

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Mazzone, Lisa (gp/verts, GE) SR/CE
Prozesstypen	Gesellschaftliche Debatte
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Buchwalder, Mathias
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Buchwalder, Mathias; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Gesellschaftliche Debatte, 2020 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Föderativer Aufbau	1
Territorialfragen	1
Wirtschaft	2
Wirtschaftspolitik	2
Infrastruktur und Lebensraum	3
Verkehr und Kommunikation	3
Luftfahrt	3

Abkürzungsverzeichnis

EFK Eidgenössische Finanzkontrolle
EU Europäische Union
KMU Kleine und mittlere Unternehmen

CDF Contrôle fédéral des finances
UE Union européenne
PME petites et moyennes entreprises

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Föderativer Aufbau

Territorialfragen

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.01.2021
MATHIAS BUCHWALDER

Avec le projet de fusion des deux Bâles – refusé en votation le 28 septembre 2014 – ou entre Vaud et Genève – également refusé en votation en 2002 – l'idée d'un canton unique en Suisse centrale regroupant Lucerne, Uri, Schwyz, Zug, Obwald et Nidwald, ou encore les tensions territoriales liées à la Question jurassienne, les **débats autour des frontières cantonales** ne manquent pas. Pourtant, depuis la création du canton du Jura en 1979, aucun changement majeur n'a eu lieu. Les événements de l'année 2020 ont cependant remis la question sur le devant de la scène. Aux désaccords apparus durant la gestion de la crise du Covid-19 – notamment entre romands et suisses-allemands – se sont ajoutées des divisions entre cantons de plaines et de montagnes avec la votation de la loi sur la chasse. Les cantons ruraux ont fait échouer l'initiative pour des multinationales responsables, largement plébiscitée dans les milieux urbains, mais qui n'a pas passé l'écueil de la majorité des cantons.

La **cohésion nationale** et le fonctionnement du système fédéraliste sont-ils encore garantis avec les cantons sous leur forme actuelle? Partant de cette question, les journalistes de la Wochenzeitung (WOZ) ont imaginé six possibilités de réformer les frontières cantonales. Leurs propositions, souvent plus fantaisistes que réalistes, comportent notamment celle d'une Suisse séparée en sept grandes régions, telles qu'elles existent déjà pour les statistiques comparatives au niveau européen. Ce concept a par ailleurs déjà été évoqué dans la sphère politique à la fin des années 90. Autre idée, celle de séparer la Suisse entre cantons urbains et ruraux. En plus de Genève et Bâle-Ville, d'autres villes-cantons verraient ainsi le jour, à savoir Berne, Zürich, Lausanne, Lucerne et Saint-Gall. Parallèlement, le reste du territoire serait divisé en sept cantons campagnards, qui constitueraient ainsi un contrepoids aux villes. Reste à savoir si cela n'aggraverait pas le fossé ville-campagne observé à plusieurs reprises ces dernières années. Plus originale encore, la création de cantons-partenaires est envisagée par la WOZ, avec l'objectif d'unir des cantons plutôt opposés. La Genève internationale fusionnerait ainsi avec la conservatrice Appenzell Rhodes-Intérieures, alors que le riche canton de Zoug se joindrait au Jura industriel. Schaffhouse, tout au nord, s'unirait au Tessin, canton le plus au sud, tandis que Neuchâtel et ses impôts élevés aurait pour partenaire le «paradis fiscal» schwytois.

Bien qu'il reste utopiste, cet article de la WOZ reflète un débat de fond, évoqué à de maintes reprises dans la presse ces derniers mois. Portés par la répartition contestée des tâches entre les cantons et la Confédération durant la crise du Covid-19, les articles sur le fédéralisme ont foisonné dans les médias. Dans une tribune publiée par le Temps et la NZZ, Christophe Schaltegger – professeur d'économie politique à l'université de Lucerne – Mark Schelker – professeur d'économie publique à l'université de Fribourg – et Yannick Schmutz – doctorant en économie publique à l'université de Fribourg – soulevaient certains problèmes du fédéralisme mis en évidence ces derniers mois. Selon eux, les compétences et les responsabilités incombant à la Confédération et aux cantons ne sont pas assez clairement définies. La collecte et le traitement des données, le traçage des contacts et l'achat des vaccins sont des exemples de tâches qui nécessitent d'être centralisées, permettant ainsi des économies d'échelle. De plus, leur gestion n'est pas dépendante de spécificités régionales. Au contraire, les aspects à prendre en compte pour des fermetures d'écoles, de restaurants ou d'infrastructures touristiques varient entre les cantons, raisons pour laquelle ces compétences doivent rester entre leurs mains. Cela permettrait aux responsables cantonaux de prendre les mesures au bon moment, selon la situation épidémiologique dans leur région, et faciliterait l'adhésion de la population auxdites mesures. Les auteurs saluent également les effets d'apprentissage provoqués par les diverses réglementations cantonales: celles qui prouvent leur efficacité sont adoptées par d'autres cantons, les autres sont abandonnées. Cependant, cette claire répartition des tâches doit s'accompagner d'un principe de responsabilité renforcé. Ils soulignent que «ceux qui sont dotés de compétences doivent en assumer le risque, ainsi que la responsabilité financière et politique», afin d'éviter que les responsables décisionnels à différents niveaux puissent «se refiler la patate chaude des décisions désagréables».

Dans le Temps également, l'historien Olivier Meuwly prend la défense du fédéralisme, qui n'est selon lui pas le coupable de tous les maux. Au contraire, les systèmes plus centralisés n'ont pas mieux performé pendant la crise, souligne-t-il en prenant la

France pour exemple. S'il concède que tout n'est pas parfait, il met néanmoins en avant l'importance pour les gouvernements cantonaux de disposer de vraies compétences, garantissant «l'autonomie cantonale» et permettant une «proximité» avec la population. Olivier Meuwly conclut en notant que «le fédéralisme, malgré ses imperfections, reste le meilleur obstacle à la tyrannie de la majorité sans stimuler celle des minorités».

La cohésion nationale souffre-t-elle des diverses tensions survenues ces derniers mois ? Interrogée par le Temps, la conseillère aux États Lisa Mazzone (verts, GE) regrettait le manque d'unité entre les cantons, qui n'ont pas su parler d'une seule voix, soulignant le manque de compréhension des alémaniques pour les romands, auxquels il a notamment été reproché de ne pas savoir «se tenir» à l'automne 2020, lorsque le nombre de cas était généralement plus élevé du côté francophone de la Sarine. Si le manque de solidarité et de compréhension pour les autres a selon elle été flagrant, son collègue Hans Stöckli (ps, BE) se montre lui plus nuancé. À son avis, si divisions il y a eu, cela a bien plus eu lieu entre cantons ou politiques qu'au niveau de la population. La cohésion nationale se serait même renforcée durant la crise, et particulièrement durant la première vague. S'il est évidemment compliqué de mesurer la cohésion nationale, les journalistes du Temps insistent également sur le fait que beaucoup de Suisses et Suissesses n'ont pas pu se rendre à l'étranger pour leurs vacances et en ont ainsi profité pour découvrir différents coins du pays. Peut-être un indice d'un renforcement des liens entre les régions qui composent la Suisse fédérale.¹

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Wirtschaftspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.08.2022
MARCO ACKERMANN

Im Februar 2022 präsentierte die **EU-Kommission den Entwurf eines neuen Lieferkettengesetzes – die «Konzernverantwortungsinitiative à la Brüssel»**, wie die Aargauer Zeitung das Massnahmenpaket bezeichnete. Das von der Kommission vorgestellte Gesetzespaket ähnelte der am Ständemehr gescheiterten Konzernverantwortungsinitiative aus dem Jahr 2020 in vielen Punkten. So sollen grössere Firmen mit Sitz in der EU für Menschenrechtsverletzungen entlang ihrer Wertschöpfungskette haftbar gemacht werden können. Zudem sollen Pflichten zur Sorgfaltsprüfung eingeführt werden, wonach Menschenrechts- sowie Umweltvorschriften durch die Unternehmen periodisch überwacht und Verstösse beseitigt werden müssen. Diese Regelungen sollen gemäss dem Entwurf für Unternehmen gelten, die mehr als 500 Mitarbeitende beschäftigen und einen jährlichen Umsatz von über EUR 150 Mio. erwirtschaften. Für Unternehmen im Textil- und Rohstoffhandel sollen bereits ab tieferen Kennzahlen Massnahmen nötig sein. Das Massnahmenpaket würde dabei nebst Firmen, die ihren Sitz in der EU haben, auch Firmen in Drittstaaten wie der Schweiz betreffen, die den genannten Umsatz im EU-Raum erwirtschaften. Wie die NZZ berichtete, seien aber durch die geplanten Massnahmen nicht nur Schweizer Grossunternehmen betroffen, die im EU-Raum im genannten Umfang Handel betreiben, sondern auch KMU, die grössere Unternehmen im EU-Raum belieferten. Denn Zulieferer müssten wohl künftig die Auflagen der grossen EU-Abnehmer erfüllen und damit faktisch die Massnahmen ebenfalls implementieren. Wie Befürworterinnen und Befürworter der Konzernverantwortungsinitiative in den Medien erklärten, habe der Bundesrat bei der Abstimmung argumentiert, dass die Schweiz die geforderten Massnahmen nicht im Alleingang implementieren könne. Mit dem vorliegenden Entwurf der EU-Kommission liege nun ein EU-weites Massnahmenpaket vor und die Schweiz dürfe den Anschluss in der Implementierung griffiger Massnahmen nicht verpassen, warnte etwa die Genfer Ständerätin Lisa Mazzone (gp) gegenüber «24Heures».

Länder wie Frankreich (seit 2017), die Niederlande (seit 2019) oder Deutschland (seit 2021) kennen bereits beschränkte, gesetzliche Sorgfaltpflichten für Unternehmen. EU-weit bestehen derzeit vor allem für den Holzhandel sowie für den Umgang mit Mineralien aus Konfliktgebieten gewisse Sorgfaltpflichten. Mit dem vorliegenden Entwurf möchte die Kommission europaweit Unternehmen bezüglich ihrer sozialen Verantwortung in der globalisierten Welt stärker in die Pflicht nehmen.²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.04.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im April und Mai 2020 gab es eine ausführliche mediale Berichterstattung zur geplanten **staatlichen Hilfe für die Schweizer Luftfahrtbranche**, welche aufgrund der Coronakrise fast zum Erliegen gekommen war. Diese Debatte in den Zeitungen entwickelte sich parallel zum bundesrätlichen Vorschlag und den parlamentarischen Diskussionen zu ebendiesem Thema. Die Zeitungen waren sich weitgehend einig, dass der Schweizer Luftfahrtbranche mit einem Kredit geholfen werden müsse. Die Frage war aber, zu welchen Bedingungen. So forderte etwa die Sonntagszeitung, dass der Bund spätestens dann von diesem Geschäft profitieren solle, wenn die SWISS-Airline wieder Gewinne abwerfe. Der Tagesanzeiger berichtete unterdessen von Plänen der Grünen Partei, die Hilfen an umweltpolitische Bedingungen zu knüpfen. Zudem hatten sich bereits linke und grüne Organisationen und Parteien in einem offenen Brief an den Bundesrat gewandt, in welchem sie unter anderem forderten, dass jegliche staatliche Unterstützung an klimapolitische Bedingungen geknüpft werden müsse, wie der Tagesanzeiger berichtete. Dabei war dem Genfer FDP-Politiker Bertrand Reich die Unterschrift der Genfer Ständerätin Lisa Mazzone (gp, GE) ein Dorn im Auge. In der Tribune de Genève wurde er dahingehend zitiert, dass es für eine Ständerätin nicht üblich sei, ausserhalb des institutionellen politischen Rahmens Druck auszuüben. Eine Kommentatorin in Le Temps war hingegen der Ansicht, dass auch eine Ständerätin eines Kantons mit einem wichtigen Flughafen das Recht habe, sich zu der vorgesehenen staatlichen Unterstützung der Luftfahrtbranche kritisch zu äussern.

Am 8. April 2020 folgte die Ankündigung des Bundesrates, dass er der Luftfahrtbranche subsidiär mit Krediten unter die Arme greifen wolle, aber nur, wenn die Firmen bereits alle möglichen Sparmassnahmen umgesetzt hätten. Zudem müssten künftige Erträge zuerst für die Begleichung des Kredits aufgewendet werden und es dürften keine Gelder ins Ausland fliessen. Der Tagesanzeiger stimmte hier den Anliegen der links-grünen Kreisen zu und monierte, dass der Bundesrat eine Chance verpasst habe, indem er die Unterstützung nicht an klimapolitische Bedingungen geknüpft habe. Weniger skeptisch äusserte sich hingegen Klimaforscher Reto Knutti im Sonntagsblick. Er war der Ansicht, dass bei dieser Hilfe nicht Klimapolitik betrieben werde solle. Letztere müsse breit getragen werden und solle nicht in einem Notgesetz, das wieder ausläuft, geregelt werden. Die linke Wochenzeitung fand es hingegen grundsätzlich keine gute Idee, die Luftfahrtbranche zu unterstützen, und plädierte für deren generelle Schrumpfung.

Als Ende April 2020 die bundesrätliche Botschaft eröffnete, dass der Bund die betroffenen Fluggesellschaften und Firmen mit Krediten in der Höhe von CHF 1.9 Mrd. zu unterstützen gedenke, wurde dies erneut ähnlich kommentiert. Ein Kommentator in der Sonntagszeitung forderte zudem, dass sich die SWISS das Geld von ihren Aktionären und Aktionärinnen mittels Kapitalerhöhung beschaffen und nicht den Staat um Unterstützung bitten solle. Der Tagesanzeiger meldete kurz vor Beginn der Parlamentsdebatte, dass auch die EFK am Entscheid des Bundesrates heftige Kritik geübt habe. Dieser habe es versäumt, zu regeln, wie die Bedingungen, unter welchen die Kredite vergeben werden, kontrolliert werden können. Ständerätin Mazzone kritisierte in Le Temps denn auch, dass dem Parlament kaum Zeit geblieben sei, dieses Gesetz zu studieren und zu beraten, es sei hier lediglich um ein Durchwinken gegangen. Im Rahmen der Debatte zum Nachtrag I zum Voranschlag 2020 versuchten linke Minderheiten folglich noch einmal, die Unterstützung der Luftfahrtbranche an verschiedene klimapolitische Anliegen zu knüpfen, etwa an die Reduktion von Treibhausgasen, an die Reduktion der Inlandflüge oder an die Beteiligung an der Entwicklung synthetischer Flugtreibstoffe. Das Parlament lehnte diese Bedingungen aber allesamt ab und hiess den Vorschlag des Bundesrates gut.³

1) LT, WOZ, 7.1.21; NZZ, 25.1.21; LT, 28.1., 1.3.21

2) AZ, LT, NZZ, 24.2.22; 24H, 18.8.22

3) TA, 1.4., 3.4.20; AZ, TA, 4.4.20; SoZ, 5.4.20; LT, 6.4.20; NZZ, 7.4.20; TA, 8.4.20; AZ, Blick, NZZ, TA, WoZ, 9.4.20; So-Bli, 12.4.20; TG, 14.4.20; LT, 15.4.20; NZZ, 17.4.20; LT, TA, 21.4.20; So-Bli, 26.4.20; TA, 28.4.20; AZ, Blick, LT, NZZ, TA, 30.4.20; TA, 2.5.20; SoZ, 3.5.20; AZ, TA, 4.5.20; AZ, LT, NZZ, 5.5.20; TA, 6.5.20; NZZ, TA, 8.5.20; AZ, 11.5.20