

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Benteli, Marianne
Bernet, Samuel
Bieri, Niklaus
Bovey, Audrey
Buchwalder, Mathias
Bühlmann, Marc
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Hulliger, Caroline
Künzler, Johanna
Longchamp, Claude
Müller, Eva
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Schaub, Hans-Peter
Scherrer, Debora
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Benteli, Marianne; Bernet, Samuel; Bieri, Niklaus; Bovey, Audrey; Buchwalder, Mathias; Bühlmann, Marc; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Hulliger, Caroline; Künzler, Johanna; Longchamp, Claude; Müller, Eva; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Schaub, Hans-Peter; Scherrer, Debora; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr, 1982 – 2021*. 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
Politische Grundfragen	1
Landes- und Weltausstellungen	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesrat	1
Bundesverwaltung - Organisation	2
Föderativer Aufbau	3
Beziehungen zwischen Bund und Kantonen	3
Aussenpolitik	3
Beziehungen zur EU	3
Zwischenstaatliche Beziehungen	4
Infrastruktur und Lebensraum	4
Energie	4
Netz und Vertrieb	4
Alternativenergien	4
Erdöl und Erdgas	5
Verkehr und Kommunikation	5
Verkehrspolitik	5
Strassenverkehr	7
Eisenbahn	7
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	9
Raumplanung und Wohnungswesen	9
Raumplanung	9
Umweltschutz	10
Naturschutz	10
Luftreinhaltung	10
Lärmschutz	11
Allgemeiner Umweltschutz	11
Klimapolitik	13
Bildung, Kultur und Medien	13
Kultur, Sprache, Kirchen	13
Archive, Bibliotheken, Museen	13
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	14
Parteien	14
Grosse Parteien	14
Linke und ökologische Parteien	14
Konservative und Rechte Parteien	15
Verbände	15
Natur und Umwelt	15
Verkehr	15

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
BWL	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
LSV	Lärmschutz-Verordnung
ZHAW	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
StFV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
ZHAW	Haute école des sciences appliquées de Zürich
OPAM	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs
EPFZ	École polytechnique fédérale de Zürich
SNCF	Société nationale des chemins de fer français

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Politische Grundfragen

Landes- und Weltausstellungen

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 27.09.1999
HANS HIRTER

Der Beitrag der Schweiz zum Themenpark der **Weltausstellung 2000 in Hannover**, der Aspekte der schweizerischen Verkehrspolitik hätte vorstellen sollen, musste fallen gelassen werden, nachdem es nicht gelungen war, neben dem Bund auch noch private Geldgeber aufzutreiben. Das eigentliche schweizerische Ausstellungsprojekt war davon nicht betroffen.¹

Institutionen und Volksrechte

Bundesrat

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.07.2017
MARC BÜHLMANN

Seit 1957 macht sich der Bundesrat am Tag nach der letzten ordentlichen Sitzung vor den Sommerferien auf zu einem zweitägigen Wanderausflug. Die **Bundesratsreise 2017** hatte also sozusagen 60-jähriges Jubiläum. Zwar hatte die Exekutive auch schon vor 1957 gemeinsame Reisen unternommen, allerdings waren das eher Inspektionen von wichtigen Bauwerken als eigentliche „Schulreisli“, wie die Ausflüge auch etwas despektierlich genannt werden. Seit 1961 führt der Ausflug jeweils in den Heimatkanton der amtierenden Bundespräsidentin oder des amtierenden Bundespräsidenten, der oder die jeweils von den sechs Kolleginnen und Kollegen, dem Kanzler bzw. der Kanzlerin sowie den beiden Vizekanzlern bzw. Vizekanzlerinnen begleitet wird. Entsprechend führte die Reise 2017 zunächst in den Kanton Aargau, einen der beiden Heimatkantone von Bundespräsidentin Leuthard. Am ersten Tag setzten sich die Exekutivmitglieder im Rahmen von Besuchen an der Fachhochschule Nordwestschweiz und dem Hightech-Zentrum in Brugg mit Fragen zur Bildung auseinander. Nach dem Besuch einer Hutfabrik traf sich das Kollegium in Lenzburg mit der Bevölkerung zu einem Apéro. Nach einer kurzen Übernachtung am Hallwilersee führte die Reise die Gruppe in den Kanton Obwalden – Sarnen ist neben Merenschwand (AG) der zweite Heimatort von Bundespräsidentin Leuthard. Erste Station war Emmenbrücke (LU), wo der Bundesrat die nationale Verkehrsmanagementzentrale besuchte. Mit einem Katamaran ging die Reise von Luzern nach Alpnach (OW) weiter. Den Abschluss bildete eine Wanderung nach Sarnen, wo noch einmal ein Treffen mit der Bevölkerung anstand.²

ANDERES
DATUM: 06.07.2018
MARC BÜHLMANN

Bundesrätinnen und Bundesräte müssen mobil sein. Seien es die Flugreisen oder eben die **Dienstwagen der Regierung**, die Medien scheinen sich für die Art der Fortbewegung der Magistratspersonen zu interessieren. Dies dürfte freilich auch damit zu tun haben, dass die Bundeskanzlei entsprechende Angaben, die ja durchaus auch politische Haltungen repräsentieren können und einen Blick auf das Funktionieren der politischen Schweiz erlauben, zur Verfügung stellt. Ein Regierungsmitglied hat Anrecht auf einen Repräsentationswagen und einen persönlichen Dienstwagen. Während sich alle ausser Doris Leuthard in einem Mercedes als Repräsentationsauto chauffieren liessen – die Verkehrsministerin setzte auf einen Tesla –, unterschieden sich die persönlichen Dienstwagen stärker. Ueli Maurer setzte auch beim Dienstwagen auf einen Mercedes, Doris Leuthard war mit einem BMW Cabrio unterwegs, Alain Berset mit einem VW Sharan und Simonetta Sommaruga, die lange Zeit auf einen Dienstwagen verzichtet und das Sharing-Angebot Mobility genutzt hatte, hatte sich einen Mini Cooper angeschafft. Ignazio Cassis und Johann Schneider-Ammann waren mit ihren privat bezahlten Fahrzeugen unterwegs, konnten aber für Dienstreisen dem Bund 80 Rappen pro Kilometer berechnen. Als «speziell» bezeichnete die Sonntagszeitung den Fall von Guy Parmelin: Er habe dem Bund seinen eigenen Mazda für CHF 20'000 verkauft und fahre diesen nun als Dienstwagen. Der Grund für die Finanzierung der Mobilität durch den Bund ist die Sicherheit. Wartung und Unterhalt würden vom Bund wahrgenommen, weil Bundesräte rund um die Uhr Bundesräte seien – so Ursula Eggenberger von der Bundeskanzlei. Die Dienstautos dürfen auch privat und von den Ehepartnern benutzt werden. In diesem Fall werden den Magistratinnen und Magistraten 0.8 Prozent des Neupreises pro Monat verrechnet. Frühestens nach vier Jahren kann ein neuer Dienstwagen beschafft werden.³

Bundesverwaltung – Organisation

MOTION

DATUM: 27.01.2021
MARC BÜHLMANN

Der Covid-19-Lockdown habe dezentrales Arbeiten im Home-Office oder in Co-Working-Räumen nicht nur nötig, sondern auch beliebt gemacht, begründete die FK-NR ihre in eine Motion gepackte Forderung für mehr **nachhaltiges Arbeiten beim Bund**. Die Erfahrungen sowohl für Arbeitnehmende als auch für Arbeitgebende – so hätten Umfragen gezeigt – seien positiv. Zwar sei das Arbeiten im Team wichtig für eine gesunde Unternehmenskultur, Home-Office habe aber zahlreiche Vorteile: Reduzierte Pendlerströme entlasteten die Verkehrsinfrastruktur und trügen zu einem besseren Klimaschutz und dem Erhalt von Biodiversität bei, zudem könnten strukturschwache Regionen von der Verlagerung von Arbeitsplätzen oder dem Arbeiten im Home-Office profitieren. Bei der Planung von Arbeitsplätzen in der Bundesverwaltung soll der Bundesrat zukünftig – so die Forderung der Motion – die positiven wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Effekte von Home-Office miteinbeziehen.

Der Bundesrat beantragte Ende Januar 2021 die Annahme der Motion. Er beabsichtige in der Bundesverwaltung flexible Arbeitsformen zu fördern, wie er dies auch in einem Zielbild zur Ausgestaltung der flexiblen Arbeitsformen in der Bundesverwaltung dargelegt habe. Die «Covid-19-Erfahrungen nutzen» – so die Bezeichnung der Motion – wollen auch eine Reihe weiterer noch hängiger Vorstösse: das Postulat von Hansjörg Knecht (svp, AG; Po. 20.4369), das die Möglichkeit einer Dezentralisierung von Arbeitsplätzen dank Digitalisierung untersucht haben will; die Motion von Martin Candinas (Mitte, GR; Mo. 20.4727), die mehr dezentrale Arbeitsplätze der Bundesverwaltung in peripheren Kantonen fordert; oder die vom Nationalrat bereits gutgeheissene Motion der FK-NR (Mo. 20.4260), mit der eine zukunftsfähige Daten-Infrastruktur in der Bundesverwaltung gefordert wird.⁴

MOTION

DATUM: 08.03.2021
MARC BÜHLMANN

Ganz am Schluss der laut Präsident Andreas Aebi (svp, BE) vermutlich längsten Debatte in der Geschichte des Nationalrats – verhandelt worden waren das Covid-19-Gesetz und der Nachtrag zum Voranschlag 2021 – um 0 Uhr 40 nahmen die Volksvertreterinnen und -vertreter ohne Diskussion die Motion der FK-NR an, mit der **nachhaltiges Arbeiten beim Bund** gefordert werden sollte. Der Bundesrat hatte die Annahme der Motion beantragt, die er in die Erarbeitung von Massnahmen für flexibles Arbeiten in der Bundesverwaltung integrieren wollte. Die Motion möchte insbesondere die positiven Erfahrungen von Home-Office während des Covid-19-Lockdowns fruchtbar machen.⁵

MOTION

DATUM: 09.06.2021
MARC BÜHLMANN

In der Sommersession nahm auch der Ständerat die Motion der FK-NR für **nachhaltiges Arbeiten beim Bund** stillschweigend an. Das sogenannte «dezentralisierte Arbeiten» solle gefördert werden, zudem solle der Bundesrat diese Förderungsmassnahmen in einem Umsetzungsplan mit messbaren Zielgrössen darlegen. Dabei sollen auch die Erfahrungen von Homeoffice während der Corona-Pandemie sowie Überlegungen zu positiven wirtschaftlichen und ökologischen Folgen einfließen. In ihrem Bericht, mit dem sie ihre einstimmige Unterstützung zur Motion begründete, hob die FK-SR auch den Umstand hervor, dass Co-Working und Homeoffice die Attraktivität des Bundes als Arbeitgeber stärken könnten.

Nachdem Peter Hegglin (mitte, ZG) im Rat die Kommissionsposition dargelegt hatte, ergriff Ueli Maurer das Wort und bekräftigte die Unterstützung des Bundesrats für dieses Anliegen. Allerdings habe sich in der Zwischenzeit die «erste Euphorie für das Homeoffice ein bisschen verflüchtigt», es gebe durchaus auch Nachteile. Wichtig sei eine Gesamtbetrachtung und das Gespräch mit den Mitarbeitenden.⁶

Föderativer Aufbau

Beziehungen zwischen Bund und Kantonen

Der Bundesrat beantragte dem Parlament, den geänderten **Kantonsverfassungen** von drei Kantonen **die Gewährleistung zu erteilen**, da keine der Verfassungsänderungen mit dem Bundesrecht in Konflikt stehe.

Die Anpassung der **Zürcher** Kantonsverfassung beinhaltet eine Erweiterung der Finanzbefugnisse des Regierungsrats sowie der Stimmbevölkerung auf Kosten des Kantonsrats: Der Regierungsrat kann künftig neue einmalige Ausgaben bis CHF 4 Mio. (bisher 3 Mio.) und neue wiederkehrende Ausgaben bis jährlich CHF 400'000 (bisher 300'000) eigenständig beschliessen. Alle Ausgabenbeschlüsse, die diese Summen übersteigen, werden vom Kantonsrat gefällt und unterliegen künftig dem fakultativen Referendum; bisher hatte das fakultative Finanzreferendum in Zürich erst ab neuen einmaligen Ausgaben von CHF 6 Mio. und ab neuen wiederkehrenden Ausgaben von CHF 600'000 gegolten.

Der Kanton **Graubünden** wechselt mit der Änderung seiner Verfassung das Wahlsystem für den Grossen Rat: Statt des Majorzsystems gilt künftig das Proporzsystem. Graubünden macht diesen Schritt, nachdem die Einführung des Proporzsystems davor über Jahrzehnte hinweg immer wieder gescheitert, aufgrund eines Bundesgerichtsurteils aus dem Jahr 2019 (BGE 145 I 259) aber nötig geworden war. In der neuen Verfassungsbestimmung behält sich der Kanton noch in zwei Punkten vor, von einem reinen Verhältniswahlrecht abzuweichen, nämlich mit einem Mindestquorum und einer sogenannten Majorzbedingung. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft ausführte, konkretisiert der Kanton Graubünden diese beiden Punkte auf Gesetzesstufe: Als Mindestquorum sieht der Kanton vor, dass nur Parteien, die kantonsweit einen Stimmenanteil von mindestens 3 Prozent erreichen, ins Parlament einziehen können. Gemäss der Majorzbedingung steht in jedem Wahlkreis der stimmenstärksten Liste dieses Wahlkreises mindestens ein Sitz zu; dies hat zur Folge, dass es Abweichungen von der grundsätzlich geltenden Sitzzuteilung nach dem Doppelten Pukelsheim geben kann und dass in jenen Wahlkreisen, die bloss über einen Sitz verfügen, auch weiterhin prinzipiell das Majorzverfahren zur Anwendung kommt. Weil die Majorzbedingung im kantonalen Gesetz aber ihrerseits eingeschränkt wird (sie kann demnach nicht dazu führen, dass eine Partei oder ein Wahlkreis letztlich insgesamt mehr Sitze erhält, als ihnen rechnerisch zustehen), beurteilte sie der Bundesrat als bundesrechtskonform.

Aus dem Kanton **Neuenburg** waren drei Verfassungsänderungen zu gewährleisten. Die erste schreibt vor, dass Windenergie-Anlagen an höchstens fünf Standorten im Kanton errichtet werden können; die zweite schafft die Möglichkeit, Mitglieder der Kantonsregierung, der kantonalen Gerichte sowie der Gemeindeexekutiven ihres Amtes zu entheben sowie die Kantonsregierung als Ganze vorzeitig abzuberufen; die dritte schliesslich hält fest, dass der Kanton seine Transportinfrastrukturen aufgrund einer langfristigen Mobilitätspolitik planen muss und dass er für den Bau einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds einen Kredit aufnehmen kann. Bemerkenswert ist an den Neuenburger Änderungen, dass sie von den kantonalen Stimmberechtigten schon 2014 beziehungsweise 2016 beschlossen worden waren, aber erst 2021 dem Bund zur Gewährleistung vorgelegt wurden. Auf die Hintergründe dieser Verzögerung ging die bundesrätliche Botschaft indessen nicht ein.⁷

Aussenpolitik

Beziehungen zur EU

Fin janvier, **Doris Leuthard** s'est rendue à **Bruxelles** pour une visite de travail. La Cheffe du DETEC a rencontré pour la première fois Miguel Arias Cañete, commissaire européen à l'énergie et au climat, avec lequel elle s'est entretenue sur l'accord en voie de négociation entre la Suisse et l'Union européenne sur l'électricité. Une autre rencontre, celle avec Violeta Bulc, nouvelle commissaire européenne en charge des transports, a permis un échange autour de divers dossiers liés à la politique des transports.⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 03.09.2015
AUDREY BOVEY

Zwischenstaatliche Beziehungen

Angela Merkel a été reçue à **Berne** le 3 septembre pour une visite officielle. A cette occasion, la chancellerie fédérale allemande a pu s'entretenir avec les conseillers fédéraux Sommaruga, Schneider-Ammann, Leuthard et Burkhalter à propos de la politique européenne, de la voie bilatérale unissant la Suisse à l'UE et des défis que soulève actuellement la pression migratoire. Lors des discussions ont également été évoquées certaines problématiques relatives aux crises affectant le sud et l'est de l'Europe, ainsi que des questions politiques en lien avec le climat, l'énergie et les transports.⁹

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Netz und Vertrieb

POSTULAT
DATUM: 13.12.2017
MARCO ACKERMANN

Nationalrätin Graf-Litscher (sp, TG) wies in ihrem Postulat für eine **Meldepflicht bei kritischen Infrastrukturen** darauf hin, dass Infrastrukturen wie Strom und Telekommunikation sehr essentiell für die Schweiz sind und Risiken wie Cyberangriffe, Naturkatastrophen sowie militärische und terroristische Angriffe auf die Infrastruktur grosse Auswirkungen auf das ganze Land haben würden. Sie forderte den Bundesrat dazu auf, darzustellen, wie eine mögliche Meldepflicht bei potenzieller Bedrohung aussehen könnte. Mithilfe einer systematischen Auswertung dieser Meldungen könnte so ein Frühwarn-, Beratungs- und Abwehrsystem aufgebaut werden, welches potenzielle Risiken verringert.

Bundesrat Maurer begrüßte diese Forderung und betonte die geforderte Systematik, die zur Prävention von Risiken führen könne. Durch den Austausch von Erfahrungen unter den Betreibern und den staatlichen Behörden könne das Sicherheitsdefizit der Schweiz in diesem Bereich verringert werden. In der Schweiz seien derzeit wichtige Infrastrukturen anfällig bezüglich diverser Gefahren. Der Nationalrat nahm das Postulat am 13. Dezember 2017 stillschweigend an.¹⁰

BERICHT
DATUM: 15.12.2019
MARCO ACKERMANN

Im Dezember 2019 legte der Bundesrat einen **Bericht** in Erfüllung des Postulates Graf-Litscher (sp, TG) vor und präsentierte darin **Varianten für die Ausgestaltung von Meldepflichten von kritischen Infrastrukturen bei schwerwiegenden Sicherheitsvorfällen**. Der Bericht erörterte die derzeitige Ausgangslage, verglich Meldepflichten im Ausland und präsentierte nebst der Variante, keine weiteren Meldepflichten einzuführen, drei Varianten für eine Meldepflicht und für Meldestellen in der Schweiz. Bei diesen drei Möglichkeiten würde entweder eine zentrale Meldestelle etabliert, die bisherigen dezentralen Meldestellen in den Sektoren auf- und ausgebaut oder als letzte Variante eine Kombination der beiden Ansätze umgesetzt, wobei eine zentrale Meldestelle einzig für Cybervorfälle und die bestehenden dezentralen Stellen für alle anderen sicherheitsrelevanten Vorfälle zuständig wären. Die vorgeschlagenen vier Varianten sollen in einem nächsten Schritt mit Wirtschaftskreisen, den Kantonen und den zuständigen Behörden vertieft diskutiert werden und im Sommer 2020 zur Erarbeitung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage führen.¹¹

Alternativenergien

BERICHT
DATUM: 15.09.1997
LIONEL EPERON

Deux ans après son lancement, le projet VEL visant à faire circuler des véhicules électriques légers sur le territoire de la commune de Mendrisio (TI) a été soumis à **une première évaluation**. Les informations récoltées dans ce cadre ont confirmé que ce type de véhicules – bien qu'intéressants sur le plan des émissions polluantes et sonores – peinent néanmoins à pénétrer le marché automobile en raison de leur prix élevé et de leur faible rayon d'action. Au mois de juillet, les VEL composaient 2% du parc automobile de la commune de Mendrisio.¹²

POSTULAT
DATUM: 19.03.2021
MARCO ACKERMANN

Im Frühling 2021 nahm die grosse Kammer stillschweigend und diskussionslos ein Postulat Candinas (mitte, GR) an und beauftragte damit den Bundesrat, einen **Bericht zur Bedeutung und zu den Möglichkeiten im Bereich des Wasserstoffs** auszuarbeiten. Der Bundesrat soll aufzeigen, welchen Beitrag grüner Wasserstoff zur Erreichung des Netto-Null-Zieles leisten kann, wie mit Wasserstoff die Energieversorgungssicherheit erhöht und in welchen Sektoren dieser sinnvoll eingesetzt werden könnte, wie der regulatorische Rahmen und die Zusammenarbeit mit der EU ausgestaltet werden könnten und ob allenfalls das bestehende Gasversorgungsnetz für den Wasserstofftransport verwendet werden könnte. Eine solche umfassende Untersuchung der Ausgangslage zusammen mit den betroffenen Akteuren und Branchen hatte zuvor auch der Bundesrat gutgeheissen, der das Postulat zur Annahme empfohlen hatte.¹³

Erdöl und Erdgas

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.11.2018
MARCO ACKERMANN

Der **tiefe Rheinpegel** aufgrund der anhaltenden Trockenheit im Sommer und Herbst 2018 führte dazu, dass die Tankschiffe nach Basel weniger laden konnten als gewöhnlich. Die dadurch höher ausfallenden Transportkosten verteuerten die Treibstoffe an der Tankstelle. Zudem verschlechterte sich die allgemeine Versorgungslage wegen dieser Engpasskapazitäten. Das BWL gab deshalb Ende Oktober 2018 **Teile des Pflichtlagers für Diesel und Benzin** frei.¹⁴

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.08.1982
HANS HIRTER

An die in erster Linie mit den Erfordernissen des Verkehrs in bezug auf die zeitliche Koordination mit dem übrigen Europa begründete Einführung der Sommerzeit hatte sich in ihrem zweiten Geltungsjahr offensichtlich ein Grossteil der Bevölkerung gewöhnt. Sie wird aber weiterhin politisches Thema bleiben, da die SVP des Kantons Zürich im Herbst eine **Volksinitiative für ein Verbot dieser Zeitumstellung** lancierte.¹⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 05.10.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Auftrag des ASTRA führten die ETHZ, die ZHAW sowie die Universität Basel 2019 und 2020 einen **Feldversuch zum Mobility Pricing** mit rund 3700 Personen durch. Es stellte sich heraus, dass diejenigen Teilnehmenden, denen bei der Reduktion der externen Kosten ihres Verkehrsverhaltens eine finanzielle Belohnung winkte, bereit waren, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Sie fuhren zwar insgesamt nicht weniger weit, dafür stiegen sie öfter vom Auto auf das Velo oder den öffentlichen Verkehr um oder gingen gar zu Fuss. Zudem fuhren die Probandinnen und Probanden am Morgen früher los, um zu vermeiden, in den Stau zu kommen. Insgesamt reduzierten die Teilnehmenden, denen ein finanzieller Anreiz geboten wurde, ihre externen Kosten um gut 5 Prozent stärker als die Teilnehmenden in der Kontrollgruppe. Die Autoren der Studie und die Medien waren sich einig, dass Mobility Pricing also die gewünschte Wirkung einer Reduktion der externen Kosten haben kann. Der Tages-Anzeiger war sich sicher, dass die Resultate auch die Politik interessieren dürften; so habe der Bundesrat ja bereits angekündigt, eine Grundlage für regionale Pilotprojekte schaffen zu wollen – allerdings verzögere sich dieses Projekt wohl. Insgesamt sei es schwierig zu prophezeien, wie es mit dem Konzept des Mobility Pricing in der Schweiz weitergehe, betonte die Zeitung.¹⁶

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Près de deux ans après être entré en vigueur, le **traité sur le transit entre la Suisse et l'UE a donné entière satisfaction aux deux parties**. Seules six autorisations ont été délivrées à des 40 tonnes pour passer à travers les Alpes (limite maximale de 50 par jour), ce qui signifie que les capacités helvétiques de ferroutage n'ont pas été surchargées.¹⁷

BERICHT
DATUM: 13.03.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteaussfälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.¹⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.12.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2017 hatte der Bundesrat das UVEK beauftragt, anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse in der Region Zug das Thema **Mobility Pricing** zu untersuchen. Der Bundesrat nahm im Dezember 2019 Kenntnis von den Resultaten dieser Wirkungsanalyse, welche gezeigt hatte, dass Verkehrsspitzen in stark befahrenen Agglomerationen mit dem Einsatz von Mobility Pricing sowohl beim Privatverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr geglättet werden können.

In der Folge beauftragte der Bundesrat das UVEK und das EFD damit, ein Konzept zur Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Das Ziel besteht darin, bestehende Steuern und Abgaben durch eine leistungsabhängige Abgabe zu ersetzen. Zudem beauftragte er das UVEK, eine Vernehmlassungsvorlage vorzubereiten, welche die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von Pilotversuchen in Sachen Mobility Pricing für Kantone und Gemeinden schafft.¹⁹

PARLAMENARISCHE INITIATIVE
DATUM: 25.08.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH) reichte im September 2019 eine parlamentarische Initiative zum Thema **Mobility-Pricing** ein. Er forderte, dass die Schweiz ein Mobility Pricing für Strasse und Schiene einführt, bei welchem die folgenden Kriterien eingehalten werden: Es soll erstens für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr gelten; zweitens sollen die zu erhebenden Preise der effektiven Nutzung der Verkehrsinfrastruktur entsprechen; drittens sollen die Preise in Abhängigkeit der Tageszeit ausgestaltet werden und schliesslich können gemäss Bäumle weitere Faktoren, wie etwa die Umweltbilanz des entsprechenden Verkehrsträgers, mitberücksichtigt werden.

Die KVF-NR sprach sich im August 2020 mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen die Initiative aus. Die Kommissionmehrheit begründete ihren Entschluss mit den laufenden Arbeiten des Bundesrates zum Thema Mobility Pricing.²⁰

PARLAMENARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat behandelte in der Wintersession 2020 die parlamentarische Initiative Bäumle (glp, ZH) zur **Einführung eines Mobility-Pricings**. Bäumle führte aus, dass ein Mobility-Pricing zur Glättung von Verkehrsspitzen beitragen könne. Dafür würde eine neue Benutzungsgebühr für die Verkehrsinfrastrukturen geschaffen. Im Gegenzug würden aber andere Steuern und Abgaben (beispielsweise die Nationalstrassenabgabe) abgeschafft, weshalb insgesamt keine finanzielle Mehrbelastung für die Bevölkerung entstehe. Bäumle insistierte, dass das Thema nun angegangen werden müsse, in den letzten Jahren sei «wenig bis nichts passiert». KVF-NR-Minderheitssprecherin Schaffner (glp, ZH) befürchtete des Weiteren, dass lediglich Pilotprojekte durchgeführt werden, weil eine Verfassungsänderung, auf die dieser Systemwechsel bei der Finanzierung der Mobilität wohl hinauslaufe, nicht angepackt werden wolle.

Die Kommissionssprecher Fluri (fdp, SO) und Romano (cvp, TI) erläuterten, weshalb sich die Mehrheit der Kommission gegen Folge geben entschieden habe. Anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse im Kanton Zug habe aufgezeichnet werden können, dass die Umsetzung eines Mobility Pricings sehr komplex sei und aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten alle drei Staatsebenen einzubeziehen seien. Die Kommission sei zum Schluss gekommen, dass ein Gesetz zur Ermöglichung von Pilotversuchen einer Verfassungsänderung vorzuziehen sei. Damit folge sie der Linie des Bundesrates.

Aufgrund der Erläuterungen der Kommissionmehrheit zog Nationalrat Bäumle seine parlamentarische Initiative zurück; er wolle damit eine parallele Gesetzgebung

vermeiden.²¹

Strassenverkehr

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.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.04.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a adopté le projet de révision de la loi **sur les amendes d'ordre**. La Chambre a approuvé le fait de porter le montant maximal des amendes à CHF 300 au lieu de CHF 100 et de donner au gouvernement le soin d'adapter cette somme au renchérissement. Elle n'a ainsi pas suivi sa commission qui proposait de s'en tenir à CHF 250 et de conserver au parlement la tâche de modifier ce montant. Par ailleurs, manifestant le souci de ne pas encourager la délation, la petite chambre a biffé du projet la possibilité de punir un contrevenant sur dénonciation d'un particulier. Elle a également repoussé la suggestion du Conseil fédéral de rendre possible un cumul illimité d'amendes d'ordre et a fixé comme somme à ne pas dépasser le double du montant maximal.²³

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

La même Chambre a encore accepté le postulat Baumberger (pdc, ZH) **souhaitant que les trains internationaux** de la ligne Stuttgart-Zurich **passent par Schaffhouse-Winterthour-Zurich-Aéroport** afin de revaloriser ce tronçon, de mieux absorber le trafic Nord-Sud et d'améliorer la situation économique des régions traversées.²⁴

MOTION
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

D'autre part, le parlement a transmis comme postulat les motions Roth (pdc, JU) (Mo. 92.3126) et Matthey (ps, NE) invitant le gouvernement à **présenter une conception** d'ensemble des **relations ferroviaires Suisse-France entre Bâle et Genève**, problème soulevé par l'arrêté sur le transit alpin. Au centre des préoccupations des motionnaires se trouvent la remise en question des lignes Paris-Lausanne (VD) via Vallorbe (VD), Delle (JU)-Belfort (F), Neuchâtel-Pontarlier (F) ou Le Locle (NE)-Besançon (F) (la SNCF a annoncé la fermeture de la ligne Delle-Belfort. Cela a provoqué les protestations des instances politiques régionales suisses et françaises: ce tronçon est en effet important pour la liaison de l'arc jurassien au TGV Rhin-Rhône et le désenclavement du canton du Jura). A. Ogi a cependant répondu que les priorités de la Suisse en matière de raccordement au réseau européen à grande vitesse restaient Genève et Bâle.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.04.1995
ALEXANDRE FÜZEŠÉRY

Ayant renoncé à soumettre au parlement le crédit de CHF huit milliards nécessaires à la construction proprement dite des tunnels, **le Conseil fédéral a proposé cependant d'accorder un crédit de transition de CHF 855 millions pour les NLFA**. Cette somme doit garantir que les travaux préliminaires déjà entrepris puissent continuer sans interruption. De ces CHF 855 millions, seuls 160 millions seront utilisables immédiatement pour la construction des puits d'attaque au Gothard, les 695 autres millions restant bloqués tant que le gouvernement n'aura pas trouvé de solutions satisfaisantes pour le financement global des NLFA.²⁶

POSTULAT

DATUM: 10.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a également transmis un postulat Strahm (ps, BE) **prie** le gouvernement **de prendre des mesures pour que l'adjudication publique** et la passation des mandats concernant les NLFA **se fassent de manière à permettre le jeu de la libre concurrence**. L'auteur du postulat invite également l'exécutif à examiner les possibilités permettant une gestion rationnelle des risques ainsi que celles concernant l'institution d'une responsabilité solidaire entre les différents fournisseurs par le biais d'un consortium.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 20.09.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a lui aussi adopté ce crédit de transition. Il a suivi la petite Chambre pour que les 210 millions nécessaires à la réalisation des puits d'attaque des deux tunnels soient immédiatement débloqués. La Chambre du peuple a par ailleurs rejeté une proposition de non-entrée en matière Steinemann (pdl, SG) qui voulait enterrer le projet des NLFA. Il a également repoussé une proposition Diener (pe, ZH) de suspendre toute allocation de crédit tant que la question du financement global des transversales alpines n'était pas résolue. Le gouvernement, soutenu par la commission du Conseil national, a en effet convaincu le plénum que ce crédit de transition permettrait uniquement une planification des NLFA et ne préjugait en rien quant à leur réalisation. Enfin, la grande Chambre a rejeté tant une proposition Diener (pe, ZH) que celle du député vaudois Friderici (pl) qui demandaient de limiter les travaux, la première, au seul Gothard, la seconde, au seul Lötschberg.²⁸

MOTION

DATUM: 19.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine von Frédéric Borloz (fdp, VD) im März 2020 eingereichte Motion forderte die Klärung der **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Diese Klärung solle insbesondere die Verteilung der Risiken und die Regelung der Rechtsmittel zwischen den Eisenbahnunternehmen (beispielsweise die SBB) und den Wagenhaltern sowie die rechtlichen Folgen von Vorfällen mit gefährlichen Gütern betreffen. Es müsse also geklärt werden, wer für die Qualität des Materials verantwortlich ist, respektive bei Unfällen haftbar gemacht wird. Hintergrund des Vorstosses war eine Entgleisung von Tankwagen im Jahr 2015. Borloz argumentierte, dass der Wagenhalter bei einem Unfall nach geltendem Recht nur hafte, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass diesen ein Verschulden trifft. Deshalb schlug der Motionär vor, die Rechtsmittel der Eisenbahnunternehmen gegenüber den Wagenhaltern zu überprüfen.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion, welche von der grossen Kammer in der Sommersession 2020 stillschweigend angenommen wurde.²⁹

POSTULAT

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga. Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und

nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.³⁰

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT

DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte die KVF-NR den Bundesrat beauftragen, aufzuzeigen, wie **nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr** auf Strassen **zum Durchbruch verholfen** werden könnte. Die KVF-NR wünschte sich einen Prüfbericht, in dem Massnahmen zur finanziellen Förderung der Umstellung von Dieseln auf klimaneutrale Fahrzeuge untersucht werden. Mit der Begründung, dass heute weder Kosten noch Nutzen der Förderung von klimafreundlichen Bussen verlässlich beziffert werden könnten, befürwortete der Bundesrat die Annahme des Postulats. Gegen den Widerstand der SVP-Fraktion – für Adrian Amstutz (svp, BE) ist klimaneutrale Mobilität schlicht «gelogen» – nahm der Rat das Postulat mit 104 gegen 78 Stimmen (keine Enthaltungen) an.³¹

BERICHT

DATUM: 12.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im März 2021 seinen **Bericht in Erfüllung des Postulats «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen»** der KVF-NR. Das Postulat hatte verlangt, dass der Bundesrat prüft, mit welchen finanziellen Massnahmen die Umstellung bei Bussen von Diesel auf einen nichtfossilen Antrieb beschleunigt werden kann.

Der Bericht zeigte, dass die massgeblichen Emissionen und Immissionen (Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm) wesentlich gesenkt werden können, wenn die heute im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Einsatz stehenden Dieseln durch Busse mit fossilfreiem Antrieb – wie zum Beispiel Elektrobatterien – ersetzt werden. Der Bericht untersuchte dafür drei Szenarien mit unterschiedlichen Umstellungstempi: maximale, realistische und langsame Umstellung. Zudem schätzte er die dafür anfallenden Mehrkosten ab und analysierte, mit welchen Finanzierungsquellen diese gedeckt werden könnten. Der Bericht sah fünf Möglichkeiten zur Finanzierung vor, darunter die maximale Ausschöpfung nationaler Förderprogramme (beispielsweise Gelder aus dem Agglomerationsprogramm), Mittel aus nicht mehr zurückerstatteter Mineralölsteuer sowie Mittel aus dem mit dem CO₂-Gesetz geschaffenen Klimafonds.

Für die konkrete Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse müsse der politische Dialog zwischen den drei Staatsebenen ausgebaut werden. Zudem sei eine breite Konsultation der involvierten Akteure notwendig, schloss der Bericht.³²

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

POSTULAT

DATUM: 30.09.2011
MARLÈNE GERBER

Wyss (gp, SO) und Vischer (gp, ZH) äusserten in zwei Postulaten Bedenken, dass **Pendlerströme zur Zersiedelung der Landschaft beitragen** und hohe Infrastrukturkosten verursachen würden. Aus diesen Gründen verlangten die zwei Geschäfte vom Bundesrat einen Bericht, der aufzeigen soll, mit welchen Anreizen Arbeitsplatz und Wohnort wieder näher zusammengeführt werden können. Der Bundesrat zeigte sich bereit, die den Anliegen zu Grunde liegenden Fragestellungen im Rahmen der zweiten Etappe der RPG-Revision oder allenfalls in der Botschaft zur neuen Energiepolitik aufzugreifen. In der Herbstsession überwies der Nationalrat das Postulat Wyss, lehnte in der folgenden Session das Postulat Vischer, welches vom Bundesrat das Aufzeigen von konkreten Massnahmen in der Raumplanung forderte, jedoch ab.³³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 30.09.2014
MARLÈNE GERBER

Im Herbst präsentierte die Regierungskonferenz der Gebirgskantone ihre **räumliche Strategie der alpin geprägten Räume in der Schweiz**. Darin brachten die sieben Kantone Glarus, Graubünden, Nidwalden, Obwalden, Tessin, Uri und Wallis Vorschläge zur Konkretisierung des Raumkonzepts Schweiz ein, dessen Strategie für den Alpenraum ihrer Ansicht nach zu wenig differenziert ausgefallen war. In Erhalt und Nutzung natürlicher Ressourcen, der Stärkung der alpinen Zentren, der verbesserten Erschliessung mit Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur sowie im Ausbau und der optimierten Nutzung der Wasserkraft sehen die Gebirgskantone die vier vordringlichsten Handlungsfelder zur erfolgreichen Entwicklung des Alpenraums.³⁴

Umweltschutz

Naturschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.06.1983
CLAUDE LONGCHAMP

Der Natur- und Heimatschutz sieht sich weiterhin mit Auswirkungen des Verkehrs und des Tourismus konfrontiert. Die negativen Folgen des grossen Besucherandrangs auf den Nationalpark bereiteten der Parkverwaltung ernsthafte Sorgen und bewogen sie zu verstärkter Aufklärungsarbeit. Nachdem der Schutz von Seeuferzonen 1982 einige Erfolge erzielt hatte, wurde ausgehend vom Naturschutzzentrum Champ-Pittet (VD) am Neuenburgersee eine nationale Kampagne zum verstärkten Schutz solcher Landschaften lanciert. Die Organisatoren äusserten den Wunsch, dass beim Treffen der europäischen Umweltminister im Frühjahr 1984 die Probleme behandelt werden, die aus den Entwicklungen bei Freizeitaktivitäten und im Verkehrswesen entstanden sind.³⁵

Luftreinhaltung

BERICHT
DATUM: 04.10.1983
CLAUDE LONGCHAMP

Auch in speziellen Bereichen der Umweltproblematik kündigten sich im Berichtsjahr neue Entwicklungen an. **Als bedenkliche Folge der Luftverschmutzung erregte der «Saure Regen» die öffentliche Aufmerksamkeit.** Durch Verbrennung von Öl und Kohle zu Heizzwecken, in der Industrie und im Verkehr wird unter anderem Schwefeldioxid als primärer Schadstoff produziert, der in der Luft durch fotochemische Prozesse umgewandelt wird. Teilweise durch nasse, teilweise durch trockene Ablagerungsprozesse werden die sekundären Schadstoffe aus der Luft ausgeschieden und können als Saurer Regen auf die Erde fallen. Zu den wichtigsten Schäden des Sauren Regens gehören die Übersäuerung von Böden und Gewässern, die Korrosion von Metallen und möglicherweise auch das Waldsterben. Weil der Umwandlungsprozess jedoch nur langsam abläuft, verteilen sich die Emissionen räumlich und sind die Auswirkungen nicht regional beschränkt. Veröffentlichte Schätzungen ergaben, dass ein grosser Teil der Schwefelverbindungen in den Niederschlägen der Schweiz aus den umliegenden Industriestaaten stammt. Wirkungsvolle Bekämpfungsmassnahmen mussten demnach grenzüberschreitend angestrebt werden.³⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUSS
DATUM: 27.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Sollicité par les cantons de Genève et du Tessin, le Conseil fédéral a exprimé le souhait de permettre l'instauration de **zones environnementales dans les villes**, telles qu'il en existe à Berlin et Milan, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Un projet d'ordonnance censé fournir la base juridique nécessaire a été mis en audition à la fin de l'été. Le gouvernement y prévoit l'introduction d'un système de vignettes permettant de classer les véhicules automobiles en fonction de leurs émissions polluantes (oxydes d'azote et particules fines en particulier). Sur la base de cette classification, les cantons pourront définir des objectifs en matière de qualité de l'air et exclure telle ou telle catégorie de véhicules d'un périmètre déterminé. En cas d'infraction, les contrevenants seront passibles d'une amende de 100 francs. Des exceptions sont toutefois prévues pour les services de secours. Le PS, les Verts et l'ATE ont salué le projet, rappelant que, dans les villes, les valeurs limites en matière pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. À l'inverse, le PLR a jugé le système proposé excessivement contraignant et émis des doutes sur ses effets concrets en faveur de l'environnement, tandis que l'UDC a dénoncé une attaque contre le trafic individuel et les entreprises. Le TCS a quant à lui mis en garde contre le risque d'un chaos routier et de tracasseries administratives inutiles. Quant aux cantons, outre Genève et le Tessin, Berne, Bâle-Ville, les Grisons et le Jura ont soutenu la proposition du Conseil fédéral, tandis que Zurich, Argovie et plusieurs petits cantons s'y sont opposés.³⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.11.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Lärmschutz

Der Ständerat verabschiedete eine Empfehlung an den Bundesrat, in welcher er eine **Revision der Lärmschutzverordnung** verlangt. Demgemäss sollen Emissionsbegrenzungen bei ortsfesten Bahnanlagen nicht zu Massnahmen führen, die aus der Sicht des Landschaftsschutzes und der Bahnbenützer unzumutbar wären wie z.B. sehr hohe Lärmschutzwände. Die Empfehlungen sollten unter anderem auch dazu dienen, ein finanzielles Debakel zu verhindern, weil die SBB die anfallenden Sanierungskosten auf mehrere CHF Mrd. schätzten. Nachdem das EVED dem Bundesrat vorgeschlagen hatte, die Sanierungsfrist um weitere fünfzehn Jahre zu verlängern, entschied sich dieser im November, eine zweijährige Denkpause bezüglich des Lärmschutzes bei Bahnanlagen einzuschalten, während der eine interdepartementale Arbeitsgruppe mögliche Änderungen von Gesetzesgrundlagen prüfen soll.³⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 27.06.1995
LIONEL EPERON

Le gouvernement a ouvert une procédure de consultation relative à un projet de modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) prévoyant de repousser de 2002 à 2007 le **délai d'assainissement** des installations routières et ferroviaires trop bruyantes. Cette mesure devrait ainsi permettre d'économiser globalement quelque CHF cinq millions par an grâce à l'étalement des dépenses.³⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Au cours de l'année sous revue, le parlement a débattu d'un certain nombre de **mesures contre les nuisances sonores occasionnées par les transports routier, ferroviaire et aérien**. Lors de l'examen du projet de réforme des chemins de fer 2, les chambres se sont opposées concernant la baisse proposée par le Conseil fédéral de 1,854 à 1,33 milliard de francs du crédit alloué aux mesures antibruit. Si le Conseil des Etats a suivi le gouvernement, jugeant que les progrès réalisés au niveau du matériel roulant justifiaient une réduction du financement, le Conseil national a pour sa part estimé que le niveau actuel, encore excessif, des nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire exigeait le maintien de mesures d'envergure. En matière de navigation, le Conseil fédéral a renoncé à autoriser l'utilisation de jet-skis sur les lacs suisses, cette proposition ayant suscité l'opposition unanime des cantons en consultation en raison notamment des émissions sonores élevées de ce type d'engins. Concernant le trafic aérien, le Conseil national a rejeté, par 129 voix contre 41, une motion de sa Commission des transports (Mo.06.3419) visant à transférer à la Confédération les fonds « bruit » des aéroports nationaux. Suivant l'avis du Conseil fédéral, le plénum a refusé que l'Etat fédéral octroie des aides financières, alors que ses compétences décisionnelles en matière d'aéroports sont très restreintes.⁴⁰

Allgemeiner Umweltschutz

BERICHT
DATUM: 24.04.2015
MARLENE GERBER

Erstmals erfasste das BAV 2015 in enger Zusammenarbeit mit den Bahnen neben den personellen Risiken beim Transport gefährlicher Güter ebenfalls die **Umweltrisiken auf Bahnstreckenabschnitten**. Die Ergebnisse legten dar, dass auf dem 3652 km langen Bahnstreckennetz auf insgesamt 42 km Gefahren für Oberflächengewässer vertieft geprüft werden müssen und auf weiteren 10 km Umweltrisiken beim Grundwasser nicht ausgeschlossen werden können. Gemeinsam mit dem BAFU und den Störfachstellen sollen diese Abschnitte nun eingehend auf ihre Sicherheit überprüft und allfällig zu treffende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen werden. Die grösste Gefahr für das Oberflächenwasser geht gemäss Bericht von einem Streckenabschnitt bei Tecknau (BL) aus, wo die Bahnlinie direkt neben dem Eibach zu liegen kommt. Dort würden bei einem Bahnunglück giftige Stoffe direkt in das Gewässer gelangen und schliesslich in den Rhein fliessen. Der kritischste Streckenabschnitt in Bezug auf Risiken für das Grundwasser befindet sich bei Kiesen (BE). Ungewollte Aufmerksamkeit erhielten die Erkenntnisse durch die nur wenige Tage darauf erfolgte Entgleisung eines mit Chemikalien beladenen Güterzuges bei Dailens (VD). Messungen ergaben, dass keine Chemikalien in angrenzende Oberflächengewässer geflossen sind. Der Unfallort gehörte nicht zu den im Bericht genannten risikobehafteten Streckenabschnitten.⁴¹

POSTULAT
DATUM: 03.12.2015
MARLÈNE GERBER

Der Bundesrat vertrat die Ansicht, dass eine **Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Chlorgas** notwendig sei und nahm ein Postulat der KVF-SR mit dieser Forderung im Sommer 2015 an. Gleichzeitig wies er aber darauf hin, dass bereits verschiedene Massnahmen in die Wege geleitet worden seien. Aufgrund des geplanten Wohnungsbaus würde der Chlortransport in der Genferseeregion in Zukunft von „inakzeptablen Risiken“ begleitet, weswegen der Bund, die SBB und die betroffenen Akteure bereits eine Arbeitsgruppe gebildet hätten, um Massnahmen zur Herabsetzung dieser Risiken zu eruieren. Im Rahmen dieser Tätigkeiten werde jedoch kein Bericht über die Auswirkungen und Risiken von Gefahrgut im Allgemeinen erstellt, was der exakten Forderung des Kommissionspostulats entsprochen hätte. Der Ständerat nahm das Postulat in der Wintersession 2015 in diesem Sinne an.⁴²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 13.12.2016
MARLÈNE GERBER

Eine Standesinitiative des Kantons Genf verlangt einen **besseren Schutz bei Chlortransporten** und zwar insofern, als dass der Transport grosser Mengen von Chlor verboten und Unternehmen, die auf grosse Mengen desselben angewiesen sind, verpflichtet würden, diese vor Ort herzustellen. Der Kanton begründete sein Anliegen mit den rasant angestiegenen Chlortransporten von Genf zu den Chemiewerken im Wallis; die Zahl der Eisenbahntransporte habe sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Bei einem Unfall wäre mit verheerenden gesundheitlichen und ökologischen Folgen zu rechnen. Ferner schränkten die Gefahren den Wohnungsbau in Gleisnähe ein, was bei der herrschenden Wohnungsnot nicht sinnvoll sei. Von einem so ausgestalteten Verbot wollte die erstberatende KVF-SR aufgrund laufender Arbeiten indessen nichts wissen. Diese umfassen die Unterzeichnung eines Abkommens durch die betroffenen Unternehmen – ein im September 2016 umgesetztes Unterfangen –, worin Massnahmen zur Risikoverminderung, so etwa die Reduzierung der Zuggeschwindigkeit oder die Wahl alternativer, kürzerer Routen, festgelegt wurden. Wegen fehlenden Handlungsbedarfs empfahl die Kommission ihrem Rat einstimmig, dem kantonalen Anliegen keine Folge zu geben. Zum selben Schluss kam die KVF-SR bezüglich einer von den Genfer, Walliser und Waadtländer Grünen eingereichten Petition "Chlor-Transporte stoppen, um die Bevölkerung zu schützen und den Wohnungsbau zu ermöglichen" (Pet. 15.2011). In der Wintersession 2016 folgte der Ständerat seiner Kommission und gab der Standesinitiative keine Folge.⁴³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.03.2017
MARLÈNE GERBER

In der Frühjahrssession 2017 äusserte sich auch der Nationalrat negativ zu einer Standesinitiative des Kantons Genfs, welche den **Transport grosser Mengen von Chlor verbieten** wollte, womit das Anliegen erledigt wurde. Die grosse Kammer, die das Anliegen mit 118 zu 50, in erster Linie von linker Seite stammenden Stimmen, bachab schickte, stützte sich bei ihrer Entscheidung auf die Empfehlung einer grossen Mehrheit der KVF-NR. Diese wies – ebenso wie ihre Schwesterkommission im Vorjahr – auf das im Herbst 2016 auf freiwilliger Basis erarbeitete Abkommen zur Risikominderung bei Chlortransporten hin.⁴⁴

BERICHT
DATUM: 28.06.2017
DIANE PORCELLANA

Les **mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses**, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou par la route ont été présentées dans le **rapport du Conseil fédéral**. Le transport de ces marchandises est régi par l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Pour prévenir les accidents, une procédure de contrôle et d'appréciation y est prévue. Le rapport énumère les mesures relatives au contrôle du respect des prescriptions en matière de transport, à la surveillance de l'évolution des risques pour le rail et la route, au contrôle des mesures de sécurité. Il mentionne les autorités compétentes et décrit leurs activités. Concernant le transport de chlore, il informe qu'une seconde Déclaration conjointe a été signée entre des acteurs de l'industrie, les CFF et des Offices fédéraux suite au constat d'un risque du transport de chlore sur l'arc lémanique. Les parties prenantes s'engagent, par le biais de diverses mesures, à réduire ce risque d'ici fin 2018.⁴⁵

Klimapolitik

POSTULAT

DATUM: 22.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Les députés ont rejeté, par 94 voix contre 54, un postulat Nordmann (ps, VD) en faveur de l'introduction d'un mécanisme de **plafonnement des émissions imputables aux voitures à forte consommation** en vertu duquel l'immatriculation d'un véhicule émettant plus de 110 grammes de CO₂ par kilomètre nécessiterait l'achat de droits d'émissions mis aux enchères par la Confédération.⁴⁶

POSTULAT

DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2019 reichte die UREK-SR ein Postulat ein, welches fordert, dass **der Verkehr einen angemessenen Beitrag an den Klimaschutz leistet**. Der Bundesrat solle demnach in einem Bericht darlegen, welche zusätzlichen klimapolitischen Massnahmen im Verkehrsbereich eingeführt werden könnten, damit dieser Sektor sein CO₂-Reduktionsziel von minus 25 Prozent gegenüber 1990 erreichen kann. Er solle insbesondere konkrete Umsetzungsvorschläge für eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe sowie die Einführung eines Mobility-Pricings prüfen. Die UREK-SR begründete ihren Vorstoss damit, dass die bisher in der Revision des CO₂-Gesetzes vorgesehenen Massnahmen im Verkehrssektor nicht ausreichten, damit die CO₂-Emissionen in genügendem Masse sinken.

Der Bundesrat erläuterte, dass er die Emissionsreduktion im Verkehrssektor ebenfalls als ungenügend erachte, und beantragte folglich die Annahme des Postulats. Der Ständerat folgte diesem Antrag in der Herbstsession 2019 stillschweigend; in der Folge wird der Bundesrat den geforderten Bericht ausarbeiten.⁴⁷

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 12.04.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im April 2021 das **Schweizer Treibhausgasinventar für das Jahr 2019**. Das Inventar, erhoben durch das BAFU, zeigte auf, dass sich die Schweizer Treibhausgasemissionen im Jahr 2019 auf insgesamt 46.2 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente beliefen. Sie lagen damit rund 14 Prozent tiefer als im Basisjahr 1990. In den einzelnen Sektoren gab es unterschiedlich grosse Emissionsreduktionen zu verzeichnen: Im Gebäudebereich, in der Industrie und in der Landwirtschaft konnten Reduktionen von 34 Prozent, respektive 14 Prozent und 12 Prozent, gegenüber dem Basisjahr 1990 erzielt werden. Im Verkehrssektor sahen die Zahlen hingegen weniger gut aus: Der Ausstoss lag in diesem Bereich sogar rund ein Prozent über dem Wert von 1990. Das BAFU ging davon aus, dass die Schweiz ihr Reduktionsziel von minus 20 Prozent bis ins Jahr 2020 gegenüber 1990 insgesamt verfehlen werde. Um weitere massgebliche Reduktionen erzielen zu können, sei eine Umsetzung der im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes vorgesehenen Massnahmen zwingend notwendig, betonte das Bundesamt.⁴⁸

Bildung, Kultur und Medien

Kultur, Sprache, Kirchen

Archive, Bibliotheken, Museen

MOTION

DATUM: 04.03.1999
MARIANNE BENTELI

Mit einer Motion wollte **Widmer den Bundesrat beauftragen**, dem Parlament einen Gesetzesvorschlag für eine dauernde Subventionierung des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern vorzulegen. Der Vorstoss wurde auf Antrag der Regierung, die auf entsprechende Vorarbeiten verweisen konnte, **lediglich als Postulat überwiesen**.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 19.12.2003
MARIANNE BENTELI

Der Bundesrat zeigte sich bereit, trotz allgemeiner Sporbemühungen das Verkehrshaus Luzern (VHS) weiterhin im bisherigen Rahmen finanziell zu unterstützen. Er beantragte dem Parlament, das Museum in den Jahren 2004-2007 mit **jährlich CHF 1.6 Mio. zu subventionieren**. Dieser Betrag stellte einen für alle beteiligten Parteien tragbaren Kompromiss dar. Einerseits war eine Studie zum Ergebnis gekommen, dass das Verkehrshaus – das meistbesuchte Museum der Schweiz – eine gemeinwirtschaftliche Leistung von CHF 7 bis 8 Mio. erbringt, die abgegolten werden müsste; andererseits war befürchtet worden, dass der Bund als Folge des Entlastungsprogramms das Verkehrshaus, das nicht der Eidgenossenschaft gehört, ganz fallen lässt. Das Parlament **stimmte der Unterstützung ohne grössere Diskussionen zu**. Kanton und Stadt Luzern wollen bis 2007 gemeinsam weitere CHF 3.7 Mio. pro Jahr an den Betrieb dieses Museums von Weltrang beisteuern.⁵⁰

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 26.11.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Der SP-Vorstand verabschiedete zuhanden des Parteitags vom Frühjahr 1991 ein **Europa-Manifest**, worin er seine Vorstellungen in bezug auf die Beteiligung der Schweiz an der europäischen Integration definiert. Darin befürwortet sie einen **Beitritt** der Schweiz **zur Europäischen Gemeinschaft**, knüpft diesen aber an gewisse Bedingungen. So **erwartet** sie von der EG **Ausnahmebestimmungen für die Schweiz** in den Bereichen Verkehr, Umweltschutz und Einwanderung.⁵¹

Linke und ökologische Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 06.05.1996
EVA MÜLLER

An einer Delegiertenversammlung zur Verkehrspolitik im Mai lehnten die Grünen **jede Lockerung der 28-Tonnen-Limite für den Schwerverkehr** als Zugeständnis in den bilateralen Verhandlungen mit der EU ab. Ein Antrag der Zürcher Sektion für eine ausdrückliche Referendumsdrohung bei einer Aufweichung der 28-Tonnen-Limite kam knapp durch. Weiter sprachen sich die Grünen dafür aus, eine **leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zur Finanzierung der Neat** einzuführen.⁵²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 05.11.2012
MARC BÜHLMANN

In der **Umweltpolitik** waren die Grünen lange Zeit Themenführer und die zunehmende Konkurrenz aller etablierten Parteien in diesem Bereich könnte eigentlich als Erfolg der GP gewertet werden. Allerdings müsse man darauf achten, dass die GP in ihren Kernthemen weiterhin als relevant und glaubwürdig wahrgenommen werde. Man wolle in Policies wie grüne Wirtschaft, Atomausstieg, Raumplanung und Verkehr die führende Partei bleiben, gaben die neuen Parteipräsidentinnen an der Delegiertenversammlung Anfang November in Bümpliz zu Protokoll.⁵³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.01.2013
MARC BÜHLMANN

Die Grünen feierten 2013 ihr **30-jähriges Bestehen**. Die verschiedenen in den 1970er Jahren entstandenen kantonalen und kommunalen Ökologiebewegungen hatten sich 1983 zur Föderation der grünen Parteien zusammengeschlossen. In Biel wurde Ende April auf dieses Ereignis angestossen. Seit den eidgenössischen Wahlen 2011 standen die Grünen allerdings unter keinem guten Stern. Bereits damals mussten sie eine herbe Niederlage einstecken, 2012 und auch im Berichtsjahr setzte sich dieser negative Trend auch bei den kantonalen Parlamentswahlen fort. Als ein Grund für die Formschwäche der GP wurde in der Presse der Verlust der Führerschaft in Umweltthemen diskutiert. Der Atomausstieg ist beschlossen, Raumplanung, Nachhaltigkeit oder Mobilität sind Themen, die auch von bürgerlichen Parteien bearbeitet werden. Regula Rytz (BE), Co-Präsidentin der Grünen Partei Schweiz begrüsst freilich in einem Interview am Anfang des Berichtsjahrs diesen Trend: Themen, die früher belächelt worden seien, würden jetzt ernst genommen. Auf diesem Erfolg dürfe sich die GP aber nicht ausruhen, weil es zum Beispiel in der Atompolitik – die GP hatte eine Ausstiegsinitiative lanciert – noch viel zu tun gebe und noch immer Überzeugungsarbeit geleistet werden müsse. Der Partei wurde auch vorgeworfen, zu wenig pragmatisch und häufig zu ideologisch zu agieren. Eine ernsthafte Oppositionspolitik könne sie zudem erst betreiben, wenn sie sich von der SP emanzipiere, mit der sie zu häufig paktiere. Ein weiterer Grund für die Verluste der Grünen wurde zudem in der GLP ausgemacht, die als liberale Version der Grünen in der Mitte die Wählerschaft abgrabe. Trotz dieser Konkurrenz setzte sich Rytz für die Wahlen 2015 10% Wähleranteil zum Ziel.⁵⁴

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 07.05.2013
MARC BÜHLMANN

In einem Positionspapier zur **Elektromobilität** forderten die Grünliberalen eine nationale Strategie für Mobilität mit Strom und eine Steuerreform, wie sie in ihrer Initiative „Energie- statt Mehrwert besteuern“ angeregt sei.⁵⁵

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 20.09.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Konservative und Rechte Parteien

Die EVP setzte im Berichtsjahr ihre Bemühungen um eine **verstärkte Osteuropahilfe** fort und forderte unter anderem vom Bundesrat die Souveränitätsanerkennung Litauens. Die EVP unterstützte im Berichtsjahr einerseits **grüne Anliegen im Verkehrs- und Umweltbereich**, welche auch der LdU als Fraktionspartner forderte; so sprach sie sich an der Delegiertenversammlung im Mai für die **Einführung eines Ökobonus und einer Energiesteuer** aus. Andererseits nahm sie in der **Drogenpolitik** eine eigenständige, eher **konservative Position** ein und stellte sich gegen eine Entkriminalisierung des Drogenkonsums und gegen die kontrollierte Heroinabgabe.⁵⁶

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.⁵⁷

Verbände

Natur und Umwelt

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 25.08.2021
HANS-PETER SCHAUB

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

Der Verein Alpen-Initiative wurde 1989 gegründet, ursprünglich zur Lancierung der Volksinitiative «zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Der Verein blieb indessen auch nach der Annahme der Initiative 1994 bestehen, um sich für deren Umsetzung, die Verkehrsverlagerung im Alpenraum und den Alpenschutz generell einzusetzen. 2019 beschloss der Verein, dass auch die Bekämpfung und Bewältigung des Klimawandels im Alpenraum einen Schwerpunkt seiner Tätigkeit bilden solle. Gemäss dem neuen Geschäftsleiter wolle man unter anderem Klimapionierprojekte aus dem Alpenraum miteinander vernetzen und die Öffentlichkeit für die Auswirkungen des Klimawandels auf die Alpen sensibilisieren.⁵⁸

Verkehr

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 23.06.1990
HANS HIRTER

Beim Touring-Club der Schweiz (TCS) hatten in der Vergangenheit mehrmals Mitglieder Anstoss an seinen verkehrspolitischen Stellungnahmen genommen. Nachdem 1989 rund 5'000 Mitglieder schriftlich ihrem **Protest gegen die Ja-Parole zur Volksinitiative «Tempo 100/130»** Ausdruck gegeben hatten, führte der TCS eine repräsentative Umfrage unter seinen rund 1,2 Mio Mitgliedern durch. Knapp die Hälfte der Befragten befürworteten eine Fortsetzung des politischen Engagements des TCS, bei Verkehrsfragen waren es sogar 60%. Eine starke Minderheit von rund 40% sprach sich hingegen für eine strikte Beschränkung auf Dienstleistungen aus. Die Delegiertenversammlung beschloss, in Zukunft aus Rücksicht auf diese Minderheit **mehr argumentativ denn plakativ in die Meinungsbildung** einzugreifen und z.B. auf konkrete Abstimmungsparolen zu verzichten. Trotz Protestaustritten hatte 1989 der Mitgliederbestand des TCS um 38'979 auf 1'205'359 zugenommen.⁵⁹

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 01.04.1991
HANS HIRTER

Ein **jahrelanger Rechtsstreit** zwischen dem VCS und dem Nutzfahrzeugverband ASTAG fand im Dezember vor dem Bundesgericht seinen Abschluss. Dieses entschied, dass der VCS seinen französischen Namen AST (Association suisse des transports) **wegen Verwechslungsgefahr nicht mehr tragen** darf. Die welschen und italienischsprachigen Sektionen beschlossen daraufhin die **Umbenennung in ATE** (Association transports et environnement / Associazione traffico e ambiente).⁶⁰

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 01.08.1991
HANS HIRTER

Das Projekt einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) war beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) bereits 1988 anlässlich der Vernehmlassung umstritten gewesen. Der VCS hatte damals seine Unterstützung für die NEAT von begleitenden dirigistischen Eingriffen zur Umlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene abhängig gemacht. Obwohl sich diese Forderung in den parlamentarischen Beratungen nicht durchsetzen konnte, **verzichteten die Delegierten des VCS mit 52:28 Stimmen** auf die Unterstützung des von der Grünen Partei lancierten Referendums.⁶¹

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 28.10.1992
HANS HIRTER

In den Interessenorganisationen der Verkehrsteilnehmer sorgte die Volksabstimmung über die **NEAT** für einigen Konfliktstoff. Im **ACS opponierten** vor allem die Westschweizer Sektionen gegen dieses als zu teuer bezeichnete Bauwerk, das zu 25% aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden soll. Angesichts dieser Stimmungslage beschlossen die **Delegierten Stimmfreigabe**. Auf gleiche Weise zog sich der Nutzfahrzeugverband ASTAG **aus dem Dilemma**. Beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) waren es vor allem die welschen Sektionen, welche sich gegen die fundamentalistischen Verkehrsgegner namentlich der Zürcher Sektion und gegen die direkt betroffenen Urner für die NEAT einsetzten. Mit einem recht **deutlichen Ergebnis von 54:29 Stimmen** behielten die Pragmatiker unter den Delegierten die Oberhand. Beim TCS bereitete der Entscheid zugunsten der Unterstützung der NEAT keine Probleme.

Der TCS entschied zudem mit einer **deutlichen Mehrheit**, das von der Auto-Partei, dem ACS, dem Centre patronal und der ASTAG lancierte Referendum gegen die Benzinzollerhöhung um **20 Rappen nicht zu unterstützen**.⁶²

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 23.07.1993
HANS HIRTER

Der politische Kurs des auf rund 125'000 Mitglieder angewachsenen Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) blieb in eher unruhigen Gewässern. Bei der Volksabstimmung über die Treibstoffzollerhöhung musste er sich für eine Stimmfreigabe entscheiden, da er zwar die **zusätzlichen Einnahmen für die Strassenbaukasse nicht gutheissen** konnte, andererseits aber auch **nicht zusammen mit dem ACS und der Auto-Partei für eine Ablehnung kämpfen wollte**.

Die seit längerer Zeit ausgetragene **Auseinandersetzung zwischen einer eher pragmatischen und einer mehr fundamentalistischen Linie** konnte noch nicht beigelegt werden. Zusätzlich war man sich auch uneinig über das Ausmass der kommerziellen Dienstleistungen, welche der VCS seinen Mitgliedern anbieten soll. Ein Zeichen setzte der bisherige Zentralsekretär Markus Loosli, der wegen der seiner Ansicht nach mangelnden Diskussions- und Konfliktkultur in den Leitungsgremien im Mai von seinem Amt zurücktrat. Im Juni kam es bei den Wahlen für den Zentralvorstand – die nicht zuletzt wegen Rücktritten infolge der erwähnten Konflikte erforderlich geworden waren – zu einem Eklat: Der Kandidat der mitgliederstärksten Sektion Zürich, Beat Schweingruber, der als Gründungsmitglied seit langer Zeit auf verschiedenen Stufen im Verband aktiv war, wurde von der Delegiertenversammlung nicht gewählt.⁶³

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 14.07.1994
HANS HIRTER

Obwohl sie bei der Volksabstimmung über die Alpen-Initiative – welche unter anderem ein Verbot für den Bau und Ausbau alpenquerender Transitstrassen in die Verfassung festschrieb – eine Niederlage einstecken mussten, gingen der TCS und der ACS in die verkehrspolitische Offensive. Beide forderten den **Ausbau des Autobahnnetzes** und dabei insbesondere den Bau einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard sowie die Verbreiterung der N1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren. Der TCS kündigte dazu die Lancierung einer Volksinitiative an.⁶⁴

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 17.12.1994
HANS HIRTER

Der ökologisch ausgerichtete Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) gehörte **zu den Siegern bei der Alpen-Initiative**; seine Opposition gegen die Revision des Luftfahrtgesetzes, gegen welche er das Referendum eingereicht hatte, blieb hingegen erfolglos. Volk und Stände stimmten im weiteren einem Verfassungsartikel für die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu und erfüllten damit eine alte Forderung des VCS.

Beim zukünftigen Gebrauch der direktdemokratischen Instrumente **legte sich der VCS Zurückhaltung** auf. Seine Delegierten beschliessen, auf die geplante Lancierung eines Volksbegehrens für eine drastische Reduktion des Benzinverbrauchs bei Autos (sogenannte 5-Liter-Initiative) zu verzichten. Der VCS verweigerte zudem seine Unterstützung für die im September von einer Gruppe «umverkehR» lancierte Volksinitiative für die Halbierung des Strassenverkehrs, da er deren Erfolgchancen und auch die Möglichkeiten ihrer allfälligen Umsetzung skeptisch beurteilte.

Der VCS gab sich im Dezember **ein neues Leitbild**, das die bisherigen Schwerpunkte seiner Politik weitgehend bestätigt und die Voraussetzungen für eine klarere Organisationsstruktur schafft.⁶⁵

VERBANDSCHRONIK

DATUM: 12.06.1995
HANS HIRTER

Die Delegierten des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) bekräftigten ihre im Vorjahr **manifestierte Zurückhaltung** bei der Nutzung der Volksrechte. Sie stimmten im Juni zwar den **Entwürfen zu zwei neuen Volksinitiativen** bezüglich Kostenwahrheit im Verkehr resp. Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einstimmig zu, verzichteten aber vorläufig auf deren Lancierung. Als Hauptgrund wurde angegeben, dass man damit vermeiden wolle, ähnliche vom Nationalrat überwiesene Vorstösse zu konkurrenzieren.⁶⁶

VERBANDSCHRONIK

DATUM: 17.05.2004
HANS HIRTER

Die Beschwerden gegen das Hardturmstadion **fürten aber auch im VCS selbst zu heftigen Auseinandersetzungen** zwischen der von Nationalrätin Teuscher (gp, BE) präsidierten nationalen Leitung und der Co-Geschäftsführerin der Zürcher Kantonalsektion, Gabi Petri. Erstere plädierte für eine gewisse Flexibilität, welche beim Entscheid über die Einreichung resp. den Weiterzug einer Beschwerde auch politische Argumente wie der allgemeine Nutzen und die Beliebtheit eines Projekts berücksichtigt. Begründet wurde diese Rücksichtnahme einerseits mit dem Imageschaden, welche der VCS mit einer unnachgiebigen Haltung bei populären Projekten erleiden könnte, und andererseits auch mit der Gefährdung der Institution des Verbandsbeschwerderechts als Ganzes. Diese Ansicht wurde auch von anderen Umwelt- und Naturschutzverbänden geteilt. Für Petri und ihre Zürcher Sektion hingegen dürfen solche Kriterien keine Rolle spielen, sondern es soll allein die Übereinstimmung des Projekts mit sämtlichen in Gesetzen, Verordnungen und übrigen Bestimmungen festgelegten umweltschutzpolitischen Normen ausschlaggebend sein. Rücke man davon aus politischen Gründen ab, schädige man nicht bloss die Umwelt, sondern setze auch die Glaubwürdigkeit des VCS aufs Spiel. An einer Delegiertenversammlung im Mai konnte sich keine dieser beiden Positionen entscheidend durchsetzen, die Anhänger einer unnachgiebigen Politik waren aber in der Mehrheit.⁶⁷

ANDERES

DATUM: 23.09.2004
HANS HIRTER

Das **Beschwerderecht der Umwelt- und Naturschutzverbände** bei grossen Bauprojekten kam im Berichtsjahr noch stärker unter Beschuss bürgerlicher und wirtschaftsnaher Politiker. Dieses Recht ist im Natur- und Heimatschutzgesetz sowie im Umweltschutzgesetz enthalten und steht anerkannten Organisationen aus diesen Bereichen zu, die seit mindestens zehn Jahren national tätig sind. Auslöser für die Verschärfung der seit Jahren dauernden Kontroverse war das Baugesuch für einen Neubau des Fussballstadions Hardturm in Zürich verbunden mit einem neuen Einkaufszentrum. Infolge der von den Bewilligungsbehörden und Gerichten teilweise gutgeheissenen Beschwerden des **Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)** gegen das vorgesehene Parkplatzangebot und die Zahl der erlaubten Zu- und Wegfahrten des privaten Autoverkehrs drohten Verzögerungen, welche die rechtzeitige Stadioneröffnung für die Fussball-Europameisterschaft 2008 in Frage stellten. Zudem war fraglich, ob angesichts der reduzierten maximal zugelassenen Parkflächen und Verkehrsmengen der von Privaten geplante Bau überhaupt realisiert würde. Die Zürcher Freisinnigen nutzten die Verärgerung breiter Kreise über die unnachgiebige Haltung der VCS-Sektion Zürich um eine nationale Volksinitiative zu lancieren. Diese verlangt, dass bei Infrastruktur- und Bauprojekten, welche in einer Volks- oder

Parlamentsabstimmung genehmigt worden sind, das Verbandsbeschwerderecht aufgehoben wird. Dieses soll nur noch bei Behördeentscheiden (Verwaltung, Exekutive) zur Anwendung kommen. Im Nationalrat reichte zudem der Aargauer Transportunternehmer Giezendanner (svp) eine von 80 Ratsmitgliedern unterzeichnete Motion ein, welche den Ausschluss des VCS vom Verbandsbeschwerderecht fordert, weil dieser nicht rein ideell sondern durch sein Angebot an Reisen, Versicherung etc. auch kommerziell tätig sei.⁶⁸

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.⁶⁹

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.⁷⁰

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 19.06.2010
MARC BÜHLMANN

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** vermochte den Rückgang der Mitgliederzahlen weiterhin nicht zu stoppen. Waren 2006 noch 1.637 Mio Autofahrerinnen und Autofahrer Mitglied beim TCS, waren es Ende 2010 rund 22 000 weniger. Zu schaffen macht dem TCS die unentgeltliche Pannenhilfe von Autoversicherungen. An seiner Delegiertenversammlung machte sich der TCS gegen eine Aushöhlung der Zweckbindung von Strassenverkehrs- und Treibstoffabgaben stark.⁷¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 28.10.2010
MARC BÜHLMANN

Die SVP und der Gewerbeverband machten sich beim Bundesrat für eine Streichung des **Verkehrsclub der Schweiz (VCS)** von der Liste beschwerdeberechtigter Verbände stark. Dies nachdem das Parlament die Regeln für das Verbandsbeschwerderecht etwas verschärft hatte und in der Folge die Revision der Liste durch den Bundesrat anstand. Die SVP machte geltend, dass der VCS unter der neuen Regelung nicht mehr beschwerdeberechtigt sei. Da die wirtschaftliche Tätigkeit des VCS nicht nur dem Ziel des Umweltschutzes diene und die Finanzierung des Verbands nicht nur über Spenden und Mitgliederbeiträge erfolge, sei dieser von der Liste der beschwerdeberechtigten Verbände zu streichen. Das Bundesamt für Umwelt kam jedoch zum Schluss, dass der VCS die Kriterien erfülle und belies ihn auf der Liste.⁷²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.01.2011
DEBORA SCHERRER

Die **Autoimporteur-Vereinigung**, die bisher nicht für politische Einflussnahme bekannt war, wollte mit einer Kampagne vor den Wahlen möglichst viele autofreundliche Politiker ins Parlament bringen. Die Automobilbranche fürchtete sich vor einer Vervielfachung der Kosten für Automobilisten und rechnete vor, dass sich die Ausgaben pro Jahr für ein Auto in den nächsten Jahren verdoppeln würden. **Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)** kritisierte diese Aussagen in einer Stellungnahme und sprach davon, dass es die Benutzer des öffentlichen Verkehrs seien, welche der Bundesrat in den nächsten Jahren übermässig zur Kasse bitten wolle.⁷³

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 26.11.2011
DEBORA SCHERRER

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** reformierte an einer ausserordentlichen Versammlung die Strukturen seiner nationalen Dachorganisation, wählte einen neuen Zentralpräsidenten und stimmte einer Revision seiner Statuten zu. Ein einziges nationales Führungsorgan mit 24 Verwaltungsräten, bestehend aus einem Zentralpräsidenten und den Vorsitzenden der Sektionen löst das bisher duale System bestehend aus einem Verwaltungsrat und Sektionsräten ab. Zudem bekräftigten die Delegierten, dass sie gegen das CO2 Gesetz das Referendum ergreifen wollten.⁷⁴

Beim **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)** stand 2013 ein Präsidiumswechsel an: Die grüne Politikerin Franziska Teuscher (BE) war im Vorjahr in den Gemeinderat Stadt Bern gewählt worden und verzichtete aus diesem Grund nebst ihrem Nationalratsmandat auch auf das Spitzenamt beim VCS. Zur Nachfolge liessen sich die beiden Nationalrätinnen Evi Allemann (sp, BE) und Aline Trede (gp, BE) aufstellen. Beide hatten langjährige Erfahrungen in der Verkehrspolitik aufzuweisen: Allemann war seit 2004 Mitglied der parlamentarischen Verkehrskommission, Trede hatte vier Jahre lang die Kampagnen des VCS geleitet. Von Aussenstehenden wurde der Unterschied zwischen den Kandidatinnen hauptsächlich im Politikstil verortet: Trede gebe sich tendenziell kämpferischer und wolle den VCS mit starken Forderungen in der Verbändelandschaft pointierter positionieren. Allemann hingegen sei eher konsensorientiert und sehe den Club als Dienstleistungserbringer, welcher pragmatisch agieren und Allianzen suchen solle. Mitte April entschieden sich die VCS-Delegierten mit 47 von 74 Stimmen für Allemann als neue Präsidentin. Auf sie warteten gleich mehrere Dossiers, welche für den Verband von hoher Relevanz sind: die VCS-Initiative respektive FABI sowie der Kampf gegen die zweite Gotthardröhre, gegen die sog. „Milchkuh-Initiative“ und gegen die Preiserhöhung der Autobahn-Vignette.⁷⁵

Beim ACS kam es 2016 zum Eklat, als im Frühsommer ein schwelender interner Machtkampf zwischen einigen kantonalen Sektionen und dem Zentralvorstand ausbrach. Anfang Juni nominierte der ACS den Berner FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen zuhanden der Delegiertenversammlung (DV) am 23. Juni für das Amt des Zentralpräsidenten. Der amtierende Präsident, Mathias Ammann, gab wenig später bekannt, dass er nicht abtreten wolle, sondern von einzelnen kantonalen Sektionen aus dem Amt gedrängt werde. Danach überschlugen sich die Ereignisse beim ACS, der mit 110'000 Mitgliedern ungefähr zehn Mal kleiner ist als sein „grosser Bruder“ TCS. Ammann suspendierte zuerst den operativen Leiter des ACS, Stefan Holenstein, mit der Begründung, Holenstein habe Treue- und Informationspflichten verletzt, worauf die ACS-Sektionen Graubünden und Zürich Strafanzeige gegen Ammann wegen Urkundenfälschung und ungetreuer Geschäftsführung einreichten. Der Streit eskalierte in derselben Woche, als Holenstein per sofort entlassen wurde. In der Folge setzte der amtierende Vorstand um Ammann eine Kommission zur Überprüfung der gegenseitigen Vorwürfe ein und verschob die DV vom 23. Juni auf September, bis die Resultate der Kommission vorliegen würden.

Mehrere kantonale Sektionen widersetzten sich der Verschiebung mit dem Argument, diese könne nur von der Versammlung selber beschlossen werden. So hielten 13 von 19 kantonalen Sektionen die DV am 23. Juni in Yverdon trotzdem ab und wählten Christian Wasserfallen zum ACS-Zentralpräsidenten. Weil der bisherige Vorstand die Wahl für ungültig erklärte, hatte der ACS zu diesem Zeitpunkt irritierenderweise zwei Präsidenten. Mitte Juli einigten sich die beiden Lager, dass die Wahl am 16. September wiederholt werden solle. Ammann würde auf diesen Tag hin zurücktreten, während Wasserfallen an seiner Kandidatur festhielt. Anfang August bekam Wasserfallen Konkurrenz von SVP-Nationalrat Thomas Hurter, der ebenfalls ACS-Präsident werden wollte. Weil sich Wasserfallen zunehmend in den internen Konflikt im ACS einmischte und sich dadurch mit einer Zivilklage und einer Strafanzeige konfrontiert sah, geriet seine Person zunehmend in den medialen Fokus. Angesichts der Turbulenzen im Verband fragten sich selbst FDP-Parlamentarier, wieso Wasserfallen nicht in den Ausstand trete bis der Konflikt gelöst sei. Auch seine Nähe zum ACS wurde in Frage gestellt, da er dem Verband erst kurz vor seiner Nomination zum Präsidenten beigetreten war. Negativer Höhepunkt war für Wasserfallen, als ihm die Berner ACS-Sektion die Unterstützung versagte und stattdessen Hurter wählen wollte. Ende August gab Wasserfallen bekannt, dass er doch nicht zur Wahl antreten werde. Damit solle der Verband zur Ruhe kommen, sagte Wasserfallen der NZZ am Sonntag. Das Regionalgericht Bern-Mittelland beurteilte nur wenige Tage später die Wahl Wasserfallens im Juni als illegitim, weil nicht sämtliche Sektionen über die Durchführung der Delegiertenversammlung informiert worden waren. An der DV im September wurde der einzige verbliebene Kandidat **Thomas Hurter mit 114 von 118 Stimmen deutlich zum neuen ACS-Zentralpräsidenten gewählt.**⁷⁶

Nachdem Evi Allemann (sp, BE) im März 2018 in den Berner Regierungsrat gewählt worden war, gab sie ihren Rücktritt als Präsidentin des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) bekannt. In der Folge reichten Ruedi Blumer (SG, sp) und Michael Töngi (gp, LU) beim VCS-Vorstand ihre Kandidaturen für das Präsidium ein. Für Blumer sprach, dass er bereits seit vier Jahren Mitglied des Zentralvorstands des VCS ist, für Töngi sprach sein Einsitz im nationalen Parlament und seine Mitgliedschaft in der Verkehrs- und Fernmeldekommission des Nationalrats (KVF-NR). Die Wahl an der Delegiertenversammlung am 23. Juni 2018 in Cham (ZG) war eine knappe Angelegenheit: Mit drei Stimmen Unterschied zu seinem Kontrahenten (41:38) wurde **Ruedi Blumer zum neuen Präsidenten des VCS gewählt**, womit das VCS-Präsidium in den Händen der SP blieb. Der VCS setzt sich für eine nachhaltige Mobilität ein, zählt rund 100'000 Mitglieder und wurde 1979 gegründet.⁷⁷

Le **Touring club suisse (TCS) fête en 2021 ses 125 ans d'existence**. L'association a été fondée en 1896 par des passionné.e.s de cyclisme et s'est développée au fil des années au point de devenir le plus grand club de mobilité de Suisse avec 1 million et demi de membres. Le TCS, qui emploie 1'700 collaborateurs et collaboratrices dans toute la Suisse, désire poursuivre son engagement pour «une mobilité sûre et durable, que ce soit à pied, à vélo, à moto, en voiture, en transports publics ou avec toute nouvelle forme de mobilité urbaine», précise-t-il dans un communiqué de presse. En venant en aide à 1'300 personnes par jour en moyenne, le club estime avoir apporté une grande contribution à l'amélioration de la sécurité routière en Suisse.⁷⁸

-
- 1) AB NR, 1999, S. 1798 f.; LT, 13.8.99. Zum schweizerischen Projekt siehe NZZ, 15.4.99.
 - 2) Medienmitteilung BR vom 6.7.2017; Medienmitteilung BR vom 7.7.2017; NZZ, 5.7.17; AZ, BaZ, Blick, 7.7.17
 - 3) AZ, SGT, 7.7.18; AZ, Blick, 9.7.18
 - 4) Mo, 20.4.338
 - 5) AB NR, 2021, S. 301
 - 6) AB SR, 2021 S. 558 ff.; Bericht FK-SR vom 22.3.21
 - 7) BBI, 2021, 2904; BBI, 2021, 2905; BGE 145 I 259
 - 8) Visite de travail de Doris Leuthard à Bruxelles
 - 9) Communiqué DFAE du 03.09.2015
 - 10) AB NR, 2017, S. 2120 f.
 - 11) Bericht BR vom 15.6.17
 - 12) Lib., 18.7.97; BaZ, 2.8.97; AZ, 11.8.97; Bund, 15.9.97.
 - 13) AB NR, 2021, S. 663
 - 14) bz Nordwestschweiz, 26.10.18; BaZ, 11.8.18; NZZ, 22.10.18; LZ, SGT, 5.11.18; SGT, 17.11.18
 - 15) BBI, 1982, II, S. 968 ff.; TA, 78, 3.4.82; 202, 1.9.82; TLM, 268, 25.9.82.
 - 16) Medienmitteilung ETHZ vom 4.10.21; Studie ETHZ vom Juli 2021; AZ, CdT, NZZ, TA, 5.10.21; NZZ, 16.10.21
 - 17) Presse du 19.1.94; NF, 1.12.94.
 - 18) Bericht ARE vom 13.3.19
 - 19) Medienmitteilung ASTRA vom 13.12.2019
 - 20) Medienmitteilung KVF-NR vom 25.8.20
 - 21) AB NR, 2020, S. 2628 f.
 - 22) 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.
 - 23) BO CE, 1994, p. 65 ss.; Presse du 4.3.94; NZZ, 21.4.94
 - 24) BO CN, 1992, p. 2756
 - 25) BO CE, 1992, p. 518 s.; BO CN, 1992, p. 2743 ss.; NQ, 1.2, 27.9 et 15.10.92; Suisse, 6.2 et 21.2.92; 24 Heures, 20.2.92; BZ, 2.3.92; TA, 6.3.92; presse du 28.4.92; LM, 11.5.92; Express et Dém., 17.6.92.
 - 26) FF, 1995, III, p. 229 ss.; Presse des 6.4 et 12.4.95.
 - 27) BO CN, 1995, p. 2208
 - 28) BO CN, 1995, p. 1796 ss.; FF, 1995, IV, p. 577 s.; Presse du 21.9.95.
 - 29) AB NR, 2020, S. 1139 f.
 - 30) AB SR, 2020, S. 1260 ff.
 - 31) AB NR, 2019, S. 229 f.
 - 32) Bericht Bundesrat vom 12.3.21; Medienmitteilung Bundesrat vom 12.3.21
 - 33) AB NR, 2011, S. 1844 (Wyss); AB NR, 2011, S. 2262 (Vischer).
 - 34) Lit. Güller; LT, NZZ, 30.9.14
 - 35) BaZ, 18.5.83; TLM, 18.5.83; TA, 27.6.83.
 - 36) BUS (1983). Saurer Regen.; NZZ, 10.3.83; TLM, 25.4.83; Bund, 16.6.83; Bund, 23.6.83; 24 Heures, 2.7.83; TA, 4.10.83. ; Umweltschutz in der Schweiz, 1984, Nr. I, S. 1 ff.
 - 37) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.
 - 38) AB SR, 1993, S. 595 f.; BaZ, 25.11.93; BaZ und LZ, 26.11.93
 - 39) Presse du 27.6.95
 - 40) Chemins de fer; FF, 2007, p. 7217 ss.; BO CE, 2008, p. 372 ss. et 441 ss.; BO CN, 2008, p. 1079 ss., 1836 ss. et 1897 ss. Navigation; NZZ, 5.2 et 19.6.08; NLZ, 11.3.08.
 - 41) BAV (2015). Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit der Bahn; Medienmitteilung BAV vom 23.4.15; NZZ, 24.4., 27.4., 5.5.15
 - 42) AB SR, 2015, S. 1172 f.
 - 43) AB SR, 2016, S. 1145 f.; Bericht KVF-SR vom 20.10.16; NZZ, 27.9.16
 - 44) AB NR, 2017, S. 534; Bericht KVF-NR vom 16.1.17
 - 45) Rapport du Conseil fédéral relatif aux mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou la route
 - 46) BO CN, 2010, p. 1445.
 - 47) AB SR, 2019, S. 941
 - 48) Medienmitteilung Bundesrat vom 12.4.21
 - 49) AB NR, 1999, S. 156 f.

- 50) AB NR, 2003, S. 1784 ff.; AB NR, 2003, S. 2133; AB SR, 2003, S. 1176 ff.; AB SR, 2003, S. 1248; BBl, 2003, S. 6228 ff.; TA, 12.9.03; NZZ, 18.11.03
- 51) Rote Revue (1990) Nr. 7-8, S. 11 ff.; TW vom 23.11.90; NZZ vom 26.11.90
- 52) Presse vom 6.5.96
- 53) NZZ, 5.11.12; BZ, 15.12.12.
- 54) NZZ, 18.1.13; BaZ, 26.4.13; So-Bli und SoZ, 28.4.13; NZZ, 29.4.13; CdT, 3.10.13; NZZS und SO, 13.10.13; NZZ, 23.11.13.
- 55) NZZ, 7.5.12.
- 56) AT vom 14.2.91; NZZ vom 15.4.91 und 20.9.91; Presse vom 6.5.91
- 57) TA, 3.5.97; SoZ, 4.5.97; Presse vom 5.5.97; AZ, 29.7.97
- 58) Jahresbericht Alpen-Initiative 2021; Medienmitteilung Alpen-Initiative vom 25.8.21; NZZ, 4.9.21
- 59) NZZ, 23.6.90; SCT, 23.6.90
- 60) VCS-Zeitung, 1992, Nr. 1/2
- 61) VCS-Zeitung, 1991, Nr. 8 und Nr. 10
- 62) Bund, 12.10.92; TA, 26.10.92; NZZ, 20.6.92 und 28.10.92; NZZ und TA vom 13.6. und 25.6.92; Presse vom 15.6.92
- 63) BaZ, 21.4.93; TA, 14.6.93; Ww, 25.3. und 17.6.93; NZZ, 23.1.93 und 23.7.93; VCS-Zeitung (1993) Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 7
- 64) BZ, 11.6.94; TCS; TA, 25.6.94; BZ, 11.7.94; Ww, 14.7.94
- 65) TA, 13.6.94; BZ, 10.6.94; NZZ, 17.9.94; VCS-Zeitung (199) Nr. 1/2
- 66) TW, 12.6.95; VCS-Zeitung (1995) Nr. 7-8
- 67) SGT, 27.4.04; NZZ, 17.5.04; Presse vom 25.5.04; Bund und TA, 26.5.04 (andere Verbände). Zur Gründungsgeschichte des seit 25 Jahren bestehenden VCS siehe WoZ, 12.8.04.
- 68) Allgemein dazu siehe TA, 14.12.04.; Motion Giezendanner: Mo. 04.3456. Vgl. auch SPJ 2003, S. 354.
- 69) NZZ, 18.6.08.
- 70) FF, 2009, p. 1167 ss.
- 71) SZ, 25.10.10; NZZ, 19.6.10.
- 72) TA, 11.9. und 28.10.10.
- 73) BZ, 22.1.11.
- 74) NZZ, 26.11.20.
- 75) SoBli, 13.1.13; NZZ, 14.1.13; Bund, 14.2.13; NZZ, 22.4.13.
- 76) Blick, 10.6.16; Bund, 13.6.16; NZZ, 14.6.16; TA, 16.6.16; BZ, NZZ, 18.6.16; TA, 24.6.16; NZZ, 16.7., 8.8., 9.8.16; Bund, NZZ, 17.8.16; NZZ, 2.9.16; TA, 17.9.16
- 77) Medienmitteilung VCS vom 23.8.18; AZ, 15.11.17; TA, 25.5.18; NZZ, SGT, TA, 25.6.18; LZ, 26.6.18
- 78) Communiqué de presse TCS du 1 février 2021; AZ, 30.1.21