non: 1'255'175 (71.5%) / tous les cantons

Oui: 500'605 (29.5%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC, UDC, PL, PEP, PA; Vorort, USAM USS, CSCS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.

– Oui: PS (3*), PE, AdI, DS, Alliance verte; AST et les organisation de protection de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont axé leur discours sur des considérations d'ordre écologique principalement; selon eux, limiter la surface routière se justifie en raison, d'une part, de la menace que fait peser une trop grande emprise superficielle du réseau routier sur la variété des espèces animales et végétales, la qualité des sols et des eaux ou le paysage en général et, d'autre part, de la possibilité que cela donnerait d'atténuer la pollution de l'air; une limitation de l'offre inciterait à l'utilisation des transports publics. Ils insistèrent également sur le principe de compensation proposé par l'initiative; celui-ci, conçu sur le même mode que la loi sur les forêts, n'aurait pas interdit toute construction de route, mais aurait simplement impliqué le transfert d'une surface identique à d'autres utilisations (pistes cyclables, zones piétonnes, etc.). Enfin, selon les initiants, renoncer à achever le réseau routier aurait permis à la Confédération d'économiser dix à douze milliards de francs.

Durant la campagne, le front des opposants s'attaqua âprement à cette initiative; les qualificatifs qui lui furent accolés (irréaliste, inapplicable, fondamentaliste, dogmatique, etc.) en témoignent. Cela poussa souvent les initiants à tenir des positions essentiellement défensives où ils durent justifier que leurs propositions étaient réalisables. Toutefois, l'intensité de cette campagne fut légèrement en retrait par rapport à celle relative aux initiatives trèfles sur lesquelles le souverain devait se prononcer le même jour.

Si l'analyse Vox de ce scrutin met en évidence le comportement en partie divergent des Alémaniques et des Romands, elle relève deux autres variables significatives; le traditionnel clivage droite-gauche existant dans ce type de consultation et l'opposition entre citoyens et habitants de la périphérie, ces derniers cherchant à se désenclaver par le biais de la route. Quant à la motivation de vote, celle des partisans de l'initiative a tourné essentiellement autour des atteintes que la route fait subir à l'environnement alors que celle des opposants se résume, principalement, au sentiment que le texte proposé allait trop loin et n'était guère réalisable.⁵⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 24.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les partisans des initiatives ont soutenu, quant à eux, que le réseau autoroutier helvétique, bien qu'inachevé, était suffisant, toutes les parties du pays étant déjà reliées entre elles. Dans ces conditions, ils ont considéré que la construction de ces trois tronçons allait à l'encontre d'une politique visant à favoriser l'usage des transports publics, assainir l'air et protéger le sol ainsi que les biotopes. D'autre part, ils ont prétendu que, loin de désengorger les localités de leur trop-plein de circulation, ces autoroutes, par l'offre supplémentaire de transport qu'elles représentent, ne feront qu'accroître le trafic routier, même dans les villes et villages riverains. Ils ont souligné l'effet néfaste de ces grands axes, qui feraient disparaître des surfaces importantes de terres cultivables de qualité tout en provoquant un renchérissement du prix du sol à leur proximité. Ils ont également affirmé que l'infrastructure routière ne constituait pas le seul élément du développement économique d'une région; les échanges qui lui sont nécessaires devraient être orientés vers le rail plutôt que la route. Pour la N1, ils ont mis en évidence son inutilité, la N12 tenant déjà le rôle de lien entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. La N5, pour sa part, menacerait gravement les paysages de l'Aar ainsi que la faune et la flore de la plaine de Granges. Quant à la N4, il fut argué que ce

tronçon augmenterait la circulation, déjà saturée, en direction du Tessin par le Gothard ainsi que le trafic pendulaire vers Zurich.³¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les opposants à ces initiatives, composés principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, **ont insisté sur le fait qu'elles mettaient en cause la cohérence du réseau routier helvétique**; celui-ci, pour être performant, devrait être complet, car il a été conçu comme un tout qui permet de relier les diverses parties du pays. Ils ont également mis en avant les fonctions positives des autoroutes en matière de sécurité routière (elles provoquent moins d'accidents que les autres routes) et de protection de l'environnement; elles permettent la prise en charge d'une partie du trafic des routes principales et secondaires, diminuant ainsi les émissions de gaz d'échappement et les risques d'accidents au sein des localités riveraines. Par ailleurs, elles représenteraient un facteur essentiel de développement économique pour les régions qu'elles traverseraient ou relieraient. En ce qui concerne la N1, ils ont argué que ce tracé était la liaison la plus courte et la plus logique entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. Pour la N5, les opposants ont soutenu que cette autoroute absorberait le trafic en provenance du Jura et aboutissant sur le plateau et permettrait le raccordement de la Transjurane. Au sujet de la N4, ils soulignèrent son importance nationale – relier Zurich à Lucerne, au Gothard et au Tessin – et internationale – elle se trouve sur l'axe européen de transit nord-sud.³²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les "initiatives trèfle", composées de trois textes distincts, furent déposées en 1987 par l'AST. Elles avaient pour but d'empêcher la construction de trois tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil. Une quatrième initiative, concernant la N16 (Transjurane), avait été retirée par ses promoteurs l'an dernier. Ces textes, repoussés par le Conseil fédéral et les Chambres en 1989, ont été soumis au verdict populaire le même jour que l'initiative "halte au béton".³³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.04.1990
SERGE TERRIBILINI

L'analyse Vox relève l'extrême similitude du profil et des motivations des votants entre ces initiatives et "halte au béton". Les partisans de ces textes ont considéré que le réseau routier était suffisant et que de nouvelles atteintes à l'environnement n'étaient pas nécessaires. Les opposants, quant à eux, ont surtout été sensibles à l'argument selon lequel le réseau des routes nationales se devait d'être terminé, afin de jouir d'une certaine cohérence.³⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.04.1990
SERGE TERRIBILINI

La campagne précédant le scrutin fut très vive. Si les partisans des initiatives trèfle ont été très actifs, leurs opposants ne furent pas en reste et utilisèrent des moyens financiers importants. Les défenseurs des trois tronçons contestés, en premier lieu ceux de la N1, publièrent de nombreux encarts dans les journaux des cantons non-concernés afin de faire appel à la "solidarité confédérale" en faveur des autoroutes. Cela trahit notamment la crainte, souvent exprimée, que la Suisse alémanique, de par sa plus grande sensibilité écologique, ne rejette les tronçons désirés par les Romands. Par ailleurs, certaines communes, de la Broye plus spécialement, allèrent jusqu'à soutenir financièrement les comités contre ces initiatives. Cette attitude attira de nombreuses critiques et fut considérée comme étant à la limite de la légalité.³⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Initiative «Pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
Non: 1'175'333 (67.3%) / tous les cantons
Oui: 571'640 (32.7%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
– Oui: PS (3), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; USS, CSCS, VKMB, AST et les organisation de protection de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Initiative «Pour un district de Knonau sans autoroute»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%

Non: 1'197'678 (68.6%) / tous les cantons

Oui: 547'353 (31.4%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, TCS, ACS, ASTAG, FRS.

– Oui: PS (3s), PE, Adl, PEP, DS, PdT, Alliance verte; USS, CSCS, VKMB, AST et les organisations de protections de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Initiative «Contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%

Non: 1'147'434 (66.0%) / tous les cantons

Oui: 592'231 (34.0%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, USS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.

– Oui: PS (3), PE, Adl, PEP, DS, PdT, Alliance verte; CSCS, VKMB, AST et les organisations de protection de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Les résultats des votations pour ces trois initiatives sont pratiquement identiques et constituent un rejet de la part de plus des deux tiers des votants. S'ils sont cependant un peu moins compacts qu'en ce qui concerne l'initiative "halte au béton", la proportion des non romands y est tout aussi massive. Les cantons concernés par les tronçons contestés ont tous repoussé ces textes; en tête viennent Vaud et Fribourg pour la N1 avec plus de 80% de non, puis Zurich pour la N4 avec un peu plus de 65%. Soleure et Berne furent plus réservés en ce qui concerne l'initiative sur la N5, qu'ils ne rejetèrent qu'avec une faible majorité.³⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.07.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a suivi le Conseil des Etats dans sa décision de rejeter sans contre-projet les initiatives "pour la suppression de la vignette routière" et "pour la suppression de la taxe sur les poids lourds". Seuls les libéraux, emmenés par Ch. Friderici (VD), ainsi que les automobilistes ont combattu ces taxes en arguant qu'elles pénalisaient les entreprises de transports routiers et créaient un handicap pour le développement du tourisme en Suisse. La majorité de la chambre les défendit, en raison notamment du fait qu'elles permettent de compenser, en partie, le déséquilibre du compte routier (la route ne couvrant pas ses frais) et vont dans le sens des efforts menés actuellement par la CE. Un mois après le rejet du Conseil national, **les initiants**, avec B. Böhi à leur tête, **annonçaient le retrait des deux initiatives.** Ils motivèrent leur acte par le manque de soutien reçu de la part des organisations automobilistes. Ces textes ne seront donc pas soumis au peuple.³⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.08.1991
SERGE TERRIBILINI

Moins de deux ans après le rejet en votation populaire de l'initiative «Pro vitesse 100/130», son auteur, le journaliste bâlois B. Böhi, a lancé **deux initiatives** distinctes sur le même sujet. La première, intitulée «Pro vitesse 80 plus hors des localités», propose de laisser à 80 km/h la limite de vitesse sur les routes hors des localités, mais d'autoriser des vitesses maximales supérieures sur certains tronçons bien aménagés. La seconde, «**Pro vitesse 130** sur les autoroutes», entend relever à 130 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales. Dans les deux cas, le texte laisse la possibilité de fixer, pour des raisons de protection de l'environnement, des vitesses inférieures aux vitesses maximales générales. Cependant, dans les deux cas également, les initiatives prévoient que de telles dérogations seront soumises au référendum facultatif.³⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Le comité «Rétrotrafic», réunissant divers groupements écologistes, a lancé une **initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer les espaces vitaux»**. Ce texte propose que les diverses instances politiques agissent de sorte que cet objectif soit rempli dans les dix ans. Le volume de trafic atteint devrait ensuite rester stable. Les transports publics ne seraient pas pris en compte. Les moyens à utiliser pour parvenir au but fixé sont laissés à l'initiative du législateur; si ce dernier tardait trop, le gouvernement pourrait cependant intervenir par voie d'ordonnance. Pour sa part, l'ATE a renoncé à lancer une initiative visant à ramener à cinq litres aux 100 km l'essence consommée par les véhicules automobiles.³⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.05.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'initiative "**Rétro-traffic**" a été déposée à la Chancellerie fédérale munie de quelque 110'000 signatures. Lancée en 1994 par les milieux roses-verts, cette initiative demande une réduction de moitié, sur dix ans, du trafic motorisé. Les transports publics ainsi que les axes de transit international devraient cependant être épargnés.⁴⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 24.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'Association transports et environnement (ATE) a lancé au début de l'été une **initiative intitulée "Rues pour tous"**. L'initiative vise à ce qu'une limitation générale de la vitesse à 30 km/h soit instaurée dans les localités. De l'avis des initiants, une telle limitation améliorerait substantiellement tant la sécurité sur la route que la qualité de vie des habitants des localités (diminution du bruit et des émissions nocives). Selon le texte déposé à la Chancellerie fédérale, des dérogations pourront être accordées par les autorités sur certains tronçons, notamment si des garanties sont apportées quant à la sécurité et à la tranquillité des quartiers d'habitation.⁴¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a pour sa part recommandé le rejet sans contre-projet de l'initiative "Rétro-traffic" déposée en 1996 par des milieux roses-verts et demandant une réduction de moitié sur 10 ans du trafic motorisé. De l'avis de l'exécutif, l'acceptation de cette initiative aurait des conséquences très négatives pour la Suisse. Les rapports avec l'UE deviendraient notamment très difficiles, les pays européens ne pouvant évidemment accepter de diminuer de moitié leur trafic de transit. Le financement des NLFA serait également menacé, la réduction de moitié du trafic motorisé entraînant une baisse très importante des recettes provenant de la route. Les régions rurales, périphériques et touristiques seraient pour leur part durement frappées au vu de leur grande dépendance vis-à-vis de la route. Enfin, les différentes mesures qui devraient être prises pour atteindre l'objectif fixé (hausse du prix de l'essence de plus de CHF 1, subventionnement massif des transports publics afin d'en augmenter l'attractivité, introduction de péages, etc.) auraient des conséquences funestes pour la croissance économique et l'emploi.⁴²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 15.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En début d'année, un comité composé d'écologistes alémaniques a lancé une **initiative populaire intitulée "Pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans"**. Comme son titre le suggère, l'initiative demande que le trafic motorisé – à l'exception des transports publics et des services d'urgence – soit banni des routes helvétiques quatre dimanches par année. La mesure devrait s'appliquer, dans un premier temps, pendant quatre ans seulement. Suite à cette période probatoire, le peuple serait amené à se prononcer sur son maintien définitif. Rappelons qu'en 1978, une initiative similaire visant à introduire 12 dimanches sans voitures par année avait été assez largement refusée par le peuple et les cantons. Le Conseil national a par ailleurs décidé de ne pas donner suite à une initiative parlementaire Teuscher (av, BE; iv.pa. 96.408) demandant de procéder aux modifications légales nécessaires afin que deux jours sans voitures soient organisés chaque année.⁴³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le parti de la liberté a lancé trois **initiatives populaires demandant l'accroissement des capacités de certains tronçons des routes nationales**. Portant sur les tronçons entre Zurich et Berne et entre Genève et Lausanne, la première et la seconde initiatives demandent la construction d'une troisième voie, ce afin de fluidifier le trafic sur ces axes surchargés. Concernant le tunnel du Gothard et poursuivant des buts identiques, la troisième initiative exige le percement d'une seconde galerie. Dérogeant à l'article constitutionnel adopté dans le cadre de l'initiative des Alpes, cette dernière initiative

en demande par ailleurs la modification. ⁴⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.06.1998
LAURE DUPRAZ

L'**initiative populaire** «**Pour un dimanche sans voitures par Saison** – un essai limité à quatre ans» a formellement **abouti** en juin avec 111'718 signatures. L'initiative demande que quatre dimanche par année, de 4 heures à 24 heures, la population puisse librement disposer de toutes les places et voies publiques qui seront fermées au trafic motorisé privé. Si l'initiative était acceptée, après l'essai de quatre ans le peuple devrait se prononcer à nouveau sur l'article constitutionnel pour décider s'il sera définitif. ⁴⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.04.1999
LAURE DUPRAZ

L'initiative populaire fédérale «**Pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions**», lancée en 1997 par l'Association transports et environnement, a **abouti** avec 112'395 signatures valables. ⁴⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a traité l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic motorisé afin de maintenir et améliorer les espaces vitaux» (**initiative pour la réduction du trafic**). De nombreux députés ont jugé l'initiative irréaliste, car elle obligerait la Suisse à renoncer à de nombreux accords internationaux et nuirait à l'accord bilatéral sur les transports conclu avec l'UE. En outre, le développement de l'économie helvétique pourrait se trouver compromis par l'initiative, et les régions périphériques se trouveraient marginalisées et pénalisées. Une minorité de droite de la CTT proposa de déclarer nulle l'initiative, car irréalisable. Les députés s'y sont opposés par 120 voix contre 36. Les groupes libéral, radical, démocrate-chrétien et UDC ont recommandé un rejet catégorique sans contre-projet. Dans l'examen de détail, plusieurs minorités se sont toutefois manifestées en faveur d'un contre-projet ou même de l'initiative (minorité rose-verte). Pourtant, aucune proposition ne fit recette auprès des conseillers nationaux qui ont préféré rejeter l'initiative sans contre-projet. Dans le vote sur l'ensemble, le projet fut accepté par 105 voix contre 39 et 24 abstentions. La **Chambre haute** a ensuite rejeté à l'unanimité l'initiative sans contre-projet. Lors des votations finales, l'arrêté fédéral y relatif a été accepté par la petite Chambre et le National, respectivement par 38 voix contre 0 et 110 voix contre 30 et 32 abstentions. ⁴⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.07.1999
LAURE DUPRAZ

Les trois **initiatives populaires** fédérales suivantes, lancées par le **Parti de la liberté en 1997**, ont vu leur délai imparti pour la récolte de signatures expirer en juillet: «Six voies pour l'autoroute A1 entre Zurich et Berne», «Six voies pour l'autoroute A1 entre Genève et Lausanne» et «Pour une deuxième galerie au tunnel autoroutier du Saint-Gothard». ⁴⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres un **message** concernant l'initiative populaire «**Pour un dimanche sans voitures par saison** – un essai limité à quatre ans». Les initiants souhaitaient transformer les routes, quatre dimanches par année, en lieux de divertissement. L'exécutif a jugé qu'une interdiction étatique était inadéquate pour inciter à un comportement correct ou à l'amélioration de la qualité de la vie. Il a en outre estimé que les régions moins bien munies en transports publics seraient pénalisées par l'initiative. Elle lèserait également certaines branches de l'économie dépendant du tourisme – notamment dans les régions isolées. Les pays voisins de la Suisse ne comprendraient guère le blocage du trafic routier privé aux frontières suisses ces dimanches-là, a estimé l'exécutif. La Suisse pourrait même se voir infliger des sanctions pour générer un surcroît de trafic dans les pays voisins. Le Conseil fédéral a donc recommandé un rejet de l'initiative sans contre-projet. ⁴⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.12.1999
LAURE DUPRAZ

En fin d'année, le **Touring Club Suisse a lancé une initiative** «**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**» demandant à la Confédération de résoudre les problèmes de capacité des infrastructures de transport et de développer et entretenir les infrastructures des routes et du rail. Elle demande concrètement que les travaux pour améliorer la capacité des tronçons des routes nationales (Genève – Lausanne, Berne – Zurich, Erstfeld – Airolo) soient entrepris dans un délai de dix ans au plus tard après acceptation de l'initiative. ⁵⁰

Déposée en 1996 avec 108'000 signatures, l'initiative populaire pour la réduction du trafic **Actif-traffic** (appellation initiale rétro-traffic) a été soumise au vote le 12 mars. Celle-ci demandait à la Confédération, aux cantons et aux communes de «réduire de moitié le trafic routier motorisé dans les dix ans» qui suivraient son acceptation. Le but des initiants était de réduire le nombre de kilomètres parcourus en Suisse, estimés à 56 milliards par an, pour atteindre celui de 28 milliards, niveau de 1970. L'initiative excluait les transports publics de ce calcul et voulait permettre aux communes de restreindre le trafic sur leurs artères. Elle laissait le libre choix aux autorités pour atteindre le but fixé. Actif-traffic était soutenu par les Verts, les associations de protection de l'environnement et du bout des lèvres par le PS. L'Union syndicale suisse (USS) a laissé liberté de vote, alors que la FTMH et la Confédération des syndicats chrétiens s'y opposaient. Pour les partisans de l'initiative, celle-ci permettait d'atteindre, grâce à l'abaissement du trafic, une meilleure qualité de vie et des transports publics de plus haute qualité. Les adversaires, à savoir le Conseil fédéral, le parlement et la totalité des partis de droite, estimaient qu'Actif-traffic menaçait les 130'000 places de travail dans les secteurs des transports routiers, de l'automobile et du tourisme et que les mesures proposées pour atteindre les objectifs étaient paralysantes, non seulement pour l'économie nationale (péages routiers, fermetures de rues, écobonus de CHF 2 par litre d'essence, hausses des taxes de parcage...), mais aussi pour les accords bilatéraux. Moritz Leuenberger a surenchéri en affirmant que l'initiative se trompait de cible en combattant la mobilité. A ce qu'il considérait comme une utopie aux accents dirigistes, il a opposé le bilan de sa politique des transports: des prescriptions renforcées sur les gaz d'échappement et sur le bruit, la taxe poids lourd dont l'introduction était imminente, la loi sur le CO₂, la réforme écologique de la fiscalité décidée par le parlement, celle des chemins de fer ainsi que plusieurs améliorations dans le domaine de la sécurité

Initiative pour la réduction du trafic – Actif-traffic **Votation du 12 mars 2000**

Participation : 41,6 %
Oui: 415 605 (21,3%) / 0 cantons
Non: 1 532 518 (78,7) / 20 6/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non: PDC, PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; USCI, USAM, USP.
- Liberté de vote: PdT, USS.

* Recommandations différentes des partis cantonaux ⁵¹

Le Conseil fédéral a rejeté en février l'initiative «pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30km/h assortie d'exceptions» aussi appelée **«Rue pour tous»**. S'en saisissant lors de sa session d'été, le Conseil national l'a aussi, malgré le soutien du PS, des Verts et d'une partie du PDC, rejeté par 95 voix contre 63 et 6 abstentions. Si la Chambre du peuple reconnaissait la nécessité d'augmenter la sécurité routière, une majorité a estimé que l'initiative était trop contraignante en termes de circulation et que l'autonomie des cantons et des communes serait remis en cause. Elle a aussi jugé trop importants les coûts d'adaptation, estimés à CHF 2 milliards. Après le Conseil national, le Conseil des Etats a rejeté sans contre-projet "Rue pour tous" par 31 voix contre 9. Toutefois les sénateurs ont invité le Conseil fédéral à présenter avant la votation populaire un paquet de mesures tendant à faciliter la création de zones à 30km/h dans les localités. ⁵²

La **récolte de signatures pour l'initiative populaire Avanti** s'est déroulée durant le cours l'année. Le nombre requis a été atteint en onze mois; munis de 107'727 signatures, le TCS (Touring Club Suisse) et l'ACS (Automobile Club de Suisse) ont pu la déposer auprès de la Chancellerie fédérale. ⁵³

Réaffirmant son opposition à l'initiative "**Rue pour tous**", le Conseil fédéral a proposé, comme promis, des mesures incitatives destinées aux cantons et communes afin d'améliorer la sécurité des zones urbaines. Les modalités d'aménagement des zones 30 km/h seront simplifiées, dans le sens que les communes pourront librement définir l'ampleur de ces zones et le type de routes où elles seront installées. Moritz Leuenberger proposait cependant d'en exclure les routes principales, ainsi que celles qui sont affectées à la "circulation générale". Il invitait en outre les communes à créer des zones de rencontre qui auraient les mêmes caractéristiques que les anciennes rues résidentielles, mais ne seraient pas limitées aux quartiers d'habitation. L'application porterait sur les quartiers commerciaux ou artisanaux. Donnant suite à une requête formulée par différents milieux, le DETEC souhaitait enfin recommander aux automobilistes de circuler de jour avec les phares allumés. Si les opposants ne remettaient pas en question la nécessité de diminuer le nombre d'accidents et d'accroître la sécurité dans les localités, ils s'opposaient aux moyens et au montant de la mise en œuvre de l'initiative. Pour son initiateur – l'ATE –, la Confédération devait dans un délai d'un an après son acceptation abaisser la vitesse maximale générale de 50 km/h à 30 km/h. Cette mesure serait obtenue en entreprenant des travaux nécessaires évalués à CHF 1 milliard: îlots, giratoires, rétrécissements de routes, nouveau revêtement, marquage, signalisation, passages protégés et gendarmes couchés. Les Verts et le PS ont apporté leur soutien à cette initiative. Les adversaires contestaient le montant des travaux, qu'ils estimaient à CHF 2 milliards, et se sont mobilisés contre une généralisation de la vitesse maximale. Ils ne pensaient pas que des signalisations en début de localité suffisaient à abaisser la vitesse des véhicules. Seuls des aménagements routiers coûteux permettaient de discipliner les automobilistes. De plus, l'initiative engendrerait, d'après eux, un risque d'embouteillage et un grave problème pour les transports publics, car ceux-ci n'étaient pas mentionnés parmi les exemptés. Ils perdaient ainsi leur avantage concurrentiel avec l'obligation de circuler à 30 km/h. Ces arguments étaient avancés par les partis bourgeois, les milieux économiques et automobiles, le TCS et même le Bureau suisse de la prévention des accidents.

Initiative populaire "Rues pour tous"

Votation du 4 mars 2001

Participation : 55,8%
Oui : 525 609 (20,3%)
Non : 2 063 314 (79,7%) / (20 6/2 cantons)

Mots d'ordre :

- Oui: PS, Verts, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non : PDC (2*), PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; Economiesuisse, USAM, USP, USS.
- Liberté de vote: PdT

* Recommandations différentes des partis cantonaux ⁵⁴

L'initiative "**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**" a abouti en janvier avec 105'024 signatures valables. En attendant le contre-projet que le Conseil fédéral avait promis, le PRD et le PDC ont présenté un catalogue de mesures globales pour régler les problèmes de circulation en Suisse. Ces rapports avaient une portée générale; ils devaient à la fois répondre à l'initiative Avanti et à l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG) (99.421). Ces deux initiatives avaient comme point commun le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Le document stratégique du PRD, formulé en contre-projet d'Avanti, reprenait ses aspects majeurs, avec une exception pour ce qui concernait l'A1 entre Berne et Zurich; il proposait de limiter l'élargissement à six voies aux goulets entre Haerkingen (SO) et Wiggertal, ainsi qu'au contournement de Zurich. A l'instar du PRD et de l'UDC, le PDC a aussi manifesté, via son rapport, son soutien au percement d'un deuxième tunnel du Gothard. Sa position était toutefois plus tranchée que celle du PRD, car ses priorités allaient à la construction des NLFA et le transfert de la route vers le rail. ⁵⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après avoir songé à un contre-projet sous la forme de deux dimanches sans voitures – mais vite abandonné vu la fronde d’opposants –, le Conseil des Etats a décidé par 29 voix contre 7 de recommander le rejet sans contre-projet de l’initiative "**Pour un dimanche sans voitures par saison**". Le Conseil national a par contre approuvé par 92 voix contre 88 le contre-projet de sa commission. Les radicaux et l’UDC ont tenté en vain de s’y opposer. Le texte prônait durant quatre ans l’interdiction du trafic un dimanche par saison, de 5 à 22 heures, sur l’ensemble des routes suisses. Des exceptions étaient néanmoins prévues pour les transports publics et pour les excursions touristiques, ainsi que pour les services d’urgence. Au cours de la quatrième année, le peuple et les cantons se prononcèrent sur son maintien. Contrairement à la majorité de sa commission, le National a accepté par 86 voix contre 85 et 8 abstentions la proposition de Föhn (udc, SZ) de fixer la date au jour du Jeûne fédéral. Cette solution a entraîné un tollé des cantons romands, car le Comptoir suisse se déroule durant cette période. Concernant l’initiative en elle-même, le Conseil national l’a rejetée par 111 voix contre 66 et 3 abstentions. Saisi en fin d’année, le Conseil des Etats a refusé le contre-projet du National par 24 voix contre 20 et ceci malgré l’aval favorable de sa commission.⁵⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.05.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de promouvoir l’initiative «**Pour un dimanche sans voitures par saison**», ses partisans ont joué sur son côté émotionnel, à savoir une utilisation inédite du temps et de l’espace. Il s’agissait d’expérimenter de nouveaux modes de vie (animations spontanées) et formes de mobilité sans danger (vélo, rollers, randonnée...), en particulier pour les plus vulnérables. La population pourrait aussi jouir de journées sans nuisances sonores. Le PS et les Verts se sont ralliés à cette argumentation. Le camp des opposants était composé du Conseil fédéral, des partis de droite (UDC, PRD, PDC, PLS) et des lobbies automobiles et économiques. Ces derniers y voyaient une mesure autoritaire, allant à l’encontre de la liberté individuelle. L’initiative serait même dangereuse car certains véhicules continueraient de circuler. De plus, l’impact écologique serait faible. D’après les opposants, son acceptation aurait des retombées négatives pour le tourisme, l’économie et les travailleurs du dimanche. Elle discriminerait également les habitants de régions périphériques mal desservies en transports publics et bloquerait le trafic international. Les accords bilatéraux signés avec l’UE assurant la liberté des transports seraient ainsi violés.

Initiative „Pour un dimanche sans voitures par saison“

Votation du 18 mai 2003

Participation: 50%
Oui: 881 953 (37,6%) / cantons 0
Non: 1 460 794 (62,4%) / cantons 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS, UDF; USS.
- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PL; UCAPS, Economiesuisse, USAM, USP.
- Liberté de vote: CSC

* Recommandations différentes des partis cantonaux⁵⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d’année, l’association des victimes de la route Roadcross a annoncé le lancement, début 2009, d’une **initiative populaire en faveur d’un durcissement des peines à l’encontre des conducteurs s’adonnant aux courses sauvages**. Cette annonce est survenue dans le contexte d’une série d’accidents et de procès liés à de telles courses qui a suscité un large débat dans la presse.⁵⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.12.2009
NICOLAS FREYMOND

L’initiative populaire en faveur d’un **durcissement des peines à l’encontre des conducteurs s’adonnant aux courses sauvages** annoncée par l’association des victimes de la route Roadcross l’année précédente a reçu le soutien des conseillers nationaux Daniel Jositsch (ps, ZH) et Peter Malama (plr, BS). Son élaboration a toutefois buté sur le problème de la redéfinition de la notion juridique de chauffard au point que son lancement a dû être repoussé "sine die".⁵⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.04.2010
NICOLAS FREYMOND

Au printemps de l'année sous revue, l'association des victimes de la route Roadcross et des parlementaires fédéraux issus de tous les partis représentés aux chambres ont lancé une **initiative populaire fédérale intitulée « Protection contre les chauffards »**. Le comité est composé des conseillers nationaux Amstutz (udc, BE), Galladé (ps, ZH), Jositsch (ps, ZH), Malama (plr, BS), Müller (plr, AG), Perrin (udc, NE), Segmüller (pdc, LU) et Teuscher (verts, BE), ainsi que des conseillers aux Etats Maury Pasquier (ps, GE) et Recordon (verts, VD). Les initiants proposent de durcir les peines à l'encontre des conducteurs prenant des risques délibérés, soit en commettant de graves excès de vitesse, soit en s'adonnant à des courses sauvages. Le texte déposé prévoit que « toute personne qui, en enfreignant intentionnellement les règles élémentaires de la circulation, s'est accommodée d'un fort risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort [...] est un chauffard passible d'une peine privative de liberté d'une durée comprise entre un à quatre ans ». Outre la confiscation définitive de son véhicule par l'Etat, le contrevenant se verrait retirer son permis de conduire pour au moins deux ans, en cas de première infraction, et pour au moins dix ans, en cas de récidive. Les conducteurs roulant à 100 km/h ou plus à l'intérieur d'une localité, à 140 km/h ou plus hors localité et à plus de 200 km/h sur l'autoroute s'exposeraient à ces sanctions.⁶⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 07.11.2017
NIKLAUS BIERI

Im April 2016 lancierte das Komitee «L'Association Stop aux abus de Viasicura (ASAVS)» die **Volksinitiative «Stopp den Auswüchsen von Via sicura»**. Es ging den Initianten darum, gewisse mit der Via sicura 2012 eingeführte und von ihnen als zu streng wahrgenommene Strafen für Verkehrsdelikte etwas milder zu gestalten. Insbesondere wollte das Initiativkomitee, dem mit Jean-Luc Addor (svp, VS) und Fabio Regazzi (cvp, TI) auch zwei Parlamentarier angehörten, die Geldstrafe als Alternative zur Freiheitsstrafe für Raser wieder einführen, das Rückgriffsrecht der Versicherer auf fehlbare Verkehrsteilnehmer der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Verurteilten anpassen sowie die Dauer von Ausweisentzügen senken.

Das Initiativkomitee fand nur bei kleineren Organisationen Unterstützung, die nationalen Verkehrsverbände lehnten es ab, sich für die Initiative einzusetzen. Zudem war das Komitee in der Romandie weit stärker verwurzelt als in der Deutschschweiz, wo es kaum Fuss zu fassen vermochte.

Anfang November 2017 gab das Initiativkomitee auf, laut Medienberichten waren kurz vor Ablauf der Sammelfrist erst 30'000 Unterschriften gesammelt worden. Die Initianten verwiesen jedoch auf die im Parlament hängigen Vorstösse, mit denen sie ihre Ziele dennoch erreichen wollten. Am 7. November 2017 teilte die Bundeskanzlei mit, dass die Volksinitiative nicht zustande gekommen sei.⁶¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.11.2017
NIKLAUS BIERI

Im November 2017 beriet der Ständerat als Erstrat den Bundesbeschluss zur **Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)** sowie den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates. Der Bundesrat erklärte, er hätte einen Gegenvorschlag erarbeitet, weil die Initiative zu stark in die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden eingreife. Der Gegenvorschlag nehme den Förderauftrag für Velowege in die Verfassung auf, wahre dabei aber die föderalistische Kompetenzordnung. Der Stellenwert des Fahrradverkehrs wurde in der Ratsdebatte betont: Der Veloverkehr sei ökologisch, effizient, gesundheitsfördernd und habe das Potenzial, die Überlastung des öffentlichen Stadt- und Agglomerationsverkehrs in den Spitzenzeiten zu brechen.

Der Gegenvorschlag des Bundesrates wurde in der Ständekammer wohlwollend aufgenommen: Er verbinde den Förderauftrag der Initiative mit der Wahrung der Kantonshoheit. Dem Bundesbeschluss zur Ablehnung der Volksinitiative stimmte der Ständerat stillschweigend zu, den Gegenvorschlag nahm die kleine Kammer mit 35 zu 5 Stimmen (2 Enthaltungen) an.⁶²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.03.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 debattierte der Nationalrat über die **Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)** und den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, dem Ständerat zu folgen, die Initiative also abzulehnen und den Gegenvorschlag anzunehmen. Eine Minderheit Rytz (gp, BE) wollte sowohl Initiative wie Gegenvorschlag annehmen und eine Minderheit Hurter (svp, SH) wollte eine Präzisierung in den Gegenvorschlag aufnehmen: Ein Veloweg, der aufgehoben wird, soll nur ersetzt werden, wenn ein ausgewiesenes öffentliches Interesse vorhanden sei. Die Debatte wurde äusserst anekdotenreich geführt, die meisten der fast vierzig Sprechenden banden ihren persönlichen Bezug zum Velofahren in ihr Votum ein. Trotz der sich über alle Fraktionen erstreckenden Liebe zum Fahrrad

wurde die Velo-Initiative sehr unterschiedlich bewertet. Als Lösung für die Verkehrsprobleme in den Städten und Wundermittel gegen den Klimawandel wurde das Volksbegehren bei Links-Grün gesehen, als überflüssig, bevormundend und teuer galt die Initiative im rechten Ratsspektrum. Es setzte sich wie schon im Ständerat der Kompromiss durch: Beide Minderheitsanträge wurden abgelehnt, die Initiative zur Ablehnung empfohlen und der direkte Gegenvorschlag gutgeheissen.⁶³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.03.2018
NIKLAUS BIERI

Am 13. März 2018 hatten beide Kammern in der Schlussabstimmung Ja gesagt zum Gegenvorschlag zur **Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)**: Der Nationalrat hiess den Gegenvorschlag mit 115 zu 70 Stimmen (keine Enthaltungen), der Ständerat mit 37 zu 1 Stimme (2 Enthaltungen) gut. Am 16. März wurde auch der Bundesbeschluss zur Velo-Initiative in der Schlussabstimmung in beiden Kammern angenommen, im Ständerat mit 41 zu 1 Stimme (0 Enthaltungen), im Nationalrat mit 133 zu 54 Stimmen (5 Enthaltungen). Damit empfahl das Parlament die Volksinitiative zur Ablehnung und unterstützte den Gegenvorschlag des Bundesrates. Nationalrat Aebischer (sp, BE), der als Präsident des Trägervereins der Velo-Initiative amtierte, gab daraufhin den Rückzug der Initiative bekannt, da der Gegenvorschlag ein guter Kompromiss sei.⁶⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.09.2018
NIKLAUS BIERI

Am 23. September 2018 wurde über den sogenannten «Bundesbeschluss Velo», den **Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)**, abgestimmt. Der Bundesbeschluss Velo wurde von einer sehr breiten Allianz getragen: Immerhin 106 Mitglieder der Bundesversammlung aus SP, Grünen, GLP, BDP, CVP, CSP und FDP sassen im Ja-Komitee. Als prominente Ja-Stimmen konnte die Kampagne die Velosport-Grössen Fabian Cancellara, Jolanda Neff und Nino Schurter gewinnen, wobei Schurter mit seinem siebten Weltmeistertitel im Cross Country an der im Anfang September 2018 in Lenzerheide (GR) ausgetragenen Mountainbike-Weltmeisterschaft mitten im Abstimmungskampf medial sehr präsent war. Gegen den Bundesbeschluss wandte sich die SVP, die bereits im Parlament als einzige Fraktion gegen das Geschäft gestimmt hatte. Die SVP befürchtete, der Bundesbeschluss Velo blähe die Bundesverwaltung auf und werde «unvorhersehbare Kosten» verursachen: Gemeinden und Kantone würden «noch mehr Geld beim Bund abholen». Richtig in Schwung kam der Abstimmungskampf kaum: Die Inseratekampagne in den Schweizer Tageszeitungen war ausserordentlich schwach und sehr einseitig: Bis zehn Tage vor der Abstimmung waren in 52 Schweizer Tageszeitungen nur 65 zustimmende und gar nur 4 ablehnende Inserate erschienen. Im Vorfeld der Abstimmung sorgten eher die anderen beiden Abstimmungsvorlagen für eine öffentliche Debatte: die Fair-Food-Initiative und die Initiative für Ernährungssouveränität. Zwar waren auch da die Inseratekampagnen unterdurchschnittlich stark, zumindest gab es aber eine Vielzahl von Medienberichten zu diesen Abstimmungsvorlagen.

Der Bundesbeschluss Velo war denn auch in der Volksabstimmung unumstritten: Bei einer Stimmbeteiligung von 37.1 Prozent wurde die Vorlage von allen Ständen und von 73.6 Prozent der Stimmenden angenommen.

Bei der Nachbefragung zur Abstimmung durch VOTO zeigte sich, dass ein grosser Teil der zustimmenden Voten auf den generellen Wunsch nach der Förderung des Velos als Verkehrsmittel zurückging. Personen, die das Velo aktiv nutzen, stimmten deutlicher zu. Umweltpolitische Überlegungen und das Bedürfnis nach einem besser ausgebauten Velowegnetz waren laut der VOTO-Analyse ebenfalls wichtige Gründe für die Zustimmung, die sich von Links-grün bis weit ins bürgerliche Lager erstreckte. Bei den Nein-Stimmenden sei die Ablehnung meist auf ein generelles Unbehagen gegenüber den Velofahrenden zurückzuführen, sie gaben an, dass Velofahrende «rücksichtslos seien, Verkehrsregeln ignorierten und gegenüber den Autofahrenden bevorteilt würden». Weitere Nein-Stimmen entstammten der Meinung, dass die Veloinfrastruktur bereits gut ausgebaut sei und keine Notwendigkeit für einen weiteren Ausbau vorliege.

Abstimmung vom 23. September 2018

Beteiligung: 37.1%

Ja: 1'475'165 (73.6%) / Stände: 20 6/2

Nein: 529'268 (26.4%) / Stände: 0

Parolen:

- Ja: BDP, CVP, EVP, EDU, FDP, GLP, GPS, SP.

- Nein: SVP.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ⁶⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.02.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem Nationalrat Quadri (lega, TI) das Thema schon 2013 aufgenommen hatte, lancierten im Februar 2019 einige Privatpersonen aus dem Kanton St. Gallen eine **Volksinitiative** zur **«Integration des Landeskennzeichens in das Kontrollschild (Kontrollschild-Initiative)»**. Hintergrund ist der Umstand, dass ein Motorfahrzeug bei Fahrten ins Ausland mit dem Kürzel jenes Landes versehen sein muss, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Dieser Erfordernis des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr kann in der Schweiz, wo zwar das Schweizer Wappen, nicht aber das Kürzel «CH» auf dem Nummernschild steht, mit dem Aufkleben eines «CH»-Klebers Genüge getan werden. Wer dies jedoch unterlässt und über die Grenze fährt, kann gebüsst werden. Während die Motion Quadri 2013 eine Änderung der Wiener Übereinkunft vorgeschlagen hatte, setzt das Initiativkomitee der Kontrollschild-Initiative auf eine Integration des Landeskürzels in das Erscheinungsbild des Nummernschildes, so dass ein zusätzlicher Aufkleber nicht mehr notwendig wäre.

Auf das Initiativ-Vorhaben aufmerksam geworden, fragte Ständerat Caroni (fdp, AR) im Juni 2019 in einer Interpellation (Ip. 19.3083), ob der Bundesrat bereit wäre, das Design der Fahrzeugkontrollschilder anzupassen. Der Bundesrat hielt zwar fest, dass der «CH»-Aufkleber sehr zweckmässig sei, wies aber auch darauf hin, dass in sehr bevölkerungsreichen Kantonen der Moment näherrücke, in welchem die sechsstelligen Nummern der Kontrollschilder aufgebraucht sein würden. Spätestens dann brauche es Anpassungen und dann werde auch die Integration des Landeskürzels geprüft. Ständerat Caroni fragte nach einem Zeitplan, doch Bundesrätin Sommaruga konnte keine genaue Auskunft geben – es dauere sicher noch «ein paar Jahre». ⁶⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 17.11.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2020 teilte die Bundeskanzlei mit, dass für die **Volksinitiative «Integration des Landeskennzeichens in das Kontrollschild (Kontrollschild-Initiative)»** nicht die notwendige Anzahl an Unterschriften eingereicht wurde. Die **Initiative kam somit nicht zustande**. ⁶⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.07.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

«Les Routiers Suisses», der Verband der Berufsfahrerinnen und -fahrer, lancierte 2022 die sogenannte **Chauffeurinitiative**, die forderte, dass der BV ein Artikel beigefügt wird, der unter anderem für eine genügende Anzahl an gut ausgebildeten Chauffeusen und Chauffeuren sorgt sowie einen angemessenen und verbindlichen Mindestlohn für diese Personen festlegt. Die Forderungen des Initiativkomitees beinhalteten zudem ein Kabotageverbot (d.h. ein Verbot von Transporten innerhalb der Schweiz mit Fahrzeugen, die im Ausland immatrikuliert sind) und die Förderung der Aus- und Weiterbildung von Chauffeusen und Chauffeuren in der Schweiz. Gemäss Website der Initiative (chauffeurinitiative.ch) bestand ein gewichtiger Grund für die Lancierung des Begehrens darin, dass es zunehmend schwierig werde, einheimische Chauffeure und Chauffeusen zu finden. In der Folge drängten Arbeitnehmende aus Osteuropa in diesen Sektor; diese Personen arbeiteten zwar günstiger, hätten aber keinen Bezug zur Schweiz.

Im Juli 2022 gab die Bundeskanzlei bekannt, dass die eingereichte Unterschriftenliste zur Initiative den gesetzlichen Formen entspreche; damit konnte die Sammlung der Unterschriften gestartet werden. Das Ende der Sammelfrist wurde auf den 12. Januar 2024 festgelegt.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) reagierte sehr skeptisch auf die Lancierung der Initiative und sprach sich insbesondere gegen den geforderten Mindestlohn aus. Das Lohnniveau im Schweizer Strassentransport sei bereits heute angemessen, es brauche daher keinen staatlichen Eingriff. ⁶⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Eidgenössische Volksinitiative «Für sicherere Fahrzeuge»**, die gefordert hatte, dass bei Verkehrsunfällen auch Hersteller von Fahrzeugen in die Pflicht genommen werden können, **scheiterte bereits im Sammelstadium**. Dies gab die Bundeskanzlei im September 2022 bekannt. Anlass für die Initiative war gemäss einem Pressebericht ein tödlicher Unfall im Jahr 2015. Bei dessen Gerichtsverhandlung wurde der Lenker eines Pick-ups freigesprochen, «weil der Lenker des überdimensionierten Fahrzeugs die Seniorin gar nicht habe sehen können». In der Folge wollte ein Initiativkomitee, das aus Privatpersonen bestand, auch die Autohersteller in solchen Fällen zur Verantwortung ziehen. ⁶⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Eisenbahn

L'initiative de l'Adl «pour l'encouragement des transports publics» («initiative CFF») n'a pas rencontré plus de succès au Conseil national qu'au Conseil des Etats, qui l'avait largement repoussée en 1989. La seconde partie de ce texte, qui préconisait d'utiliser un tiers des produits des droits d'entrée sur les carburants (c'est à dire une somme de CHF 600 ou 700 millions par an) pour soutenir les transports publics au détriment du trafic routier, fut particulièrement attaquée. La grande chambre rejeta donc l'initiative, de même que toute idée de lui opposer un contre-projet.⁷⁰

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 Kantonalsektionen⁷¹

Lärmschutz

Neben dem Volksbegehren für zwölf autofreie Sonntage kam 1975 auch die **Initiative «gegen den Strassenlärm»** zustande, die eine wirksame Verschärfung der Lärmvorschriften verlangt. Die Initianten hielten fest, dass die leisesten Fahrzeuge jeder Kategorie als Massstab gelten sollten und «nicht – wie heute – die lautesten».⁷²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.12.1975
ERNST FRISCHKNECHT

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.10.1977
HANS HIRTER

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.⁷³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.11.1979
GISÈLE ORY

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.⁷⁴

Allgemeiner Umweltschutz

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 24.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

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.⁷⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 22.03.2023
KAREL ZIEHLI

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 (doublet, 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 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.⁷⁶

Klimapolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.02.2007
ANDREA MOSIMANN

Im Frühjahr wurde die **Initiative für „menschfreundlichere 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 Offroader 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.⁷⁷

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.⁷⁸

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.).⁷⁹

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.⁸⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.06.2010
NICOLAS FREYMOND

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 2011.⁸¹

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.⁸²

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.⁸³

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 2020.⁸⁴

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.⁸⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

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 Broggini (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 vorgebracht werden müsse. Auch die SVP-Fraktion biete Hand zu Lösungen für die Klimapolitik, die ein «vorteilhafte[s] Kosten-Nutzen-Verhältnis» aufwiesen, 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 Absenkepfad 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 Broggini: Während der Antrag Nordmann ein Programm für den raschen Austausch von Gas-, Öl- und Elektrowiderstandsheizungen gefordert hatte, verlangte der Antrag Klopfenstein Broggini, 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.⁸⁶

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.⁸⁷

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.⁸⁸

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**.⁸⁹

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 initiant.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.⁹⁰

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.2006
STEPHAN SCHOENHOLTZ

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.⁹¹

Konservative und Rechte Parteien

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.07.1997
EVA MÜLLER

Spätestens nach massiven Sitzverlusten bei den Wahlen im Kanton Aargau im März besann sich die Freiheits-Partei auf ihr Kerngeschäft, auf das Lobbying für automobile Bürger, zurück. Unter dem Motto «Kampf dem Stau» beschloss sie an einem Parteitag im Mai, **gleich vier verkehrspolitische Volksinitiativen zu lancieren**. Mit der ersten Initiative soll die Umsetzung der vom Volk beschlossenen Alpeninitiative verhindert werden. Zwei weitere fordern eine zweite Strassentunnelröhre durch den Gotthard sowie den Ausbau der A1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren. Mit einer vierten Initiative soll das Beschwerderecht der Verbände in Sachen Umwelt- und Naturschutz sowie Raumplanung abgeschafft und der Gang vor Bundesgericht nur noch einzelnen Beschwerdeführern ermöglicht werden. Die in den letzten Jahren erfolgte Konzentration auf die Themen Asyl und Ausländer bezeichneten der Gründer der Partei, Nationalrat Michael Dreher (ZH), und Parteipräsident Roland Borer (SO) als Fehler. Mit der Themenrückkehr auf die drei «A» - **Ausgaben, Abgaben und Auto** - will sich die Freiheits-Partei auch klarer gegen die Schweizer Demokraten und den Zürcher Flügel der SVP abgrenzen.⁹²

Verbände

Verkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.2008
HANS HIRTER

Der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) beschloss im Sommer die Lancierung einer Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Diese will den Verteilschlüssel der von den Strassenbenützern bezahlten Treibstoffabgaben massiv zugunsten des Schienenverkehrs verändern. Die Unterschriftensammlung für die Initiative soll erst 2009 gestartet werden. Gegen das von der SP, den Grünen und den Umweltschutzverbänden unterstützte Projekt meldete der **TCS** sofort heftigen Widerstand an. Nach dessen Ansicht sei eher das Gegenteil der Forderungen des VCS angebracht, nämlich eine politische und finanzielle Trendumkehr zugunsten des Strassenbaus.⁹³

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) 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.

8) Presse du 20.6.08.

9) 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).

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

11) NZZ, 5.3.13.

12) Bli, 14.5.13.

13) AB NR, 1974, S. 678 f.; 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.

14) Ldb, 100, 3.5.78; Touring, 18, 4.5.78; LNN, 113, 18.5.78; NZZ (sda), 118, 25.5.78; presse du 29.5.78; FF, 1978, II, p. 906. Au sujet de la critique exprimée par la jeunesse des partis bourgeois cf. aussi BaZ, 60, 2.3.78.

15) BO CE, 1978, p. 387 ss.; BO CE, 1978, p. 529; BO CN, 1978, p. 1437; BO CN, 1978, p. 816 ss.; Délib. Ass. féd., 1978, VII, p. 38; FF, 1978, II, p. 886 f.; NZZ, 30.8.78; TLM, 19.10.78

16) AB SR, 1984, S. 623 ff.; BBl, 1984, I, S. 766 ff.; BaZ, 25.2. und 27.3.84; NZZ, 27.3., 9.10. und 29.11.84; BZ, 18.4., 28.6. und 30.8.84.; Verhandl. B. vers., 1984, V, S. 17

17) BBl, 1986, II, S. 1296 ff.; Presse vom 20.9.84; TA, 10.2.84; 19.11.84; BZ, 27.2.84; 26.7.84.

18) AB NR, 1986, S. 945 f.; BBl, 1986, II, S. 88 ff.; BBl, 1987, I, S. 691 ff.; BaZ, NZZ; 10.11.86; SGT, 17.12.86. 24 Heures, 10.11. 26.6., 29.9.86. BaZ, 14.11.19.11.86, 24.2.86; Presse vom 26.2.86; Zürcher Presse vom 19.11.86; Vat., 3.12.86. SZ, 1.12.86; 10.12.86; LM, 28.10.86; welsche Presse, vom 20.3.86 und 23.12.86; FAN, 15.4.86; 20.6.86; NZZ, 11.7.86; TA, 6.3.86; 24.6.86; BZ, 3.5.86; 10.11.86; VCS-Zeitung, 1986, Nr.4, S. 8 f.

19) BBl, 1988, I, S. 306 ff.; SZ, 23.2.87; 20.5.87; 24.6.87; 13.7.87; NZZ, 5.3.87; 17.6.87; 3.7.87; 11.9.87; 17.9.87; SHZ, 12.3.87; Dém,

14.4.87; 16.4.87; 16.6.87; 3.10.87; Bund, 20.5.87; 30.5.87; 17.6.87; 17.8.87; Ww, 25.6.87; Lib., 13.8.87; BaZ, 16.9.87; 17.10.87.; VCS-Zeitung, 1987, Nr. 1. S. 7; Nr. 2., S. 4 ff.; Nr. 6., S. 4 ff.; Verhandl. B. vers., 1987, III, S. 33

20) Presse vom 22.9.87; BaZ, 29.1.87; TA, 2.6.87.

21) AB NR, 1988, s. 266; AB NR, 1988, s. 981 f.; BaZ und BZ, 10.8.88; LNN, 19.8.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 5, S. 5 ff.;

22) BBI, 1988, III, S. 745 ff.; Presse vom 1.9.88; NZZ, 9.9.88

23) AB NR, 1988, S. 1352 ff.; AB NR, 1988, S. 1528; AB SR, 1988, S 744; BBI, 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.

24) AB NR, 1988, S. 1132; AB NR, 1988, S. 642; AB NR, 1988, S.1511 f.; AB NR; 1988, S.1515 f.; SZ, 22.3., 18.6. und 22.9.88; BZ, 3.2.88; Lib., 13.5.88; Suisse, 28.5.88; Bund, 17.6.88; welsche Presse vom 27.10.88; Dém., 21.3., 19.4., 6.5., 9.7. und 27.9.88; Vat., 20.5.88.; NZZ und TA, 4.1.88; Lib., 19.9.88.

25) BO CN, 1989, p. 349 ss.; FF, 1989, II, p. 917 ss.; Suisse, 24.5.89; NZZ, 6.7. et 10.3.89.

26) 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, Bem 1990.

27) BO CE, 1989, p. 668 ss.; BO CE, 1989, p. 845 ss.; BO CN, 1989, p. 1505 ss.; BO CN, 1989, p. 2279; FF, 1989, I, p. 617 ss.; FF, 1989, III, p. 1579; FF, 1989, III, p. 1580; FF, 1989, III, p. 1581; Presse des 26.1., 12.8., 29.9. et 30.11.89

28) Dém., 24.6., 27.6., 28.6., 17.8., 20.10., 2.11., 11.11. et 20.11.89; presse du 9.11.89; JdG, 17.8. et 9.10.89.; FF, 1989, III, p. 1418

29) BO CE, 1989, p. 667 ss.; BO CN, 1989, p. 1493 ss.; BO CN, 1989, p. 2279; FF, 1989, III, p. 1577 ss.; Presse des 29.9. et 16.12.89

30) FF, 1990, I, p. 574; FF, 1990, I, p. 575ss.; FF, II, 1990, p.976ss.; Presse du mois de mars; Presse du 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90. NZZ, 31.1., 23.2., 27.2.,19.3.90; 24 Heures, 21.2. et 27.2.90; Presse du 28.2.90; DP, 987, 15.3.90 et VO, 13, 29.3.90; RFS, 13, 27.3.90; JdG, 21.3.90 Suisse, 25.3.90; Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990

31) NZZ, 31.1.90; TW, 22.2.90; Suisse, 24.2.90. Voir aussi DP, 987, 15.3.90. NI: Lib., 19.2.90; 24 Heures, 24.2.90. N5: SZ, 6.2.90; BZ, 28.2.90; USS, 6, 14.2.90. N4: Presse du 26.1.90. TA, 1.3.90; SZ, 3.3. et 21.3.90; Bund, 24.3.90.

32) NZZ, 8.2. et 23.2.90; Suisse, 24.2.90; RFS, 13, 27.3.90. NI: 24 Heures, 2.2. et 27.2.90; Lib., 28.2.90 et N5: Bund, 2.2.90; SZ, 27.2.90 et N4: LNN, 25.1.90; NZZ, 13.2. et 24.2.90; TA, 24.2.90.

33) FF, I, 1990, p.574; FF, I, 1990, p.575ss.; Presse du mois de mars et L'Hebdo, 29.3.90.

34) Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990.

35) Express, 21.3.90.; NZZ, 10.3. et 3.4.90; Lib. 6.3. et 19.3.90. Hebdo, 29.3.90. Lib., 24.3. et 30.3.90; 24 Heures, 3.4.90.

36) FF, 1990, II, p. 976ss.; Presse des 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90.

37) BO CE, 1990, p. 542; BO CN, 1990, p. 1317; BO CN, 1990, p. 966ss.; FF, 1990, II, p. 1185s.; FF, 1990, II, p. 1449; Presse des 5.4. et 13.6.90; SZ, 5.6.90 ainsi que RFS, 22/23, 29.5.90 et 25, 19.6.90.; Presse du 11.7.90.

38) AT, 28.6.91; NZZ, 27.8.91.; FF, 1991, III, p. 1213 ss.

39) FF, 1994, III, p. 1418 ss.; presse du 17.9.94.; presse du 13.6.94.

40) FF, 1996, II, p. 879 s.; presse du 21.3.96.

41) FF, 1997, IV, p. 358 ss.; 24 Heures, 11.6.97; NQ, 16.6.97; presse du 24.10.97.

42) FF, 1998, p. 205 ss.; presse du 30.10.97.

43) FF, 1997, I, p. 836 ss.; presse du 14.2.97; BO CN, 1997, p. 2641 ss.

44) FF, 1998, p. 26 ss.

45) FF, 1998, p. 2854 ss.; presse du 2.5.98.

46) FF, 1999, p. 2765.

47) BO CE, 1999, p. 540 ss. et 598; BO CN, 1999, p. 1405; FF, 1999, p. 4658 s.; BO CN, 1999, p. 29 ss.

48) FF, 1999, p. 4984, 4985 et 4986.

49) FF, 2000, p. 461 ss.

50) FF, 2000, p. 107 ss.

51) LT, 8.1.1.2 et 11.2.00; TG, 15.1.00.

52) FF, 2000, p. 2725 ss. et 4655 ss.; BO CN, 2000, p. 778 ss.; BO CE, 2000, p. 699 ss.; presse du 22.6 et du 6.10.00.

53) FF, 2000, p. 107ss. et 2001, p. 1102 ss.; presse du 29.11.00.

54) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.

55) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1.26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.

56) BO CN, 2001, p. 2010 s.; BO CE, 2001, p. 47 ss.; Lib., 13.1.01; LT, 9.3 et 9.11.01; presse du 4.9.01; NF, 5.10.01; 24h, 4.12.01.

57) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.

58) Presse du 2.12.08.

59) TG, 13.1.09; AZ, 21.3.09; BaZ, 23.12.09.

60) FF, 2010, p. 2409 ss.; AZ et BaZ, 17.4.10; Blick, 26 et 27.4.10; presse des 27 et 28.4.10.

61) AZ, 3.11.17; BBI, 2016, S. 3721 f.; BBI, 2017, S. 6895; TG, 3.5.16

62) AB SR, 2017, S. 826 ff.; BBI, 2017, S. 5921 f.; BBI, 2017, S. 5923 f.

63) AB NR, 2018, S. 122 ff.; NZZ, TG, 2.3.18

64) AB NR, 2018, S. 388; AB NR, 2018, S. 568; AB SR, 2018, S. 201; AB SR, 2018, S. 261; SDA-Meldung vom 16.3.18

65) APS-Inserateanalyse vom 17.9.18; Foeg Abstimmungsmonitor, September 2018; VOTO Analyse zur Volksabstimmung vom 23. September 2018; Lib, SGT, 24.9.18

66) AB SR, 2019, S. 476 f.; BBI, 2019, S. 1899 f.

67) BBI, 2020 2368

68) BBI, 2022 1703; Medienmitteilung ASTAG vom 11.7.22; Blick, 12.7.22

69) BBI, 2021 514; BBI, 2022 2196; AZ, 17.3.21

70) BO CE, 1990, p.21; BO CN, 1990, p.76 ss.; FF, 1990, I, p.868s.; FF, 1990, III, p.1745ss.; Presse des 10.1., 7.2. et 8.2.90; NZZ, 19.1. et 9.2.90; BZ, 26.1.90; RFS, 5, 30.1.90 et 7, 13.2.90.

71) AB NR, 1977, S. 22 ff.; AB NR, 1977, S. 936; AB SR, 1977, S. 84 ff.; BBI, 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.

72) BBI, 1975, II, S. 2099 f.; NZZ, 12.11.75.

73) AB NR, 1977, S. 1111 f.; AB SR, 1977, S. 570; BBI, 1977, I, S. 1307 ff.; BaZ, 25.11. und 6.12.77.

74) 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.

75) BBI, 2021 1923; TA, 25.8.21

76) Communiqué de presse du Conseil fédéral du 17.5.23; FF, 2023, 746; TA, 15.11.22; Lib, TA, 24.3.23

77) Bund, LT und NZZ, 13.2.07; BBI, 2007, S. 1541 ff.

78) NZZ, SGT und TG, 13.3.07; BBI, 2007, S. 3667 ff.

79) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.

80) 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.

81) 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).

82) FF, 2019, p.3075s; LT, NZZ, 1.2.19; 24H, 27.3.19

83) BBI, 2019, S. 8550 f.; Medienmitteilung BR vom 19.12.19

- 84) Entwurf Bundesbeschluss vom 2.9.20; Erläuternder Bericht vom 2.9.20; Medienmitteilung Bundesrat vom 2.9.20
85) BBl 2021, 1972
86) AB NR, 2022, S. 109 ff.; AB NR, 2022, S. 126 ff.; AB NR, 2022, S. 149 ff.
87) 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
88) BBl, 2022 2070; AZ, CdT, LT, Lib, 7.9.22
89) AB SR, 2022, S. 1167 f.
90) 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
91) NZZ, 22.5.06. Die DV hiess die Unterstützung der Kriegsmaterial-Initiative im Juni gut (SGT, 26.6.06).
92) TA, 3.5.97; SoZ, 4.5.97; Presse vom 5.5.97; AZ, 29.7.97
93) NZZ, 18.6.08.