

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **10.04.2024**

Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strafmaß und Vollzug, Strassenverkehr
Akteure	Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 – 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Nadja
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Frick, Karin
Hirter, Hans
Rinderknecht, Matthias

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Nadja; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Frick, Karin; Hirter, Hans; Rinderknecht, Matthias 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strafmaß und Vollzug, Straßenverkehr, Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 10.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
Kriminalität	2
Wahlen	3
Eidgenössische Wahlen	3
Infrastruktur und Lebensraum	3
Verkehr und Kommunikation	3
Strassenverkehr	3
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	7
Parteien	7
Grosse Parteien	7

Abkürzungsverzeichnis

EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
StGB	Schweizerisches Strafgesetzbuch

DFJP	Département fédéral de justice et police
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CP	Code pénal suisse

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Strafrecht

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.03.1999
HANS HIRTER

Mit einer von Parteikollegen, aber auch vielen Vertretern der SVP und der LP sowie einigen Freisinnigen und Christlichdemokraten unterzeichneten parlamentarischen Initiative verlangte Nationalrat Scherrer (fp, BE) die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen für die Einrichtung von **Schnellgerichten für die rasche Aburteilung von Kleindelinquenten** wie Ladendiebe, Schwarzfahrer, Sprayer etc. Er berief sich dabei auf Erfahrungen in den USA (namentlich New York), wo sich solche Einrichtungen als effizientes Mittel zur Bekämpfung derartiger Delikte erwiesen hätten. Auf Antrag seiner Kommission für Rechtsfragen, welche primär damit argumentiert hatte, dass die Prozessordnung vorläufig noch in den Kompetenzbereich der Kantone falle, **lehnte der Rat den Vorstoss mit deutlichem Mehr ab.**¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 02.09.2011
NADJA ACKERMANN

In Umsetzung einer angenommenen parlamentarischen Initiative der christdemokratischen Fraktion erarbeitete die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit des Nationalrats eine Revision des Betäubungsmittelgesetzes. Neu soll die Polizei den **Cannabiskonsum** mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von CHF 100 ahnden können, wenn der Täter nicht mehr als 10 Gramm Cannabis bei sich trägt. Nach der Vernehmlassung beschloss die Kommission, das Ordnungsbussensystem nur für erwachsene Cannabiskonsumenten einzuführen. Die Vorlage kommt im kommenden Jahr ins Parlament.²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 28.09.2012
NADJA ACKERMANN

Die Räte behandelten 2012 eine 2004 eingereichte parlamentarische Initiative der christlichdemokratischen Fraktion, welche den Konsum von Betäubungsmitteln des Wirkungstyps von **Cannabis** den Ordnungsbussenverfahren unterstellen sowie die Prävention und den Jugendschutz verstärken will. Die Debatte reduzierte sich jedoch auf die Frage nach der Bestrafung des Cannabiskonsums. Einig waren sich die Räte, dass erwachsene Cannabiskonsumenten, die nicht mehr als zehn Gramm Cannabis auf sich tragen, mit einer Ordnungsbusse bestraft werden und dadurch die Polizei und die Justiz entlastet werden sollen. Ein Streitpunkt ergab sich jedoch betreffend der Höhe die Busse. Während der Nationalrat 200 Franken verlangen wollte, beharrte der Ständerat auf 100 Franken. Erst in der dritten Beratung stimmte der Nationalrat dem Antrag der kleinen Kammer zu. So konnte die Gesetzesänderung in der Schlussabstimmung im Ständerat mit 31 zu 11 und im Nationalrat mit 128 zu 57 Stimmen angenommen werden. Im Nationalrat votierte die SVP-Fraktion geschlossen dagegen.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 21.06.2019
KARIN FRICK

Zur Umsetzung der parlamentarischen Initiative Rickli (svp, ZH) für die staatliche **Haftung bei bedingten Entlassungen und Strafvollzugslockerungen** hatte die RK-NR vorgeschlagen, Art. 380a StGB dahingehend zu erweitern, dass der Staat für im geöffneten Straf- oder Massnahmenvollzug durch einen Rückfall verursachte Schäden haftet, und zwar unabhängig von einem unerlaubten Handeln oder Verschulden vonseiten des Staates (Kausalhaftung). In der Vernehmlassung fiel dieser Vorschlag jedoch durch: Bei 40 von 46 Vernehmlasserinnen und Vernehmlassern stiess der Vorentwurf auf uneingeschränkte Ablehnung; nur die BDP und der Schweizerische Gewerbeverband brachten ihre vorbehaltlose Unterstützung zum Ausdruck, während die CVP mit Vorbehalt zustimmte. Die Hauptkritik der Vernehmlassungsteilnehmenden bezog sich dabei nicht auf die Umsetzung, sondern auf das Anliegen an sich, da es das System der stufenweisen Wiedereingliederung von Gefangenen torpediere. Es wurde mithin befürchtet, die Regelung führe zu weniger gewährten Vollzugsöffnungen, zu mehr Gerichtsverfahren infolge Anfechtung der ablehnenden Entscheide sowie zu erhöhtem Platzbedarf und damit zu mehr Überbelegung in Strafanstalten. Einerseits würde so die Rückfallgefahr nicht gemindert und die öffentliche Sicherheit nicht erhöht. Andererseits wäre eine solche Regelung mit erheblichem Mehraufwand für die Kantone verbunden, in deren Zuständigkeit der Strafvollzug liegt. Nicht zuletzt darum lehnten alle 25 teilnehmenden Kantone den Entwurf einhellig ab. Für die Kommissionsmehrheit war dieses Ergebnis Grund genug, die parlamentarische Initiative

nicht weiterzuverfolgen und dem Rat mit 15 zu 9 Stimmen deren Abschreibung zu beantragen. Eine Minderheit Rickli wollte die Umsetzung des Vorstosses dennoch weiterverfolgen und beantragte dementsprechend die Verlängerung der Behandlungsfrist. Es müsse endlich etwas dagegen getan werden, dass nie jemand die Verantwortung übernehme, wenn ein Täter während gelockerten Strafvollzugs oder bedingter Entlassung rückfällig werde, appellierte Andrea Martina Geissbühler (svp, BE) an das Nationalratsplenum; zur Sicherheit der Bevölkerung müssten Täter im Zweifel eingesperrt bleiben. Der Nationalrat gab diesem Minderheitsantrag in der Sommersession 2019 mit 101 zu 87 Stimmen bei einer Enthaltung statt, womit er die Behandlungsfrist bis zur Sommersession 2021 verlängerte. Neben der geschlossenen SVP-Fraktion stimmten auch grosse Teile der FDP-, CVP- und BDP-Fraktionen für die Fristverlängerung, während sich das links-grüne Lager abgesehen von der einen Enthaltung geschlossen dagegen stellte.⁴

Kriminalität

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 28.12.1993
HANS HIRTER

Erstmals seit 1988 ist 1992 die Gesamtheit der bei der Polizei angezeigten Verbrechen und Vergehen wieder zurückgegangen. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war eine Abnahme bei den gemeldeten Diebstählen; die angezeigten **Gewaltdelikte** wie Raub oder Körperverletzung nahmen jedoch weiterhin zu. Die wachsende Angst eines Teils der Bevölkerung, Opfer eines Verbrechens zu werden, liess die öffentliche resp. die innere Sicherheit auch zu einem wichtigen politischen Thema werden. Nach einer recht **emotionalen Debatte** im Sommer präsentierte im Oktober sowohl die FDP als auch die CVP ihre Thesen und Vorschläge zu dieser Problematik. Bei der Ursachenforschung vermieden beide Parteien Schuldzuweisungen an politische Gegner oder bestimmte Bevölkerungsgruppen. Sie machten für die wachsende Kriminalität eher allgemeine gesellschaftliche Entwicklungen wie zunehmende Anonymität und Wertewandel verantwortlich. Als Gegenmittel schlugen sie einen Ausbau der Strafverfolgungs- und -vollzugsbehörden vor, was freilich nicht ohne zusätzliches Personal und neue Strafvollzugsanstalten zu bewerkstelligen wäre. Auch Exponenten der SVP äusserten sich in ähnlicher Weise. Bundesrat Koller beauftragte eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe mit der Abklärung der Frage, welche Beiträge das EJPD zur Verbesserung der Situation leisten kann. Wenig Resonanz fand dieses Thema bei der SP, die zwar ebenfalls Vollzugsprobleme konstatierte, sonst aber den Verdacht äusserte, dass dieses Thema von den bürgerlichen Parteien hochgespielt werde, um von den wirtschaftlichen Problemen abzulenken und um Wählerstimmen zu erobern. Zumindest im lokalen Rahmen wurde ihre Anschuldigung bestätigt, als die Zürcher SVP in Wahlkampfinseraten die «Linken und Netten» für die zunehmende Kriminalität verantwortlich machte.⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.11.2008
HANS HIRTER

Die Volksabstimmung über die Volksinitiative fand am 30. November statt und endete mit einem knappen Sieg der Initiantinnen. Die Kampagne war praktisch inexistent gewesen. In den Medien erklärten zwar Politiker und Juristen die Unzulänglichkeiten des Volksbegehrens. Befürworter, die ihre Argumente vortrugen, liessen sich aber kaum finden. Inserate und Plakate waren fast keine auszumachen. Etwas intensiver verlief die Diskussion in der Westschweiz, wo die Initiantinnen und ihre 2001 nach belgischem Vorbild gegründete Organisation „Marche blanche“ und deren Präsidentin Christine Bussat zu Hause sind, und wo sie am Fernsehen auftraten. Von den Parteien stellten sich nur die SVP und die kleinen Rechtsparteien EDU, Lega und SD hinter das Volksbegehr, ohne aber dafür viel Werbung zu machen.

Ähnlich wie 2004 bei der Volksinitiative für die lebenslängliche Verwahrung von Sexual- und Gewalttätern gab es wieder eine Überraschung: Das Volk stimmte der Initiative mit 1'206'323 Ja gegen 1'119'119 Nein zu, und bei den Ständen waren die Befürworter mit 16 4/2 Ja gegen 4 2/2 Nein in der Mehrheit. Die Beteiligung lag mit 47,5% leicht über dem Mittel. Abgelehnt hatten einzig die Westschweizer Kantone Genf, Waadt, Neuenburg und Bern, sowie Obwalden und Appenzell Innerrhoden. Am deutlichsten Ja sagten die Westschweizer Kantone Freiburg und Wallis sowie Tessin, Schwyz, St. Gallen und Schaffhausen. In der Presse wurde dieses Ergebnis als ein Bekenntnis zugunsten der Opfer von Gewalttaten und für härtere Strafen interpretiert. Die Vox-Analyse zeigte, dass trotz der unterschiedlichen Parolen die Parteisympathie keine Rolle für den Abstimmungsergebnis gespielt hatte. Eine gewisse Rolle kam hingegen der formalen Bildung zu, indem Personen mit einem Hochschulabschluss die Vorlage ablehnten, allerdings mit einem Neinanteil von 56% auch nicht überwältigend. Das Hauptargument der Befürwortenden war, dass der sexuelle Missbrauch von Kindern eine derart schwere

Straftat sei, dass sie nie verjähren dürfe.

Abstimmung vom 30. November 2008

Beteiligung: 47,5%

Ja: 1'206'323 (51,9%) / 16 4/2 Stände

Nein: 1'119'119 (48,1%) / 4 2/2 Stände

Parolen: Ja: SVP (3)*, EDU, SD, Lega.

Nein: FDP (2)*, CVP (2)*, SP, GP, BDP, GLP, EVP, LP, CSP, PdA, FPS.

*In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen⁶

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 unwe sentliche 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 **Benzinzollerhöhung** 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.⁷

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESELLSCHAFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds lié à 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 (Litral), 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.⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a traité l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic motorisé afin de maintenir et améliorer les espaces vitaux» (**initiative pour la réduction du trafic**). De nombreux députés ont jugé l'initiative irréaliste, car elle obligerait la Suisse à renoncer à de nombreux accords internationaux et nuirait à l'accord bilatéral sur les transports conclu avec l'UE. En outre, le développement de l'économie helvétique pourrait se trouver compromis par l'initiative, et les régions périphériques se trouveraient marginalisées et pénalisées. Une minorité de droite de la CTT proposa de déclarer nulle l'initiative, car irréalisable. Les députés s'y sont opposés par 120 voix contre 36. Les groupes libéral, radical, démocrate-chrétien et UDC ont recommandé un rejet catégorique sans contre-projet. Dans l'examen de détail, plusieurs minorités se sont toutefois manifestées en faveur d'un contre-projet ou même de l'initiative (minorité rose-verte). Pourtant, aucune proposition ne fit recette auprès des conseillers nationaux qui ont préféré rejeter l'initiative sans contre-projet. Dans le vote sur l'ensemble, le projet fut accepté par 105 voix contre 39 et 24 abstentions. La **Chambre haute** a ensuite rejeté à l'unanimité l'initiative sans contre-projet. Lors des votations finales, l'arrêté fédéral y relatif a été accepté par la petite Chambre et le National, respectivement par 38 voix contre 0 et 110 voix contre 30 et 32 abstentions.⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**" a abouti en janvier avec 105'024 signatures valables. En attendant le contre-projet que le Conseil fédéral avait promis, le PRD et le PDC ont présenté un catalogue de mesures globales pour régler les problèmes de circulation en Suisse. Ces rapports avaient une portée générale; ils devaient à la fois répondre à l'initiative Avanti et à l'initiative parlementaire Giezendanner (fdc, AG) (99.421). Ces deux initiatives avaient comme point commun le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Le document stratégique du PRD, formulé en contre-projet d'Avanti, reprenait ses aspects majeurs, avec une exception pour ce qui concernait l'A1 entre Berne et Zurich; il proposait de limiter l'élargissement à six voies aux goulets entre Haerkingen (SO) et Wiggertal, ainsi qu'au contournement de Zurich. A l'instar du PRD et de l'UDC, le PDC a aussi manifesté, via son rapport, son soutien au percement d'un deuxième tunnel du Gothard. Sa position était toutefois plus tranchée que celle du PRD, car ses priorités allaient à la construction des NLFA et le transfert de la route vers le rail.¹⁰

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Pour préparer son **contre-projet**, le Conseil fédéral s'est basé sur un document qui analysait l'évolution de la charge de trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici à 2020. Pour lui, les flux autour des agglomérations, ainsi que sur quelques tronçons d'autoroute, poseront problème à l'avenir. Une ébauche du contre projet a été rendue public en août, la version définitive est attendue pour le printemps 2002. Elle prévoit d'aménager les tronçons autoroutiers les plus encombrés et de désengorger les axes autour des grandes agglomérations. Le Gothard ne figure pas parmi les routes surchargées. D'après l'étude, c'est essentiellement le trafic Nord-Sud des vacanciers qui cause une cinquantaine de jours de congestion par an. Par conséquent, le percement d'un deuxième tunnel ne se justifiait pas pour le Conseil fédéral. Son contre-projet ambitionnait avant tout de cordonner le développement de la route et du rail en respectant la politique suisse des transports modal du premier vers le second. Toujours pour faire face à l'initiative, le Conseil fédéral proposait qu'un second article constitutionnel soit inséré dans le projet de la nouvelle péréquation financière avec les cantons, donnant à la Confédération une responsabilité en matière de trafic d'agglomération. Sans attendre la portée de cette proposition, le Conseil fédéral a pris deux mesures à court terme. Le crédit alloué aux entreprises de transport régional et local passera de CHF 130 à 170 millions dès 2002, afin de leur permettre de faire face aux investissements les plus importants. Les projets des transports publics en agglomération seront, d'autre part, pris en compte dans la deuxième étape de Rail 2000, ainsi que dans la convention sur les prestations 2003-2006 conclue avec les CFF. Il est à noter que sur la question du percement du Gothard, l'étude de l'Office fédéral des routes (OFRU), commandée par la sous-commission des transports du Conseil national pour l'application de l'initiative Giezendanner (99.421), aboutissait à un résultat totalement opposé de la simulation prise en compte par le Conseil fédéral. Les mesures prônées par la sous-commission l'étaient par conséquent aussi. Afin de pouvoir lancer une consultation et rédiger un message pour le Conseil national, la sous-commission a décidé de ne pas intégrer l'initiative parlementaire dans le débat à venir sur l'initiative Avanti. Elle préférait distinguer les deux textes afin que le peuple puisse en priorité se prononcer sur le principe de la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard (initiative Giezendanner). Bien qu'il n'ait pas à intervenir à ce stade de la procédure,

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 23.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a approuvé le choix de la sous-commission. Seul le PS a manifesté son soutien à l'encontre du Conseil fédéral face à l'initiative Avanti. L'UDC souhaitait clairement le deuxième tunnel routier sous le Gothard et appuyait l'initiative. Le PRD était également favorable au Gothard bis, mais refusait l'idée d'un vote séparé proposé par la sous-commission du Conseil national. Quant au PDC, il demandait au Conseil fédéral d'examiner la compatibilité entre le second tube routier et l'article sur la protection des Alpes.¹¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.05.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de promouvoir **l'initiative « Pour un dimanche sans voitures par saison »**, ses partisans ont joué sur son côté émotionnel, à savoir une utilisation inédite du temps et de l'espace. Il s'agissait d'expérimenter de nouveaux modes de vie (animations spontanées) et formes de mobilité sans danger (vélo, rollers, randonnée...), en particulier pour les plus vulnérables. La population pourrait aussi jouir de journées sans nuisances sonores. Le PS et les Verts se sont ralliés à cette argumentation. Le camp des opposants était composé du Conseil fédéral, des partis de droite (UDC, PRD, PDC, PLS) et des lobbies automobiles et économiques. Ces derniers y voyaient une mesure autoritaire, allant à l'encontre de la liberté individuelle. L'initiative serait même dangereuse car certains véhicules continueraient de circuler. De plus, l'impact écologique serait faible. D'après les opposants, son acceptation aurait des retombées négatives pour le tourisme, l'économie et les travailleurs du dimanche. Elle discriminerait également les habitants de régions périphériques mal desservies en transports publics et bloquerait le trafic international. Les accords bilatéraux signés avec l'UE assurant la liberté des transports seraient ainsi violés.

Initiative „Pour un dimanche sans voitures par saison“

Votation du 18 mai 2003

Participation: 50%
Oui: 881 953 (37,6%) / cantons 0
Non: 1 460 794 (62,4%) / cantons 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS, UDF; USS.
- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PL; UCAPS, Economiesuisse, USAM, USP.
- Liberté de vote: CSC

* Recommandations différentes des partis cantonaux¹³

En réponse à la consultation, **les différents protagonistes acceptaient le permis de conduire à l'essai**, mais sa mise en œuvre était en revanche controversée pour certains. Le PDC craignait trop de bureaucratie et demandait au DETEC de formuler moins d'exigences. L'UDC y voyait une discrimination des nouveaux conducteurs. A l'inverse, les Verts et l'ATE estimaient que les ordonnances n'étaient pas suffisantes pour assurer un comportement routier respectueux de l'environnement. Le DETEC n'a pas tenu compte de ces remarques et le permis de conduire à l'essai constituera le deuxième paquet de mesures, qui entrera en vigueur à partir de la fin 2005.¹⁴

Les opposants au **contre-projet de l'initiative Avanti** se sont fortement engagés durant la **campagne précédent la Votation**. Leurs arguments se sont concentrés sur deux éléments : la construction du tunnel du Gothard, qui sabotait l'objectif d'un transfert du trafic des marchandises de la route au rail, et les coûts très élevés de réalisation de l'initiative (oscillant entre CHF 30 et 40 milliards), alors que l'Etat devait opérer des restrictions budgétaires. Les opposants craignaient également que l'extension de certaines capacités routières favorise un engorgement du réseau. Le PS, les Verts, les organisations de protection de l'environnement, les syndicats, ainsi que le PDC, contre la recommandation de la direction de son parti, ont apporté leur soutien aux adversaires du contre-projet. Les partisans d'Avanti ont pu compter sur l'appui du PRD, de l'UDC et des associations d'entrepreneurs. L'UDC a toutefois reproché à ses partenaires «leur mollesse» et leur manque d'engagement dans la campagne en comparaison de leurs rivaux. Les partisans ont vanté le concept du contre-projet qui permettait à la fois de promouvoir le trafic privé et les transports publics, et dont le financement était assuré à long terme par l'utilisation des taxes à affectation spéciale payées par les automobilistes. Ils récusaient les chiffres avancés par les opposants et avançaient à la place la somme de CHF 20 milliards. Tout en défendant le texte soumis au vote, Moritz Leuenberger, ministre en charge du dossier, n'a pas caché ses réserves sur les modifications apportées par le parlement. Il a estimé qu'il appartenait à ce dernier de défendre ses propositions.

Contre-projet de l'Assemblée fédérale relatif à l'initiative populaire "Avanti" Votation du 8 février 2004

Participation : 45,6%
Oui : 800 632 (37,2%) / cantons: 0
Non : 1 351 500 (62,8%) / cantons: 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui : PRD (1*), UDC (5*), PLS, PSL, Lega ; Economiesuisse, USAM.
 - Non : PS, PDC (5*), PES, PEC, PCS, PST, DS, UDF ; USS, CSC.
- * Recommandations différentes des partis cantonaux

Le contre-projet Avanti a été **rejeté par 62,8% des votants et tous les cantons**. La plus forte opposition a été enregistrée aux Grisons (74,5% de non), à Uri (73,6%) et au Valais (71,8%). A l'autre bout de l'échelle, le Tessin (55,7%), Zoug (58,1%) et Schwyz (58,3%) se sont montrés les plus favorables. D'après les résultats de l'analyse Vox, il y a des différences entre les diverses régions linguistiques quant au rejet du contre-projet. Alors qu'en Suisse allemande et au Tessin le motif principal du rejet est d'empêcher la construction du second tube du Gothard, la Suisse francophone met en exergue l'importance des coûts. Les partisans et adversaires du contre-projet se sont rejoints sur la nécessité d'investir dans les transports publics d'agglomérations. Selon l'Analyse Vox, le comportement de vote dénote un fossé gauche/droite : les personnes à gauche de l'échiquier politique rejettent le contre-projet, tandis que celles qui se situent à droite l'acceptent de justesse. La position relative à la politique de protection de l'environnement a influencé la décision de manière quasi identique. Le comportement des sympathisants des partis montre que le scepticisme s'était largement répandu dans le camp bourgeois. A l'inverse, la gauche a su motiver ses sympathisants à participer au vote. Deux tiers des sympathisants du PDC ont suivi la recommandation de leur parti.¹⁵

La **consultation sur le programme d'action visant à augmenter la sécurité routière «Via sicura»** s'est terminée au printemps. Le PDC, le PLR et l'UDC ont rejeté globalement le projet, tandis que le PS l'a soutenu avec des réserves mineures. Tant les partis bourgeois que les associations représentant les intérêts de l'industrie automobile et du transport routier privé ont critiqué la criminalisation des automobilistes induite, selon eux, par le programme sous prétexte de lutter contre une minorité de graves délinquants routiers. À l'inverse, les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Campagne et de Soleure ont réclamé des sanctions plus sévères contre les chauffards.¹⁶

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

Die Delegiertenversammlung der CVP fasste die **Nein-Parole zum Rebbaubeschluss** – als einzige bürgerliche Regierungspartei – und **zu den Strassenbau- und AKW-Initiativen** (Strassenbauinitiativen: freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, «Stopp dem Beton»); AKW-Initiativen: Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium). **Zustimmungen** fanden hingegen **der Energieartikel und die Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Bei den Volksinitiativen zeigte sich eine gewisse Opposition der Frauen und des Nachwuchses: Der Vorstand der CVP-Frauen empfahl die Ja-Parole zur Moratoriumsinitiative und die Junge CVP unterstützte die Kleeblattinitiativen.¹⁷

Ende Juli forderte nach der SVP und der FDP auch die CVP überraschend die Planung einer zweiten **Tunnelröhre** durch den Gotthard, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Während die Nidwaldner und Schwyzer Christlichdemokraten den Vorstoss begrüssten, stiess er bei den Urnern und Luzernern auf Kritik. Sie monierten, dass die Forderung nicht breiter diskutiert und dass insbesondere Uri als betroffener Kanton zu wenig in die Meinungsbildung miteinbezogen worden war.¹⁸

An ihrer ersten Versammlung mit zwei eigenen Bundesräten beschlossen die SVP-Delegierten in Wil (SG) dreimal die Ja-Parole für die Abstimmung vom 8. Februar. Bundesrat Blocher, der das Nein der Regierung zur **Verwahrungsinitiative** vertrat, wies darauf hin, dass er über die politischen Schwerpunkte des Bundesrats spreche, bevor die erste Bundesratssitzung in der neuen Zusammensetzung stattgefunden habe. Er sei beauftragt zu sagen, was Bundesrat und Parlament dazu bewogen habe, die Initiative abzulehnen, seine persönliche Meinung spielle hier keine Rolle. Die Delegierten befürworteten die Initiative mit 398:16 Stimmen, den Gegenentwurf zur Avanti-Initiative mit 282:25 und die Mietrechtsrevision mit 311:52 Stimmen.¹⁹

1) AB NR, 1999, S. 187 ff.; Vgl. dazu auch Plädoyer, 1999, Nr. 4, S. 8-11

2) BBI, 2011, S. 8195 ff.

3) AB NR, 2012, S. 1373 ff.; AB NR, 2012, S. 1580 ff.; AB NR, 2012, S. 1815; AB NR, 2012, S. 267 ff.; AB SR, 2012, S. 408 ff.; AB SR, 2012, S. 776 ff.; AB SR, 2012, S. 932; BBI, 2012, S. 8153 ff.; NZZ, 8.7.12

4) AB NR, 2019, S. 1310 ff.; Ergebnisbericht Vernehmlassung Pa.Iv. 13.430; Kommissionsbericht RK-NR vom 14.2.19

5) NZZ, 15.4., 29.10. und 16.11.93; BZ, 13.10.93; BaZ, 29.10. und 28.12.93; Presse vom 1.11.93; TA, 10.11. und 12.11.93; Politische Rundschau 72/1993.

6) BBI, 2009, S. 605 ff.; Presse vom 1.12.08; Krömler, Oliver / Milic, Thomas / Rousselot, Bianca, Vox – Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 30. November 2008, Zürich und Bern 2009.; Presse vom 1.10.-29.11.08; LT, 24.11.08 (zum Fehlen einer Kampagne).

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

8) Presse du 16.7.99.

9) BO CE, 1999, p. 540 ss. et 598; BO CN, 1999, p. 1405; FF, 1999, p. 4658 s.; BO CN, 1999, p. 29 ss.

10) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1.26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.

11) LT, 19.01.; LT, 7.7 et 6.8.01; presse du 23.8.01.

12) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.

13) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.

14) LT, 27.11.03 (résultats de la consultation); TG, 27.11.03.

15) FF, 2004, p. 2045 s; Hirter, Hans / Linder, Wolf, Vox, Analyse des votations fédérales du 8 février 2004, Berne 2004; presse du 9.2.04.; Presse du 9.2.04.; Presse du mois de janvier.

16) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).

17) Presse vom 19.2.90; Bund vom 23.8.90 und LNN vom 27.8.90; Pressedienst JCVP, Nr. 11/90; CVP-Pressedienst, Nr. 7/90,

S. 56.

18) Presse vom 28.7.01; NLZ und TA, 31.7.01; TA, 10.8.01.

19) Presse vom 12.1.04.