

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Parteien
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
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

Beer, Urs
Bernath, Magdalena
Bühlmann, Marc
Müller, Eva
Rinderknecht, Matthias

Bevorzugte Zitierweise

Beer, Urs; Bernath, Magdalena; Bühlmann, Marc; Müller, Eva; Rinderknecht, Matthias
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Parteien, Strassenverkehr, 1990 –
2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Parteien, Verbände und Interessengruppen	1
Parteien	1
Grosse Parteien	1
Linke und ökologische Parteien	2
Liberale Parteien	4
Konservative und Rechte Parteien	4

Abkürzungsverzeichnis

EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
FTP	Fonds de financement des transports publics

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 03.08.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Bei den eidgenössischen Abstimmungen fasste die FDP die **Ja-Parole zum Rebbaubeschluss** und zum **Energieartikel** – diese beiden Beschlüsse waren allerdings ziemlich umstritten – sowie zur **Reorganisation der Bundesrechtspflege** und zur **Strassenverkehrsgesetzrevision**. Klare Nein-Parolen ergaben sich zu allen sechs zur Abstimmung kommenden Volksinitiativen (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium und «Stopp dem Beton»).¹

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 27.08.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

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.²

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 21.09.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Für die eidgenössischen Abstimmungen beschloss der Parteivorstand der SP Stimmfreigabe zum Rebbaubeschluss, ein **Ja zu** den Volksinitiativen für die **Beschränkung des Strassenbaus** (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, «Stopp dem Beton») und ein Nein zur Änderung des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege. Beim zweiten Abstimmungspaket empfahl die SP die Ja-Parole **zum Energieartikel und zu den beiden Atominitiativen** (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium) und die Nein-Parole zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Bei den Strassenbauvorlagen machten allerdings die meisten französischsprachigen Kantonalparteien den ökologischen Kurs der Parteileitung nicht mit.³

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.⁴

PARTEICHRONIK
DATUM: 11.12.1996
EVA MÜLLER

Im Dezember kam es zu einem SP-Hauskrach zwischen Parteipräsident Bodenmann und Bundesrat Leuenberger. Bodenmann hatte kurz vor einem Treffen zwischen **Leuenberger und dem österreichischen Verkehrsminister telefonisch beim österreichischen Verkehrsministerium interveniert** und geraten, nicht auf die bundesrätlichen Vorschläge einzugehen. Leuenberger warf Bodenmann daraufhin via Medien vor, die bilateralen Verhandlungen mit der EU zu torpedieren. Auch die bürgerlichen Parteien kritisierten den europapolitischen Sololauf Bodenmanns harsch. In einer Erklärung hiess die SP-Fraktion die internationalen Kontakte ihres Präsidenten

jedoch ausdrücklich gut.⁵

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 28.07.2001
MAGDALENA BERNATH

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.⁶

ANDERES

DATUM: 12.08.2003
MAGDALENA BERNATH

In einem Positionspapier zur **Verkehrspolitik** wies die FDP darauf hin, dass es nur dank der Mobilität sichere Arbeitsplätze in der Schweiz gebe. Die Verkehrsinfrastruktur zu Lande, zu Wasser und in der Luft müsse aus einer Gesamtschau heraus regelmässig erneuert und bei Bedarf ausgebaut werden, ohne jedoch die natürlichen Lebensgrundlagen zu gefährden. Deshalb plädierten die Freisinnigen für eine Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen und in den Agglomerationen, wie sie der hängige Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative vorsieht. In diesem Sinne trete die FDP auch für eine zweite Strassentunnelröhre durch den Gotthard ein, sofern die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn nicht behindert werde. Die Neat trage sie weiterhin mit.⁷

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 04.02.2013
MARC BÜHLMANN

An ihrer Versammlung in Zürich Anfang Februar stimmten die FDP-Delegierten einem von Parteipräsident Müller bereits Mitte Januar präsentierten Strategiepapier zur **Infrastrukturpolitik** zu, das als Mittel gegen zunehmend überfüllte Züge und verstopfte Strassen einen starken Ausbau des Angebotes an Schienen- und Strasseninfrastruktur fordert: Viertelstundentakt der Intercity-Züge auf der Ost-West-Achse im Sinne einer „S-Bahn-Schweiz“, die Behebung von Engpässen im Schienennetz, die rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, eine zweite Gotthardröhre und ein besseres Strassenangebot für Zubringer in die Agglomerationen. Auch ein späterer Schulbeginn, um die Rushhour zu entschärfen, wurde diskutiert. Bei der Finanzierung dieses Ausbaus blieb das Papier vage, wollte aber stärker auf das Nutzerprinzip abstellen, das auf der Idee von Mobility-Pricing beruht. Zudem will die FDP eine Entflechtung der Finanzierung der Verkehrsträger, konkret einen Bahn- wie einen Strasseninfrastrukturfonds, wobei letzterer nicht mehr zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beigezogen werden soll.⁸

Linke und ökologische Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 06.09.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Parolen zu den eidgenössischen Abstimmungen **deckten sich mit denjenigen der GPS.**⁹

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 10.09.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die GPS empfahl die **Ja-Parolen zu den Strassenbauinitiativen** (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, «Stopp dem Beton») **und zu allen Energievorlagen** (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium, Energieartikel); die Revision des Strassenverkehrsgesetzes, der Rebbaubeschluss und die Revision der Bundesrechtspflege lehnte sie hingegen ab.¹⁰

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 13.09.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Zu den eidgenössischen Abstimmungen fasste die PdA die **Ja-Parole zu den Kleeblattinitiativen** (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon) **und zu allen Energievorlagen** (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium, Energieartikel), zur Ablehnung empfohlen hat sie hingegen den Rebbaubeschluss, die Revisionen der Bundesrechtspflege und des Strassenverkehrsgesetzes. Bei der Volksinitiative «Stopp dem Beton» konnte sich die PdA auf nationaler Ebene nicht auf eine Parole einigen.¹¹

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 06.05.1996

EVA MÜLLER

An einer Delegiertenversammlung zur Verkehrspolitik im Mai lehnten die Grünen **jede Lockerung der 28-Tonnen-Limite für den Schwerverkehr** als Zugeständnis in den bilateralen Verhandlungen mit der EU ab. Ein Antrag der Zürcher Sektion für eine ausdrückliche Referendumsdrohung bei einer Aufweichung der 28-Tonnen-Limite kam knapp durch. Weiter sprachen sich die Grünen dafür aus, eine **leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zur Finanzierung der Neat** einzuführen.¹²

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 15.08.1998

URS BEER

Der Parteitag der GP vom 15. August in Schaffhausen stand in erster Linie im Zeichen der Verkehrspolitik. Einstimmig wurde die **Ja-Parole für die LSVA** gefasst. Mehr Anlass zu Diskussionen bot die Vorlage über die Finanzierung der Bahninfrastruktur (Finöv). 1992 hatten die Grünen die Neat-Netzvariante mit einem Referendum bekämpft. Der pragmatischen Haltung von Vorstand und Fraktion, beim Entscheid über die Neat auch staats- und realpolitische Aspekte zu berücksichtigen, erwuchs Widerstand aus der fundamentalistischen Strömung der Partei. Das **Ja zur Finöv fiel allerdings klar** aus. Ferner verabschiedeten die Delegierten ein verkehrspolitisches Positionspapier. Darin forderten sie ein kinder-, umwelt- und sozialverträgliches Gesamtverkehrskonzept und machten sich für eine Vollkostenrechnung aller Verkehrsträger stark. Für die Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite wollen sich die Grünen nicht mehr engagieren. Gleichzeitig bekundete die GP ihre Unterstützung für vier verkehrspolitische Initiativen, so z.B. für die «Verkehrshalberungsinitiative» oder die Initiative für Tempo 30 innerorts.¹³

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 14.02.2001

MAGDALENA BERNATH

Anfangs Jahr beschloss der Parteivorstand die Ja-Parole zur Volksinitiative **„Ja zu Europa“**. Die Baselstädtischen und die Luzerner Grünen hingegen beschlossen Stimmfreigabe, die Berner und die Schaffhauser stimmten für ein Nein, und die übrigen 15 Kantonalparteien schlossen sich der Mutterpartei an. Ebenfalls ein Ja empfahlen die Grünen zur Initiative **„Strassen für alle“**.¹⁴

PARTEICHRONIK

DATUM: 14.04.2004

MAGDALENA BERNATH

Im April beschlossen die Grünen die Ja-Parole zu den beiden Atominitiativen **„Strom ohne Atom“** und **„Moratorium Plus“**, zur Initiative **„Gleiche Rechte für Behinderte“**, zur Lehrstelleninitiative, zur Initiative **„Ja zu fairen Mieten“**, zur Sonntagsinitiative, zur Gesundheitsinitiative der SP sowie zur Revision des Bevölkerungs- und Zivildienstgesetzes. Umstritten war einzig die Vorlage zur Armee XXI, zu der die Delegierten auf Antrag des Vorstandes mit 43:16 Stimmen bei 8 Enthaltungen leer Einlegen empfahlen; der Antrag, die Nein-Parole herauszugeben, wurde mit 44:29 Stimmen abgelehnt. Anschliessend verabschiedeten die Grünen eine Resolution, worin sie wegen der ihrer Ansicht nach völkerrechtswidrigen Intervention der USA im Irak den Umzug der UNO von New York in die neutrale Schweiz nach Genf anregten. Zu reden gab schliesslich die **Erhöhung des Mitgliederbeitrags**, welcher erstmals seit dem 20-jährigen Bestehen der Partei angehoben wurde (von 25 auf 35 Fr. pro Jahr). Dadurch verfügt die nationale GP neu über ein Jahresbudget von knapp 500'000 Fr.¹⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 11.11.2013

MARC BÜHLMANN

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die **„Bahnkarte 25“** soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.¹⁶

Liberale Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 03.09.1990

MATTHIAS RINDERKNECHT

Für alle **vier Strassenbauinitiativen** (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, «Stopp dem Beton»), für die **beiden AKW-Initiativen** (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium) und für den **Energieartikel** empfahl der LdU die **Ja-Parole**. Die Revisionen der Bundesrechtspflege und des Strassenverkehrsgesetzes sowie den Rebbaubeschluss lehnte er hingegen ab.¹⁷

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 03.09.1990

MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie die drei bürgerlichen Bundesratsparteien hat auch die LP zu **sämtlichen** zur Abstimmung gelangenden **Volksinitiativen** (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium und «Stopp dem Beton») die **Nein-Parole** ausgegeben. **Abgelehnt** hat sie aber auch den Verfassungsartikel zur **Energiepolitik**. Zustimmung fanden hingegen der Rebbaubeschluss, die Neuorganisation der Bundesrechtspflege und die Revision des Strassenverkehrsgesetzes.¹⁸

PARTEICHRONIK

DATUM: 20.12.1990

MATTHIAS RINDERKNECHT

Parteipräsident Jaeger (SG) hatte sich aber auch exponiert, als er mit verschiedenen Mitgliedern anderer Parteien an der Besetzung des Geländes des geplanten Waffenplatzes Neuchlen-Anschwilen (SG) teilnahm. Dies trug ihm anlässlich des Parteitages in Aarau vehemente **Kritik** namentlich von einigen Zürcher Delegierten ein; trotzdem wurde er mit 130 von 160 Stimmen für zwei weitere Jahre als Parteipräsident bestätigt. Der **wichtigste Geldgeber** der Partei, der Migros Genossenschaftsbund (MGB) **kündigte** dem LdU hingegen den 1979 abgeschlossenen Zusammenarbeitsvertrag auf Ende 1992; damit müsste der LdU inskünftig ohne den bisher von der Migros geleisteten jährlichen Beitrag von 3 Mio Fr. auskommen. Der MGB, in dessen fünfköpfiger Führungsspitze nur noch Jules Kyburz Mitglied des LdU ist, kritisierte das Vorgehen gegen den Zürcher Regierungsrat Gilgen und zeigte sich auch über Jaegers Solidarisierung mit den Besetzern des Baugeländes des Waffenplatzes Neuchlen-Anschwilen und über die LdU-Unterstützung für die «Stopp dem Beton»-Initiative verärgert.¹⁹

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 01.10.1991

MATTHIAS RINDERKNECHT

Im Legislaturprogramm äusserte sich die LP auch zugunsten einer **raschen Parlamentsreform**, für die **Anhebung des Rentenalters für Frauen auf 65 Jahre** und für die **Förderung des Wohneigentums**. Im Bereich der Verkehrs- und Umweltpolitik forderte Nationalrat und Transportunternehmer Friderici (VD) die rasche Fertigstellung des Autobahnnetzes sowie die Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen für Lastwagen. Die Probleme im Asylbereich könnten gemäss den Liberalen durch eine Kontingentierung der Asylbewerber gelindert werden. Auch die Zauberformel wurde in Frage gestellt; gemäss den Liberalen sollten die Sozialdemokraten aus der Regierung austreten, um der Exekutive mehr Effizienz zu verleihen.²⁰

Konservative und Rechte Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 07.05.1990

MATTHIAS RINDERKNECHT

Zu den eidgenössischen Abstimmungen hat die AP folgende Parolen ausgegeben: Nein zu den Volksinitiativen über den Strassenbau (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon und «Stopp dem Beton») und die AKW-Politik (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium) sowie zum Energieartikel und dem Rebbaubeschluss, **Ja zu den Revisionen der Bundesrechtspflege und des Strassenverkehrsgesetzes**.²¹

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 20.08.1990

MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Parolen der SD zu den eidgenössischen Abstimmungen deckten sich mit denen der meisten linken und grünen Parteien: Der Zentralvorstand fasste die **Ja-Parolen zu den Volksinitiativen zum Strassenbau** (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon, und «Stopp dem Beton») und **zur AKW-Politik** (Ausstieg aus der Atomenergie, Moratorium) **sowie zum Energieartikel**; die Revision der Bundesrechtspflege und des Strassenverkehrsgesetzes sowie den Rebbaubeschluss empfahl er hingegen zur Ablehnung.²²

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 27.08.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die EVP fasste bei den eidgenössischen Abstimmungen die **Ja-Parole** zu den **Kleeblattinitiativen** (freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil, autobahnfreies Knonauer Amt, autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon), empfahl hingegen die «Stopp dem Beton»-Initiative zur Ablehnung, ebenso den Rebbaubeschluss. Stimmfreigabe wurde zur Revision der Bundesrechtspflege gegeben. Beim zweiten Abstimmungspaket entschied sich der Zentralvorstand mit 27:3 Stimmen für die Unterstützung der **AKW-Moratoriumsinitiative**, hingegen mit 8:17 zur Ablehnung der Ausstiegsinitiative. Der **Energieartikel** wurde gutgeheissen und die Revision des Strassenverkehrsgesetzes zur Ablehnung empfohlen.²³

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 19.08.1996
EVA MÜLLER

Die FPS forderte die Aufhebung des Neat-Beschlusses, da diese **unnötig und nicht finanzierbar sei**. Stattdessen drängte sie auf einen sofortigen Bau eines **zweiten Strassentunnels am Gotthard**.²⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.07.1997
EVA MÜLLER

Spätestens nach massiven Sitzverlusten bei den Wahlen im Kanton Aargau im März besann sich die Freiheits-Partei auf ihr Kerngeschäft, auf das Lobbying für automobile Bürger, zurück. Unter dem Motto «Kampf dem Stau» beschloss sie an einem Parteitag im Mai, **gleich vier verkehrspolitische Volksinitiativen zu lancieren**. Mit der ersten Initiative soll die Umsetzung der vom Volk beschlossenen Alpeninitiative verhindert werden. Zwei weitere fordern eine zweite Strassentunnelröhre durch den Gotthard sowie den Ausbau der A1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren. Mit einer vierten Initiative soll das Beschwerderecht der Verbände in Sachen Umwelt- und Naturschutz sowie Raumplanung abgeschafft und der Gang vor Bundesgericht nur noch einzelnen Beschwerdeführern ermöglicht werden. Die in den letzten Jahren erfolgte Konzentration auf die Themen Asyl und Ausländer bezeichneten der Gründer der Partei, Nationalrat Michael Dreher (ZH), und Parteipräsident Roland Borer (SO) als Fehler. Mit der Themenrückkehr auf die drei «A» - **Ausgaben, Abgaben und Auto** - will sich die Freiheits-Partei auch klarer gegen die Schweizer Demokraten und den Zürcher Flügel der SVP abgrenzen.²⁵

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 27.08.2001
MAGDALENA BERNATH

Gemäss Parteipräsident Ruedi Aeschbacher (ZH) bewegten sich Teile der FDP und der CVP vermehrt nach rechts, während die SP keine klare, linke Linie mehr verfolgte. Die weit verbreitete Orientierungslosigkeit sei für die EVP eine Chance, da sie nach dem Verschwinden des LdU praktisch allein einen **klaren Kurs der Mitte** verfolgte. Dass die EVP sich als **Zentrumspartei** verstand, zeigte sich auch in ihren Parolen: Während sie zusammen mit den Bürgerlichen die Volksinitiative für tiefere Arzneimittelpreise und die Begehren der GSoA ablehnte sowie die Militärgesetzrevisionen befürwortete, stimmte sie bei der Tempo-30-Initiative, der Energiesteuer und der Kapitalgewinnsteuer mit der SP. Im Frühling beschlossen die Delegierten der EVP die Ja-Parole zur Aufhebung des Bistumsartikels, kritisierten aber die Botschaft des Bundesrates. Ihrer Meinung nach verstosse der Bistumsartikel keineswegs gegen das Völkerrecht, da er die religiöse Freiheit nicht einschränke.²⁶

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 31.12.2003
MAGDALENA BERNATH

Die Schweizer Demokraten gaben die **Ja-Parole** zur **Sonntagsinitiative** und zu den beiden **Atominitiativen** heraus; die übrigen vier Volksbegehren lehnten sie ab.

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 26.07.2013
MARC BÜHLMANN

Unter der Führung des Bruders des verstorbenen Giuliano Bignasca, Attilio Bignasca, versuchte die Lega an ihre Wurzeln anzuknüpfen. Anfang der 1990er Jahre fuhren Legistihi aus Protest gegen das damals verhängte sommerliche Tempolimit im Schneckentempo auf der Autobahn von Airolo nach Chiasso. Diese **„Karawane der Freiheit“** sollte am 26. Juli des Berichtsjahrs von Attilio Bignasca erneut in Gang gesetzt werden. Diesmal wollte die Lega gegen die geplante Erhöhung der Gebühren für die Autobahnvignette auf CHF 100 die „Gerichtsvollzieher aus Bern“ aufscheuchen. Die Aktion wurde allerdings ein Flop, weil sich lediglich 20 Autos in die Karawane einreihen.²⁷

1) Presse vom 19.2.90 und 3.9.90.

2) 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.

- 3) NZZ und JdG vom 27.3.90; NZZ vom 21.9.90.
- 4) 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.
- 5) Presse vom 5.12. und 6.12.96; BZ, 11.12.96
- 6) Presse vom 28.7.01; NLZ und TA, 31.7.01; TA, 10.8.01.
- 7) Presse vom 12.8.03.
- 8) Blick, 16.1.13; NZZ, 16.1. und 4.2.13.
- 9) NZZ vom 12.1.90; TW vom 6.9.90
- 10) TA vom 23.4.90; SGT vom 10.9.90
- 11) NZZ vom 19.2.90; VO vom 13.9.90.
- 12) Presse vom 6.5.96
- 13) GPS-Positionspapier (1998). Verkehr zukunftsfähig gestalten; Presse vom 17.8.98
- 14) NZZ, 13.1.01; Bund, 14.2.01.
- 15) Presse vom 14.4.03.
- 16) NZZ, 21.1.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.
- 17) Presse vom 22.1.90 und 3.9.90
- 18) JdG und NZZ vom 26.2.90 und 3.9.90.
- 19) BaZ vom 12. und 14.7.90; BZ vom 13.7.90; Presse vom 20.12.90
- 20) Presse vom 5.7.91; 24 Heures vom 18.2.91; JdG vom 1.10.91
- 21) NZZ vom 19.3.90 und 7.5.90
- 22) NZZ vom 19.2.90; Jdv vom 20.8.90
- 23) NZZ vom 12.2.90; Presse vom 27.8.90
- 24) NZZ, 19.8.96
- 25) TA, 3.5.97; SoZ, 4.5.97; Presse vom 5.5.97; AZ, 29.7.97
- 26) NZZ, 15.5. und 27.8.01.
- 27) CdT, 22.7.13; CdT und LZ, 24.7.13; TA und LZ, 25.7.13; NZZ, 26.7.13; Presse vom 27.7.13; CdT, 7.8. und 13.8.13.