

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik
Akteure	Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020)
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

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Longchamp, Claude
Rinderknecht, Matthias

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Longchamp, Claude; Rinderknecht, Matthias 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), 1983 – 2020*. 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
Wahlen	1
Eidgenössische Wahlen	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Umweltschutz	3
Allgemeiner Umweltschutz	3
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	3
Parteien	3
Grosse Parteien	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
SRG	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
SSR	Société suisse de radiodiffusion
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Wahlen

Eidgenössische Wahlen

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Regierungsparteien versuchten im Wahlkampf, auch möglichst viele **Rentnerinnen und Rentner** anzusprechen und zugunsten ihrer Parteien zu mobilisieren. Dabei spielte die Diskussion um die 10. AHV-Revision eine nicht unwesentliche Rolle. Kurz vor den Wahlen warfen sich FDP, SP und CVP gegenseitig vor, eine rasche finanzielle Besserstellung der Rentner verhindert zu haben. Aus der VOX-Analyse im Anschluss an die Wahlen ging unter anderem hervor, dass die FDP von allen Parteien den grössten Teil dieser Personengruppe mobilisieren konnte.

In den Augen vieler Wahlbeobachter spielten auch die Mutmassungen über eine vom Bundesrat geplante **Benzinollerhöhung** von 25 bis 35 Rappen pro Liter, welche während den Sommermonaten diskutiert wurde und in der letzten Woche vor den Wahlen durch die Presse an die Öffentlichkeit gelangte, eine wichtige Rolle in der Meinungsbildung vieler, zu jenem Zeitpunkt noch unentschlossener Wählerinnen und Wähler. Ein direkter Zusammenhang zwischen dem Erfolg der AP sowie der Lega dei Ticinesi einerseits und der durch gewisse Medien geschürten Angst vor einer massiven Benzinpreiserhöhung andererseits liess sich in der VOX-Umfrage nicht nachweisen.¹

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.²

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 2030.³

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 Rückweisanspruch, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisanspruch 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 grossmehreheitlich.⁴

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

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.⁵

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.⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Im Dezember 2019 reichten Vertreterinnen und Vertreter der SP-, Grünen-, Mitte- sowie der FDP.Liberalen-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 (lfd, 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.⁷

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.11.1983
CLAUDE LONGCHAMP

An **möglichen politischen Massnahmen gegen das Waldsterben** wurden vorerst die Verminderung von Schadstoffen in der Luft, die Erschliessung und Aufforstung geschädigter Wälder sowie eine umfassende wissenschaftliche Beobachtung und Analyse der Krankheitssymptome genannt. Im Nationalrat fand kurz vor Ende der Legislaturperiode eine ausführliche Debatte zum Waldsterben statt, in deren Verlauf nicht weniger als 17 persönliche Vorstösse begründet wurden. Schliesslich wurden Motionen der SVP- und der CVP-Fraktion für eine bessere Erfassung der Wälder respektive eine laufende Berichterstattung über die Schäden überwiesen. Noch im Berichtsjahr wurde an den Arbeiten für die landesweite Waldbeobachtung unter dem Namen «Sanasilva» begonnen. Als Antwort auf das beängstigende Phänomen stellte Bundesrat A. Egli ein umfangreiches und abgestimmtes Massnahmenpaket für das folgende Jahr in Aussicht. Weitergehende Forderungen erhoben die Umweltorganisationen in einem Sofortprogramm zur Rettung des Waldes. An kurzfristigen Massnahmen wurde hier unter anderem verlangt, die Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen auf 100 bzw. 80 km/h zu senken, umweltfreundliche Tarife bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, einen «abgasfreien» Betttag einzuführen und aus den Treibstoffzöllen Mittel für den Umweltschutz zur Verfügung zu stellen. Die LdU/EVP-Fraktion veröffentlichte ein «Grün-Buch», in dem sie einen Teil der Forderungen des Sofortprogramms übernahm und insbesondere durch den Vorschlag ergänzte, mit einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer sei jeder Halter eines Personenwagens zum automatischen Bezug eines Generalabonnements der SBB zu verpflichten. Dadurch würde die verminderte Nutzung des Autos und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr forciert. 25 Rechtsprofessoren der Zürcher Universität stellten noch vor Jahresende mit einem Gutachten fest, dringende Schritte zur Rettung des Waldes könnten über das Notrecht eingeleitet werden.⁸

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 10.10.2012
MARC BÜHLMANN

Zur **Verkehrspolitik** äusserte sich die CVP im Rahmen der Diskussion um den Bau einer zweiten Gotthardröhre, dem die Fraktion nach kontroversen Diskussionen und gegen die Opposition aus der Innerschweiz zustimmte. In ihrem Verkehrskonzept fordern die Christdemokraten zudem mehr Geld für Schiene und Strasse und eine Aufstockung des Fabi-Paketes (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Diese soll mit einer Erhöhung der Mehrwertsteuer, der Benzinsteuern und der Schwerverkehrsabgabe bezahlt werden. Neben dem Bahninfrastrukturfonds soll überdies ein Strassenfonds geschaffen werden, um die Planungssicherheit im gesamten Verkehr zu erhöhen. Schliesslich skizzierte die CVP die Idee eines Staatssekretärs für Verkehr, der Chef über die bisher getrennten drei Bundesämter für Bahn-, Strassen- und Luftverkehr wäre.⁹

Einen starken **Service public** forderte die **CVP** in einem entsprechenden **Positionspapier**, das sie Ende Juni 2015 den Medien vorlegte. Die Christlichdemokraten betrachten den Service public als „wesentliches Element des schweizerischen Staatsverständnisses“ sowie „als Teil der nationalen Identität“. Damit die Grundversorgung in der Infrastruktur weiterhin gelingt, stellte die CVP einige Forderungen auf. Unter anderem sollen auch private Firmen den Service public wettbewerbsfähig erbringen, die Post solle neue Geschäftsfelder entwickeln dürfen, um die Grundversorgung mit wirtschaftlichen Leistungen erbringen zu können, und die Roaming-Kosten seien zu senken. Im Positionspapier werden auch anstehende Abstimmungen thematisiert. Laut der CVP müssen für die Erhaltung des Service public die gleichnamige Volksinitiative sowie die Milchkuh-Initiative abgelehnt werden. Die Energiestrategie 2050 hingegen soll die Versorgungssicherheit gewährleisten. Um die sprachliche und kulturelle Vielfalt der Schweiz zu garantieren, brauche es zudem eine starke SRG – eine Forderung, die in den Medien in den Zusammenhang der Abstimmung zum RTVG gestellt wurde.¹⁰

Ende November **2015** versammelten sich die Delegierten der **CVP** in Granges-Paccot (FR), wo die Parolen für die Abstimmungen vom Februar 2016 gefasst, die Unterstützung für die zweite der beiden CVP-Familieninitiativen noch einmal bekräftigt und die Abstimmungskampagne für dieses Volksbegehren lanciert wurde. Eröffnet wurde die **Delegiertenversammlung** vom Parteipräsidenten Christoph Darbellay, der sich in Anbetracht der weltweiten Terroranschläge gegen die These wandte, dass die Religion Wurzel des Übels sei. Atheismus mit demselben Eifer zu predigen, wie dies Salafisten täten, um Anhänger zu finden, sei genauso falsch. „Terrorismus hat keine Religion!“, so Darbellay. Ebenfalls zu Wort meldete sich CVP-Bundesrätin Doris Leuthard, die für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels warb und die scheidende Bundeskanzlerin Corina Casanova verabschiedete. Auch die abtretenden Stände- und Nationalräte wurden für ihre Tätigkeit verdankt.¹¹

1) BZ, 7.10.91.; Longchamp / Hardmeier (1991): VOX-Analyse der Nationalratswahlen 1991; NQ, 25.10.91.

2) 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.

3) LT, 13.11.10.

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

5) Presse du 16.7.99.

6) 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.

7) Medienmitteilung KVF-NR vom 20.10.20

8) AB NR, 1983, S. 1453 ff.; AB SR, 1983, S. 536 ff.; Bundesamt für Forstwesen (1984). Das Waldsterben in der Schweiz. Eine Dokumentation des Bundesamtes für Forstwesen.; LdU/EVP-Fraktion der Bundesversammlung (1983). Grün-Buch.; NZZ, 7.3., 29.8. und 21.12.83; 24 Heures, 9.3.83; Suisse, 3.4.83; TA, 9.6., 10.9., 7.10., 8.10. und 16.12.83; Vr, 30.8.83; BaZ, 24.9.83; Presse vom 5.10. und 7.10.83; LNN, 30.11.83; Bund, 30.12.83.; SGU-Bulletin, 1984, S. 3 ff.; Sofortprogramm der Umweltorganisationen zur Rettung des Waldes (1983). Pressedokumentation

9) NZZ, 10.10.12.

10) Positionspapier Service Public CVP vom 26.06.2015; NZZ, TA, 30.6.15

11) CVP-Delegiertenversammlung vom 28. November 2015; Lib, NZZ, TG, 30.11.15