

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Internationale Klimapolitik, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Volksinitiative
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

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

Bevorzugte Zitierweise

Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Schoenholtz, Stephan; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Internationale Klimapolitik, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Klimapolitik, Volksinitiative, 1990 - 2019*. 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
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Umweltschutz	3
Klimapolitik	3
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	5
Parteien	5
Linke und ökologische Parteien	5
Verbände	6
Verkehr	6

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Volksrechte

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.08.2011
MARC BÜHLMANN

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

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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 2009.²

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 faîtière 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.³

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.⁴

Eisenbahn

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

L'**initiative "transports gratuits pour les jeunes avec les CFF et les PTT"**, lancée en 1989 par le journal "Yeah", n'a pas abouti. N'ayant pas reçu de soutien de la part des organisations de jeunesse, la récolte des signatures n'a pas porté ses fruits; les initiants ont donc décidé de l'interrompre.⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

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.⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 04.03.1991
SERGE TERRIBILINI

L'initiative «pour l'encouragement des transports publics» (dite aussi «initiative CFF»), lancée en 1984 par les indépendants et ayant abouti en 1986, entendait inscrire dans la Constitution la promotion des transports en commun comme tâche permanente de la Confédération. Il s'agissait en particulier de créer une infrastructure performante desservant l'ensemble du territoire, de prévoir des tarifs avantageux, de favoriser le transport de marchandises par le rail, de mettre en place des communautés tarifaires dans certaines régions, etc. Pour ce faire, un tiers du produit des droits d'entrée sur les carburants (plus de 800 millions de francs par an) aurait été affecté aux transports publics au détriment du trafic routier. Le gouvernement et le parlement avaient nettement rejeté ce texte, respectivement en 1989 et en 1990, et ne lui ont opposé aucun contreprojet.

Comme dans nombre de scrutins sur le même sujet, ce texte a été soutenu par les partis de gauche et les organisations écologistes et combattu par les partis bourgeois et les associations d'automobilistes. Ces mots d'ordre ayant été bien suivis, le résultat de la votation constitue un rejet assez large de la part du souverain. De fait, seuls deux cantons ont accepté l'initiative. Il s'agit de Uri et de Bâle-Ville, qui sont aux prises avec d'importants problèmes de trafic.

Initiative «Pour l'encouragement des transports publics». Votation du 3 mars 1991

Participation: 31.2%
Non: 840'374 (62.9%) / 19 et 5/2 cantons
Oui: 496'645 (37.1%) / 1 et 1/2 cantons

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC (2*), UDC, PLS, PA; USAM, Vorort, FRS, TCS, ACS, ASTAG.
– Oui: PSS, Adl, PEP, PES, Alliance verte, DS; USS, CSCS, AST et les organisations de protection de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont souligné qu'un réseau de transports en commun performant, étendu et avantageux, donc attrayant, serait profitable en particulier à l'aménagement du territoire et à la protection de l'environnement. Cela permettrait à la population de délaissé quelque peu l'automobile privée, ce qui améliorerait la qualité de l'air, désengorgerait les routes et les localités et favoriserait le transfert de la route au rail du trafic de transit. De tels éléments se devraient d'être inscrits dans la Constitution, pour que la Confédération soit obligée d'agir constamment et réellement dans cette direction. L'avantage d'utiliser à cet effet une partie du produit des droits

d'entrée sur les carburants serait de pouvoir financer des grands projets de la Confédération, comme Rail 2000 ou les transversales alpines sans augmentation d'impôts ou de tarifs. En outre, cela ne léserait pas les automobilistes; une bonne part de ce produit leur resterait consacrée et les bénéficiaires d'une politique de soutien des transports publics (fluidification du trafic, qualité de vie) leur profiteraient également. Les partisans de l'initiative ont encore ajouté que de tels modes de financement étaient en usage depuis longtemps dans d'autres pays (Autriche, Allemagne).

Les opposants à ce texte ont particulièrement argué que de nombreuses exigences de l'initiative étaient déjà réalisées, ou en voie de l'être: Rail 2000, NLFA, communautés tarifaires, trafic combiné, voies de raccordement, etc. Ils ont précisé que ces projets coûtaient très chers à la Confédération et aux cantons, et qu'aller plus loin dans cette politique serait dangereux pour les finances publiques. De plus, vu le mode de financement envisagé, le trafic automobile serait pénalisé, notamment par le fait que les moyens manqueraient pour achever le réseau des routes nationales. D'ailleurs, le produit des droits d'entrée sur les carburants peut déjà, dans une certaine mesure, être affecté à d'autres tâches (ferroutage). De par sa nature, ce texte donnerait le pouvoir à l'Etat de restreindre le trafic et d'obliger le transfert du transport de marchandises de la route au rail; cela serait incompatible avec la liberté de circulation et du commerce.

La campagne sur cet objet ne suscita guère d'enthousiasme. Le taux de participation de 31.2 pour cent en témoigne, qui est le plus faible depuis une dizaine d'années. Si le fait qu'une bonne partie de l'initiative était dépassée peut expliquer ce manque de mobilisation, cette tendance n'a assurément pas été renversée par le second objet en jeu (droit de vote à 18 ans) dont le résultat était acquis d'avance, ainsi que le confirme l'analyse Vox de cette votation. Cette dernière met, par ailleurs, en évidence la similitude des votants par rapport aux autres scrutins dans le domaine des transports. Ainsi, les plus enclins à accepter ce texte furent les sympathisants de gauche et des mouvements écologiques ainsi que les alémaniques.⁷

Umweltschutz

Klimapolitik

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 Offroaders ins Visier, von denen 70% verboten würden. Aber auch andere Fahrzeugtypen wären betroffen. 24% der Sportwagen, 19% der hubraumstarken Limousinen und 4% der Mittelklassewagen würden die Emissionsgrenzwerte ebenfalls überschreiten.⁸

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.⁹

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.).¹⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.02.2007
ANDREA MOSIMANN

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.05.2007
ANDREA MOSIMANN

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.04.2008
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 initiatives.¹¹

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 initiateurs, 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 initiateurs 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 2011.¹²

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.¹³

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.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.03.2009
HANS HIRTER

Im März lancierte der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) seine Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Er wurde dabei unterstützt von der SP, der GP, den Grünliberalen und der EVP.¹⁷

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

2) Presse du 20.6.08.

3) 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).

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

5) NZZ, 26.6.90.

6) 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.

7) FF, 1991, II, p. 637 ss.; Presse du mois de février 1991 et du 4.3.91; Vox, Analyse des votations fédérales du 3 mars 1991, Genève 1991.

8) Bund, LT und NZZ, 13.2.07; BBl, 2007, S. 1541 ff.

9) NZZ, SGT und TG, 13.3.07; BBl, 2007, S. 3667 ff.

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

11) 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.

12) 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).

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

14) BBl, 2019, S. 8550 f.; Medienmitteilung BR vom 19.12.19

15) NZZ, 22.5.06. Die DV hiess die Unterstützung der Kriegsmaterial-Initiative im Juni gut (SGT, 26.6.06).

16) NZZ, 18.6.08.

17) FF, 2009, p. 1167 ss.