

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **11.04.2024**

Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Grosse Parteien, Strassenverkehr
Akteure	Graubünden, Nidwalden
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

Berclaz, Philippe
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Grosse Parteien, Strassenverkehr, Nidwalden, Graubünden, 1990 – 2015*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 11.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	4
Parteien	4
Grosse Parteien	4

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

L'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit" a abouti avec 107'570 signatures valables. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscrit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (affaissement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes.** Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, Adl, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
- Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et

démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas crain de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d'Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.³

In Beantwortung eines Postulats der KVF-SR hatte der Bundesrat Ende 2010 seinen Grundlagenbericht zu den anstehenden **Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Gotthard-Strassentunnel** präsentiert. Während der Zeitplan (2020–2050) weitgehend unbestritten war, gab die Frage nach dem Sinn und Zweck einer zweiten Tunnelröhre sowie deren Vereinbarkeit mit dem Alpenschutztarif Anlass zu heftigen Diskussionen. Unterstützt von VCS, WWF und weiteren Umweltschutzorganisationen propagierte die Alpeninitiative die komplette und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, begleitet von einem Fahrverbot für überregional verkehrende Lastwagen zwischen Biasca und Erstfeld sowie einem Verladeshuttle für PKWs auf der alten Bahnstrecke zwischen Airolo und Göschenen. Der Bundesrat hielt im Bericht fest, den kostspieligen Bau einer zweiten Röhre, dessen Investitionskosten das Bundesamt für Straßen (Astra) auf CHF 2 Mrd. (bei jährlichen Unterhaltskosten CHF von 10 Mio.) schätzt, mit seinem Verlagerungskonzept (Güter durch den neuen Eisenbahn-Basistunnel, Personen durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel) vermeiden zu wollen. Zudem wies die Regierung auch auf die möglichen verfassungsrechtlichen Konsequenzen einer zweiten Strassentunnelröhre in Bezug auf den Alpenschutztarif hin. Wirtschaftskreise und mit ihnen viele bürgerliche Politiker aus den hauptsächlich vom Transitverkehr betroffenen Kantonen sahen bei einer richtungsgtrennten, einspurigen Verkehrsführung keinen Widerspruch zum Alpenschutztarif und forderten den Bau einer zweiten Tunnelröhre (dessen Baukosten sie auf die Hälfte des vom Astra errechneten Betrags schätzten) vor Beginn der Sanierungsarbeiten. Im Verlauf des Berichtsjahrs tendierten die Tessiner, Urner und Bündner Regierungen verstärkt zur Option zweite Röhre. Dabei betonten die beiden Letzteren, am Alpenschutztarif festhalten zu wollen. Die Bündner Regierung drohte für den Fall der Vollsperrung des Strassentunnels mit der Kontingentierung von Güterfahrten auf der A13 am San Bernardino. Das Gotthard-Komitee, die Interessengemeinschaft der 13 Kantone und der Wirtschaft entlang der Gotthard-Achse, vermochte im Sommer des Berichtsjahrs keinen Entscheid für oder gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels zu fällen.⁴

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.⁵

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a donné une suite favorable à l'initiative Brändli (UDC, GR) pour le **reclassement de la route du Prättigau** (GR) via un complément à l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le Conseil fédéral a proposé de rejeter l'initiative, car il jugeait non opportun l'inclusion d'une route considérée comme principale dans le réseau déjà planifié des routes nationales. Néanmoins admettant la nécessité du contournement de Saas et la difficulté qu'éprouvait le canton des Grisons à couvrir ses dépenses routières, il a mis sur pied une ordonnance portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Dans celle-ci, la liaison N13 Landquart-Klosters/station de transbordement du tunnel de la Vereina est inclue dans le réseau des routes nationales. Par cette ordonnance, le Conseil fédéral a trouvé une solution acceptable en collaboration avec le canton dans le cadre du programme pluriannuel en cours pour les routes principales. Lors des votes, le Conseil national et le Conseil des Etats ont non seulement approuvé le rapport de la Commission mais aussi l'Ordonnance de

l'Assemblée fédérale portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.⁶

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 22.09.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie bereits 1988 bei der Gesamtverkehrskonzeption konnte sich die SVP auch beim Energieartikel nicht zu einer Unterstützung der Vorlage ihres eigenen Bundesrates durchringen. An der Delegiertenversammlung der SVP in Einsiedeln standen 97 Befürworter genau 97 Gegnern, unter Anführung von Nationalrat Blocher (ZH), gegenüber, worauf die Stimmfreigabe beschlossen wurde. Freilich gaben wichtige Kantonalsektionen, darunter diejenigen von Aargau, Bern und Graubünden, die Ja-Parole aus. Die beiden Atominitiativen (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium) wurden von den Delegierten mit überwältigendem Mehr zur Ablehnung empfohlen, nur für die **Revision des Strassenverkehrsgesetzes** wurde die Ja-Parole beschlossen. Zum Abstimmungspaket im Frühling gab die SVP die **Ja-Parolen zum Rebbaubeschluss und zur Revision der Bundesrechtspflege** heraus, empfahl hingegen alle Strassenbauinitiativen (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, «Stopp dem Beton») zur Ablehnung.⁷

PARTEIEINCHRONIK
DATUM: 31.12.2014
MARC BÜHLMANN

Auch 2014 musste die **CVP** bei den **Gesamterneuerungswahlen in die kantonalen Parlamente** Federn lassen. Per Saldo verloren die Christlichdemokraten in sechs Kantonen (BE, GL, GR, NW, OW, ZG) sechs Sitze. Einzig im Kanton Glarus konnte die Mandatsgrösse verteidigt werden. Bitter war die Niederlage im Kanton Bern, wo die CVP ihren einzigen Sitz verlor. Nachdem die Partei im Vorjahr überraschend ein Mandat im Kanton Neuenburg gewonnen hatte und dadurch in allen kantonalen Parlamenten vertreten war, musste sie 2014 also verkraften, dass sie im Kanton Bern keine gesetzgeberische Kraft mehr ist. Immerhin konnte man sich in den Kantonen Zug und Obwalden mit je einem Sitzverlust als stärkste Partei behaupten. Die Verluste führten allerdings dazu, dass die CVP bei der Betrachtung aller Kantone mit total 454 Mandaten nur noch knapp vor der SP (total 453 Sitze) drittstärkste kantonalparlamentarische Legislativkraft ist (hinter der SVP mit 573 Sitzen und der FDP mit 521 Sitzen).

WAHLEN
DATUM: 31.12.2014
MARC BÜHLMANN

Bei den **kantonalen Parlamentswahlen** 2014 konnte die **FDP** die massiven Verluste vom Vorjahr etwas bremsen. Zwar verlor der Freisinn per Saldo acht Sitze, in den Kantonen Bern, Glarus und Obwalden konnte er seine Mandatszahl aber halten. In Bern überholte die FDP mit einem leichten Wählerzuwachs gar die BDP und wurde zweitstärkste Kraft hinter der SVP. Auch in Glarus konnte der zweite Platz hinter der Volkspartei verteidigt werden. Im Kanton Graubünden verlor die FDP zwar vier Sitze, die vor allem an die SVP gingen, konnte ihre Vorrangstellung aber halten. In den Kantonen Nidwalden und Zug schliesslich mussten die Freisinnigen je zwei Mandate abgeben. Trotz der Sitzverluste blieb die FDP gesamthaft zweitstärkste Legislativkraft über alle Kantone betrachtet – auch hier hinter der SVP. Mehr als jeder fünfte der total 2'559 Parlamentssitze (ohne AI) ist ein FDP-Mandat (20,4%).

WAHLEN
DATUM: 31.12.2014
MARC BÜHLMANN

Die Regierungsmandate der **FDP** konnten im Berichtsjahr bei den sechs kantonalen **Gesamterneuerungswahlen für die Exekutive** konsolidiert werden. In den drei Kantonen (GL, NW, OW), in denen jeweils ein FDP-Regierungsmittel zurücktrat, konnten die Sitze ohne Probleme verteidigt werden. Auch alle Bisherigen wurden, teilweise bravurös, bestätigt. Damit konnte die Baisse vom Vorjahr, als der Freisinn gleich fünf Exekutivmandate abgeben musste, vergessen gemacht werden. Mit 42 der insgesamt 156 kantonalen Exekutivsitze blieb denn die FDP auch 2014 die stärkste kantonale Regierungskraft knapp vor der CVP, die Ende 2014 total 39 Sitze hielt. Nur in den Kantonen Wallis und Appenzell Innerrhoden waren die Freisinnigen nicht in der Regierung vertreten.

WAHLEN
DATUM: 31.12.2014
MARC BÜHLMANN

Per Saldo konnte die **SP** in den sechs im Berichtsjahr stattfindenden kantonalen **Parlamentswahlen** um einen Sitz zulegen. Im Kanton Bern mussten trotz leichtem Wählerzuwachs zwei und in den Kantonen Glarus und Zug je ein Sitz abgegeben werden. Dafür hatten die Genossen in Nidwalden und in Graubünden etwas zu feiern. Im Kanton Graubünden konnten drei Sitze gewonnen werden und im Kanton Nidwalden wurde nicht nur der Wähleranteil verdoppelt, sondern auch die Sitzzahl verdreifacht. Die Sozialdemokraten haben im Innerschweizer Kanton neu drei Sitze inne. Im Kanton Obwalden, wo die SP ebenfalls traditionell schwach ist, konnten die sechs bisherigen Mandate gehalten werden. Neu sassen auf 453 der total 2'559 kantonalen Parlamentssitze (ohne AI) Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten, was einem Anteil von 17,7% entspricht. Damit liegt die SP praktisch gleichauf mit der CVP, die Ende des Berichtsjahrs über 454 Sitze verfügte, aber hinter der SVP (573 Mandate) und der FDP (521 Mandate).

WAHLEN
DATUM: 31.12.2014
MARC BÜHLMANN

Die **SP** war die einzige Partei, die bei den 2014 in sechs Kantonen stattfindenden regulären **Regierungswahlen** einen Verlust hinnehmen musste: Der Regierungsrat des Kantons Glarus ist nach der Abwahl der SP-Vertreterin Christine Bickel rein bürgerlich besetzt. Immerhin konnten sich die Genossen mit der Verteidigung der links-grünen Mehrheit im Kanton Bern etwas trösten, alle drei SP-Regierungsmitglieder wurden wiedergewählt. Auch in Graubünden konnten die Sozialdemokraten ihren Regierungssitz verteidigen. Allerdings scheiterten die Genossen in Zug mit ihrem Angriff auf das vor acht Jahren verlorene Exekutivmandat. Die SP hält damit Ende 2014 noch rund jedes fünfte Regierungsmandat (20,5%). Damit ist sie die dritt wichtigste Regierungskraft in den Kantonen – hinter der FDP (26,9%) und der CVP (25%), aber noch vor der SVP (14,1%). Total hielten die Sozialdemokraten Ende Jahr 32 der total 156 kantonalen Exekutivmandate.

PARTEICHRONIK
DATUM: 07.11.2015
MARC BÜHLMANN

An ihrer Delegiertenversammlung Mitte November in Solothurn wählte die **Junge CVP Schweiz** einen neuen Präsidenten. Zum Nachfolger von Jean-Pascal Ammann (LU) wurde Tino Schneider (GR) gewählt. Der 24-Jährige war bei den Bündner Wahlen 2014 als jüngster Grossrat des Kantons Graubünden gewählt worden. Schneider studiert an der Universität Bern Geschichte. Er wolle die Medienpräsenz der Jugendsektion der CVP erhöhen, gab er der Zeitung Südostschweiz zu Protokoll.⁸

1) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; BüZ, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.
2) Presse des 18.7. et 19.7.90; BaZ, 21.7.90.; NZZ et JdG, 4.9.90.; Presse des 27.7., 31.7., 8.8. et 9.8.90; NZZ, 28.7 et 4.8.90;
BaZ, 1.8.90; SGT, 7.8.90; LNN, 13.8.90; 24 Heures, 14.8.90; DP, 1004, 16.8.90.
3) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.
4) Presse vom 16.2.11, CdT, 30.3. (Kostenschätzungen der Tessiner Bauunternehmer), 31.3. (Verladekonzept der Alpeninitiative) und 9.5.11; SoS, 21.4., 28.5. und 19.12.11; NLZ, 16.6.11 (Gotthard-Komitee); NZZ, 21.11.11.
5) Presse du 16.7.99.
6) FF, 2000, p. 3015 ss. et 3026 ss.; BO CN, 2000, p. 902 ss. et 1210; BO CE, 2000, p. 393 et 723.
7) Presse vom 26.2. und 20.8.90; SVP-Pressedienst vom 21.8.90 (S. 11 f.); SGT vom 22.9.90; SVP-Ja (1990). Nr. 9, S. 1 f.
8) Medienmitteilung JCVP vom 12.11.15; SGR, 9.11.15