

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Verkehrspolitik
Akteure	Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Verkehrspolitik, Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), 1995 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
LSVA Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

CTT-CN Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

RPLP Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.¹

ANDERES
DATUM: 13.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors des **entretiens de Watteville**, à l'automne, les partis gouvernementaux ont convenu de l'objectif à long terme d'instaurer une taxation de la mobilité (« Mobility Pricing ») afin de financer l'entretien et le développement des infrastructures de transports. Une contribution accrue des usagers est notamment privilégiée par rapport aux diverses taxes et fonds dont dépendent la route, le rail et l'aviation actuellement et qui forment un système jugé excessivement complexe. Des propositions en ce sens sont attendues du Conseil fédéral dès 2011 et le message concernant Rail 2030.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.06.2015
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2015 nahm der Nationalrat die Beratung zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Wie schon in der kleinen Kammer gab es auch in der Volkskammer einen Rückweisungsantrag, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisungsantrag war von Nationalrat Français (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden – auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cyp, GR) legte für die Kommissionsmehrheit dar, weshalb eine gemeinsame Behandlung von Volksinitiative und NAF nicht wünschenswert sei. Er warf dabei dem Initiativkomitee fehlende Kompromissbereitschaft vor, was von den Nationalräten und Mitgliedern des Initiativkomitees Rime (svp, FR), Binder (svp, ZH) und Amstutz (svp, BE) bestritten wurde. Als Roger Nordmann (sp, VD) für die Kommission sprach und der Initiative einen extremistischen Charakter bescheinigte, empörte sich die SVP-Fraktion. Ulrich Giezendanner (svp, AG), ebenfalls ein Mitglied des Initiativkomitees, forderte eine Entschuldigung für diese "Riesenfrechheit" – was Nordmann jedoch ausschlug. Der Rückweisungsantrag der Minderheit Français wurde äusserst knapp mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Für die Rückweisung stimmten die geschlossenen Fraktionen von SVP und FDP mit einzelnen Stimmen aus der CVP und der BDP. Die Fraktionen von SP, Grünen und GLP stimmten geschlossen dagegen. In der weiteren Debatte in der grossen Kammer argumentierten die Gegnerinnen der Vorlage mit den CHF 1.5 Mia., welche der Bundeskasse wegen der Initiative entgehen würden und mit den deswegen notwendigen Sparmassnahmen. Die Befürworterseite stellte hingegen die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur und die hohe Belastung durch Abgaben im Strassenverkehr in den Vordergrund. Der Minderheitsantrag Wobmann (svp, SO), der die Initiative zur Annahme empfehlen wollte, unterlag dem Mehrheitsantrag der Kommission schliesslich mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Für die Minderheit stimmte die geschlossene SVP-Fraktion und ein gutes Drittel der FDP-Fraktion. Die Hälfte der Mitglieder der FDP-Fraktion enthielt sich der Stimme oder entzog sich der Abstimmung. Während die Fraktionen von SP, Grünen und GLP geschlossen für den Mehrheitsantrag stimmten, taten dies die Fraktionen von CVP und BDP grossmehrheitlich.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

Strassenverkehr

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.⁴

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les partis gouvernementaux ont accueilli de manière globalement positive les propositions du Conseil fédéral, même si les partis bourgeois ont émis quelques réserves sur le mode de financement. Ainsi le parti radical s'est opposé à la hausse du prix de l'essence, du moins tant qu'un fonds d'investissement pour les transports publics ne serait pas créé à l'instar de celui qui existe pour la route. L'UDC et le PDC ont également exprimé le souhait que la solution du financement spécial soit, dans un second temps, abandonnée en faveur d'un fonds pour les transports publics. De plus, conformément à ce qu'ils avaient déclaré lors de la consultation sur la taxe poids lourd liée aux prestations, les partis bourgeois se sont opposés à la version retenue en la matière par le gouvernement. Au sujet des deux variantes à choix, les partis socialiste et radical ont exprimé leur préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Tirailée entre ses sections bernoise et zurichoise, l'UDC n'a pas voulu s'exprimer à ce sujet, laissant au Conseil fédéral le soin de trancher. Après avoir exprimé sa préférence pour la réalisation en priorité du tunnel du Gothard, le PDC est, quant à lui, revenu sur sa position devant la profonde émotion, voire les menaces de dissidence, exprimées par la section valaisanne.⁵

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 reichten Vertreterinnen und Vertreter der SP-, Grünen-, Mitte- sowie der FDP.Libérale-Fraktion vier gleichlautende **parlamentarische Initiativen** ein (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Mit diesen Vorstössen wurde der Bundesrat aufgefordert, für **vergünstigte Tarife im öffentlichen Verkehr für Schulklassen** zu sorgen. Exkursionen von Schulklassen erfüllten wichtige pädagogische, soziale und kulturelle Funktionen für die Kinder und Jugendlichen und sollten entsprechend gefördert werden, so die Initiantinnen und Initianten. Die zuständige KVF-NR befasste sich im Oktober 2020 mit den Initiativen und gab dem Vorhaben mehrheitlich Folge (15 zu 10 Stimmen). Die Kommission vertrat die Ansicht, dass ausserschulische Aktivitäten für die Bildung der Kinder und Jugendlichen wichtig seien. Eine Minderheit war hingegen der Auffassung, dass damit in die Kompetenz der Kantone und Gemeinden eingegriffen würde, die für Bildungsfragen zuständig seien.⁶

1) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.

2) LT, 13.11.10.

3) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15

4) Presse du 16.7.99.

5) Cdt, 31.8.95; 24 Heures, 11.11.95; NF et LZ, 16.11.95; NZZ, 26.11.95; TA, 15.11.95; JdG et Cdt, 16.11.95; 24 Heures, 17.11. et 1.12.95.

6) Medienmitteilung KVF-NR vom 20.10.20