

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik, Grosse Parteien
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Studien / Statistiken
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

Bernath, Magdalena
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Grosse Parteien, Studien / Statistiken, 1991 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Parlamentsmandat	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Umweltschutz	3
Gewässerschutz	3
Luftreinhaltung	3
Lärmschutz	3
Allgemeiner Umweltschutz	4
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	4
Parteien	4
Parteiensystem	4
Grosse Parteien	5

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFS	Bundesamt für Statistik
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
ATB	Alpentransitbörse
EHS	Emissionshandelssystem

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFS	Office fédéral de la statistique
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
EEE	l'Espace économique européen
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
BTA	Bourse du transit alpin
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Parlamentsmandat

Die Bundesverfassung (Art. 167) sieht ein Instruktionsverbot vor; mit anderen Worten kann einem Ratsmitglied von niemandem vorgeschrieben werden, wie es im Parlament zu wählen oder abzustimmen hat. Zwar schien die Fraktionsgeschlossenheit in den letzten Jahren eher zuzunehmen, sogenannte **Abweichler von der Fraktionsdisziplin** gab es aber nach wie vor. Sie sind vor allem in einer Konsensdemokratie wichtig, da Kompromisse nur gefunden werden können, wenn ideologische Differenzen keine zu grosse Rolle spielen. Die Plattform «politik.ch» lieferte den Medien eine Auswertung zu diesen Abweichlern. Sie errechnete für jedes Nationalratsmitglied den Anteil von der Parteilinie abweichenden Stimmverhaltens bei besonders knappen Abstimmungen (maximal 10 Stimmen Differenz) seit Legislaturbeginn. Als Abweichung wurde dabei auch Fehlen und Stimmenthaltung gewertet – total handelte es sich dabei um 53 in die Untersuchung einbezogene Abstimmungen.

Am häufigsten – nämlich in 20% aller 53 Fälle – wichen laut dieser Auswertung Hans Grunder (bdp, BE) und Daniel Fässler (cvp, AI) ab. Auffallend war, dass die vorderen Plätze dieser Rangliste von Angehörigen der Fraktionen der Mitte-Parteien besetzt wurden. Dies wurde damit erklärt, dass die Polparteien SP und SVP bei wichtigen und knappen Abstimmungen stärker auf Präsenz und Fraktionsdisziplin achteten.

Noch weiter ging die Weltwoche, die aus der Analyse herauslas, dass die Abweichlerinnen und Abweichler in ihren Parteien gemäss NZZ-Parlamentarierring jeweils am linken Spektrum anzusiedeln seien. Das Wochenblatt kam deshalb zum Schluss: «Der nach den Wahlen 2015 befürchtete 'Rechtsrutsch' ist statistisch nachweisbar ausgeblieben.» Knappe Abstimmungen seien eher nach links entschieden worden.¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 29.09.2018
MARC BÜHLMANN

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

Laut dem Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer (Vestra) nahm der **Güterverkehr** innerhalb Europas in den letzten zehn Jahren jährlich um 2,4% zu. Dabei wurde 72% der Gesamtmenge auf der Strasse, 16% auf der Schiene und 12% auf dem Wasser oder durch Pipelines transportiert. In der Schweiz wuchs die Gütermenge im alpenquerenden Verkehr im gleichen Zeitraum von 24,5 auf 34,1 Mio Tonnen (rund 40%) an. Der Marktanteil der Bahn sank auf 65% (-7 Prozentpunkte), während die Strasse ihren Anteil von 27% auf 35% steigerte. Angesichts der Prognosen des ARE, dass der Güterverkehr in der Schweiz bis 2030 um 56% zunehme, forderte der Präsident der Vestra mehr Bundesmittel für den Ausbau von Strasse und Schiene.²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Gemäss einer erstmals erhobenen Analyse des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und des BFS übersteigt der Gesamtnutzen des Landverkehrs in der Schweiz seine Kosten (inkl. Unfälle, Lärm und Umweltbelastung). **Strasse und Schiene** weisen entgegen gängigen Vorurteilen einen **fast gleich hohen Kostendeckungsgrad** von 92% resp. 93% auf.³

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 28.10.2006
MAGDALENA BERNATH

En mai de l'année sous revue, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de la statistique (OFS) ont rendu publics les résultats d'une **enquête sur la mobilité de la population résidente en 2005**. Cette année là, chaque personne domiciliée en Suisse a parcouru en moyenne 19'000 km, tous moyens de transports confondus, à l'intérieur des frontières comme à l'étranger. Fait remarquable: après des décennies de croissance continue, la distance totale est demeurée stable par rapport à la précédente enquête de 2000. Par contre, les distances parcourues en transports publics et plus particulièrement en train ont progressé respectivement de 16% et 19% dans le même laps de temps, tandis que celle réalisée en voiture a connu une légère

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 15.05.2007
NICOLAS FREYMOND

baisse. Les trajets en voiture représentent toutefois toujours l'essentiel des déplacements (69%).⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 09.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a publié les résultats de son étude sur les **coûts externes du trafic pour l'année 2005**. De 2000 à 2005, les coûts, notamment environnementaux et relatifs à la santé, causés par le trafic routier et ferroviaire mais payés par la collectivité ont crû de 24,2% pour atteindre CHF 8,5 milliards (contre CHF 6,9 milliards en 2000). Fait remarquable, les coûts du trafic routier ont connu une hausse beaucoup plus forte (+25,2%) que ceux du trafic ferroviaire (+9%), imputable principalement aux accidents, à la pollution de l'air, aux atteintes au climat, ainsi qu'aux embouteillages. Globalement, le résultat s'explique par quatre facteurs : le renchérissement, l'amélioration des techniques de mesure des nuisances sonores, la croissance des émissions du trafic (y compris les poussières fines) et le vieillissement de la population, les personnes âgées étant plus sensibles aux substances polluantes. Dans l'ensemble, 95% des coûts (CHF 8,07 milliards de francs) sont dus à la route, le reste l'étant au chemin de fer (CHF 455 millions). L'ARE a expliqué cela non seulement par le fait que 82% du trafic voyageur et 60% du trafic marchandises se font par la route, mais aussi par les niveaux des émissions polluantes et du risque d'accident, sensiblement plus élevés que pour le transport par rail. Enfin, l'ARE a relevé que même le trafic poids lourds ne couvre pas ses coûts externes malgré la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le relèvement de la RPLP décidée par le Conseil fédéral en 2007 est toutefois censé corriger cet état de fait.⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im internationalen Rahmen werden mit der Alpentransitbörse (ATB), einem Emissionshandelssystem (EHS) und dem Mautansatz (Toll+) drei **Lenkungsinstrumente zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Schiene** erwogen. Über die informelle Gesprächsplattform Suivi de Zurich soll eine gemeinsame Lösung für den gesamten Alpenbogen gefunden werden. Daran beteiligen sich neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien sowie die EU im Beobachterstatus. Im Berichtsjahr wurden zwei Studien publiziert, welche die diskutierten Ansätze zur Verkehrslenkung vertiefen. Die vom Lenkungsausschuss des Suivi de Zurich bestellte Studie „Albatras“ stellte in einem ersten Schritt die Vergleichbarkeit der drei Lenkungsinstrumente her und arbeitete in insgesamt 21 Szenarien die Auswirkungen heraus, die bei einem gesonderten oder kombinierten Einsatz zu erwarten wären. Im Mai des Berichtsjahrs bestellte der Lenkungsausschuss zwei weitere Berichte, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Systeme sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit nationalem und EU-Recht sowie mit bestehenden internationalen Abkommen; Prinzip der Nichtdiskriminierung) beschäftigen. Die zweite, im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erstellte Studie befasste sich mit den regionalen Auswirkungen einer Alpentransitbörse. Die Autoren stellten fest, dass sich die ATB als Lenkungsinstrument grundsätzlich eignet. Als Begleitmassnahme zugunsten der betroffenen strukturschwachen Regionen wurde jedoch eine vollständige Ausnahme der Lokal- und Kurzstreckenverkehrs (im Umkreis von 40 bzw. 150 bis 200 km um den Alpenkamm) von der ATB empfohlen. Gleichzeitig wiesen die Autoren des Berichts auf den Widerspruch einer solchen Ausnahmeregelung zum Nichtdiskriminierungsverbot der EU hin.⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.06.2014
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Händen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im

Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.⁷

Strassenverkehr

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 28.09.1998
LAURE DUPRAZ

L'analyse VOX a révélé que l'appui apporté au projet s'amenuisait à mesure que l'on se dirigeait vers l'extrême droite de l'échiquier politique. Les sympathisants du PDC ont accepté le projet dans une moins large mesure que ceux du PS et du PRD, tandis que l'UDC est parvenue à mobiliser la majorité de ses troupes contre la RPLP. Les partisans ont justifié leur vote essentiellement par l'argumentation écologique de la politique des transports et par le principe du pollueur-payeur. Ils ont mentionné, en seconde position, l'argument de l'intégration européenne, puis celui du financement des chantiers ferroviaires. Les opposants, quant à eux, ont justifié leur vote par quatre arguments de même poids: le coût élevé pour les ménages, une baisse de la situation économique suisse en général (pertes d'emplois, difficultés pour les petites entreprises), la considération de la RPLP comme un nouvel impôt et le rejet de la politique des transports dans son ensemble.⁸

Umweltschutz

Gewässerschutz

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 04.01.1994
SERGE TERRIBILINI

Une étude de l'OFEFP a démontré que la Suisse pourra assurer son approvisionnement en eau potable au-delà de l'an 2000. Elle a néanmoins relevé que les **nappes phréatiques étaient de plus en plus polluées**. Les principaux responsables en seraient l'agriculture, les transports ainsi que les eaux usées ménagères et industrielles. L'OFEFP a ainsi recommandé d'achever rapidement la construction du réseau des stations d'épuration mais également d'améliorer la qualité de ces installations.⁹

Luftreinhaltung

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 15.03.2019
DIANE PORCELLANA

En 2017, **les émissions de gaz à effet de serre** se sont élevées à 47.2 millions de tonnes d'équivalents CO₂, **une diminution d'un million par rapport à 2016**. La Suisse enregistre une baisse de ses émissions de 12 points de pourcentage par rapport à 1990. Par rapport aux objectifs de réduction à atteindre d'ici 2020, l'industrie aura atteint les 15%; le secteur des bâtiments n'arrivera pas au 40% avec ce rythme; le secteur des transports aura des difficultés pour parvenir au 10%. Les émissions découlant des transports sont légèrement à la hausse par rapport à 1990, alors que le secteur des bâtiments connaît une diminution de 26 points de pourcentage des émissions par rapport à 1990.¹⁰

Lärmschutz

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.11.2018
DIANE PORCELLANA

Le rapport **Pollution sonore en Suisse** expose les résultats du monitoring national sonBase pour l'année 2015. Avec cette contribution, l'OFEV concrétise le troisième axe stratégique, intitulé «monitoring de la pollution sonore et information du public», du plan national pour diminuer les nuisances sonores. Elle permet d'établir le nombre de personnes, de logements et de bâtiments importunés par du bruit nuisible ou incommodant issu du trafic routier, ferroviaire et aérien. Une personne sur sept fait les frais d'immissions sonores supérieures aux valeurs limites légales pendant la journée, et une sur huit durant la nuit. Le trafic routier est la principale source de bruit dans les centres urbains et les périphéries, où vit la quasi totalité de la population affectée par le bruit de trafic. Pour remédier à la pollution phonique, le rapport prône la prise de mesures supplémentaires.¹¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 20.10.1998
LAURE DUPRAZ

Allgemeiner Umweltschutz

Pour la première fois, l'OCDE a procédé à un **examen des performances environnementales de la Suisse**. Les experts de l'OCDE ont souligné les avancées importantes de la Suisse dans les domaines de la protection de l'air, de la protection des eaux et de la lutte contre le bruit. Quant à la politique des transports suisse, elle fut qualifiée de modèle pour les autres pays de l'OCDE. La gestion des déchets a été jugée efficace, mais les installations d'incinération devraient encore être complétées. Le rapport recommande davantage de coopération intercantonale pour l'incinération et regrette la forte augmentation, depuis 1992, des déchets spéciaux exportés. Deux points faibles principaux ont été relevés: la forte diminution des espaces naturels et la réduction de la diversité biologique. Les espèces animales et végétales subiraient une pression énorme. La destruction de biotopes se poursuivrait en raison de l'urbanisation, de la modernisation de l'agriculture, de l'extension des réseaux de transport et du tourisme. Parmi les recommandations de l'organisation internationale, la Suisse est incitée à développer une réforme fiscale écologique qui pourrait inclure une augmentation sensible des taxes sur l'essence.¹²

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Parteiensystem

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 20.07.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Eine vom Soziologischen Institut der Universität Zürich durchgeführte Studie zu den politischen Parteien und Gruppierungen auf kommunaler Ebene ergab, dass die **Interessenvermittlungssysteme auf Gemeindeebene komplexer sind als im allgemeinen angenommen wird**. In über 70% der mehrheitlich sehr kleinen Gemeinden der Schweiz sind politische Organisationen vorhanden. Laut dem Bericht machen die vier Bundesratsparteien zusammen vier Fünftel der Gruppierungen aus, wobei die FDP mit 26% Anteil vom Total am meisten Lokalsektionen unterhält, gefolgt von SP und CVP. In den meisten Gemeinden existiert ein Mehrparteiensystem, lediglich in 13,9% gibt es nur eine einzige Lokalpartei; mit deutlichem Abstand am häufigsten einzige Partei in einer Gemeinde ist die SVP, die SP ist hingegen praktisch nie allein anzutreffen. In 26,9% der Gemeinden finden sich Zweiparteiensysteme und in den übrigen 59,2% sind es drei und mehr Parteien. Die Antworten auf die Frage nach der Qualität der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Parteien ergaben eine im allgemeinen positive Einschätzung der Zusammenarbeit zwischen einer bürgerlichen Partei und der SP, während das Verhältnis zwischen FDP und CVP nur in einem Fünftel der Fälle als gut bezeichnet wurde.¹³

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.12.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Erosion der Regierungsparteien geht längerfristig einher mit einer Aufweichung der Abgrenzungen zwischen den wichtigsten bürgerlichen Parteien. Gleichzeitig nehmen die parteiinternen Abweichungen von Parteiparolen und divergierende Meinungen wichtiger Exponenten zu, wie dies **vor allem im Falle der Abstimmung über den EWR-Vertrag zu beobachten** war. Von den grösseren Parteien konnte die SP ihre Wählerschaft am besten von ihrer Ja-Parole zum EWR überzeugen (69% der Stimmenden), gefolgt von der FDP mit 62%. Die CVP als EWR-zustimmende Partei erreichte nur eine Übereinstimmung von 53%, die GP, welche dem EWR ablehnend gegenüberstand, sogar nur 47%. Die SVP-Wählerschaft folgte zu 68% der Nein-Parole ihrer Partei und war damit fast gleich geschlossen wie die SP. Nach dem negativen Ausgang der EWR-Abstimmung stellte sich die Frage, ob die in einer wichtigen Frage aus der Konsenspolitik ausgescherte SVP zusammen mit Politikern aus den anderen bürgerlichen Regierungsparteien, welche sich ebenfalls gegen den EWR gestellt hatten, einen **neuen rechtsbürgerlichen Parteienblock** in Opposition zu einer liberalen und einer linken Formation bilden könnte.¹⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 19.04.2015
MARC BÜHLMANN

Welche Partei steht ihrer Basis am nächsten? Dieser Frage ging eine Studie nach, die sich auf die VOX-Abstimmungsnachanalysen stützte und einen **Vergleich des Abstimmungsentscheids der Stammwählerinnen- und Stammwählerschaft mit der Parteiparole** anstellte. Dabei zeigte sich, dass die Basis der Grünen lediglich bei 6 Prozent aller eidgenössischen Abstimmungen zwischen 2004 und 2014 mehrheitlich von der Parole ihrer präferierten Partei abwichen, die BDP-Basis hingegen bei 16 Prozent. Zwischen diesen beiden Extremen fanden sich die SP (7%), die FDP und die GLP (je 13%), die SVP (14%) und die CVP (15%).

Die Verortung der Abstimmungen in einen politischen Raum, der die Dimensionen «links-rechts» und «konservativ-progressiv» umfasste, zeigte zudem, dass sich die Basis aller Parteien jeweils weniger extrem positioniert als die Partei selber. Mit anderen Worten finden sich die Sympathisantinnen und Sympathisanten von SP und GP im politischen Raum weniger weit links und weniger progressiv als ihre Partei, während die Anhängerinnen und Anhänger von GLP, BDP, CVP und FDP relativ zur Parteiposition jeweils etwas stärker links und konservativer verortet werden als ihre präferierte Partei. Weniger stark rechts als ihre Partei scheinen sich auch die Stammwählerinnen und Stammwähler der SVP einzuschätzen. Auf der Achse «konservativ-progressiv» verorten sich die Anhängerinnen und Anhänger der SVP allerdings gar noch konservativer als die Position ihrer Partei dies vermuten liesse.¹⁵

Grosse Parteien

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie die **VOX-Analyse der Nationalratswahlen zeigte, nahm unter der FDP-Wählerschaft die Gruppe von Personen in leitenden Positionen und jene der mittleren Angestellten weiter zu**, während die Anteile der einfachen Angestellten, Arbeiter und Bauern rückläufig waren. Gewählt wird die Partei immer mehr von älteren Leuten – die Wählerschaft im Rentenalter bildete knapp ein Viertel – und von Menschen, die in kleineren oder mittleren Städten leben. Auffallend hoch in der Wählerschaft der FDP ist die Identifikation über den politischen Stil und über die prinzipielle Weltanschauung; dies widerspricht der allgemeinen Tendenz der Themen- und Personenorientierung. Der Verlust eines Teils der Wählerschaft wird in der Studie dadurch erklärt, dass die Partei in Fragen der Asyl-, Europa- und Umweltpolitik, die der FDP-Wählerschaft als wichtigste Probleme erscheinen, zu wenig oder nicht geschlossen auftrat.

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die **VOX-Analyse** ergab, dass die SP – wie auch die SVP – über eine wesentlich **jüngere Wählerschaft** verfügt als die FDP und die CVP. Wie bei keiner anderen Partei dominierten unter den Wählern und Wählerinnen der SP die **mittleren Angestellten und Beamten**; der Anteil der einfachen Angestellten und Arbeiter entsprach bei der ehemaligen Arbeiterpartei hingegen dem Mittel aller Parteien.

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die **VOX-Analyse** zeigte, dass die Wählerschaft der SVP zwar immer noch zu einem beträchtlichen Teil aus der **Landwirtschaft** stammt, dass sie aber auch **jünger ist als diejenige der FDP und der CVP**.

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie die **VOX-Analyse** aufzeigte, ist die **Wählerschaft der CVP überaltert**; mehr als ein Fünftel der Wählerschaft ist im Rentenalter, der grösste Teil wird durch die Kategorie der 40-64jährigen gebildet. Obwohl der Anteil der Bauern weiter zurückging, blieb die CVP eine **Partei der ländlichen Gebiete**, und das **katholische Fundament** der Politik bildet weiterhin **ihre unbestrittene Basis**. Der Rückgang der CVP-Wählerschaft machte sich vor allem in den durch populistischen Protest geprägten Kantonen Tessin, Aargau, Zürich, St. Gallen und Solothurn bemerkbar.

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 03.09.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Eine Studie zu den Resultaten der Frauen in der FDP bei den Nationalratswahlen, welche unter der Leitung der Politologin Ballmer-Cao durchgeführt worden war, zeigte die **schwache Vertretung der FDP-Frauen in den Parlamenten auf allen Stufen** (Bund, Kantone, Städte) auf. Andererseits wurden die **wenigen erfolgreichen Frauen als überdurchschnittlich kompetent** beurteilt. Die Analyse stellte fest, dass freisinnige Frauen häufig in jenen Wahlkreisen antraten, in denen die Erfolgsaussichten wegen starker Konkurrenz gering waren. Die Partei müsste gemäss der Studiengruppe eine Strategie für die Frauennachwuchsförderung entwickeln und die vorhandenen

Kapazitäten durch eine Nischenpolitik besser ausnützen. Die Präsenz der Frauen auf den freisinnigen Wahllisten sollte verstärkt werden, insbesondere in aussichtsreichen Wahlkreisen und auf vorderen Listenplätzen.¹⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 15.09.2005
MAGDALENA BERNATH

In einer auf Umfragedaten zu den eidgenössischen Wahlen 1995, 1999 und 2003 basierenden Analyse kamen Zürcher Politologen zum Schluss, dass das Thema **EU-Beitritt** die **zentrale Determinante des SVP-Erfolges** war; eine gewisse Rolle spielten auch die Ausländer- und die Asylpolitik, nicht aber die Finanz- oder die Steuerpolitik. Die Kombination nationalkonservativer und neoliberaler Positionen, verbunden mit einer straffen Parteiorganisation und professionellen Kampagnenführung ermöglichten es der Partei, unterschiedliche Wählergruppen über Sprach-, Schicht- und Konfessionsgrenzen hinaus zu mobilisieren.¹⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 01.08.2010
MARC BÜHLMANN

Einiges Aufsehen erregte die **SVP-Volksbefragung**, die – 24 Seiten dick – am 1. August an alle Schweizer Haushalte verteilt wurde. Die PR-Aktion diente einerseits der Lancierung des Abstimmungskampfs zur Ausschaffungsinitiative, andererseits, so Präsident Brunner, aber auch der Austarierung der künftigen SVP-Migrationspolitik. Die Partei verbuchte Mitte November die rund 70'000 Rückmeldungen als Erfolg. Sie enthielten viele gute Vorschläge für ausländerpolitische Vorstösse. Über 90% der Befragten würden einen Handlungsbedarf in der Migrationspolitik sehen. Weil die Befragung keinerlei repräsentativen Charakter beanspruchte (die 70'000 zurückgeschickten Bögen entsprechen einer Rücklaufquote von knapp 2%) und die Resultate zum vornherein klar waren, stiess die Umfrage auf teilweise harsche Kritik.¹⁸

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 08.05.2012
MARC BÜHLMANN

Aufgrund der Nachwahlbefragung „Selects“ wurde vermutet, dass die SVP bei den Wahlen 2011 Opfer ihrer **selbst verschuldeten Polarisierung** geworden sei. Mit der profilierten Positionierung habe sich die Partei zwar eine treue und gut mobilisierbare Anhängerschaft aufgebaut, die SVP sei aber für viele Wählerinnen und Wähler dadurch auch unwählbar geworden. Die Volkspartei stecke deshalb in einem Dilemma. Auf der einen Seite müsse sie einen pointierten rechtskonservativen Kurs steuern, um die eigenen Reihen bei Laune zu halten, damit stosse sie aber auf der anderen Seite Mittewähler ab. In der Studie wurde zudem der Schluss gezogen, dass die SVP ihr Wählerpotenzial wohl praktisch ausgeschöpft habe.¹⁹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 13.04.2013
MARC BÜHLMANN

Auch dank ihres umtriebigen, die Öffentlichkeit nicht scheuenden Gesundheitsministers Alain Berset brachte sich die SP in der **Gesundheitspolitik** in Stellung. In einer von den Genossen in Auftrag gegebenen Studie zur Einheitskrankenkasse wurde ein Sparpotenzial von etwa CHF 350 Mio. insbesondere bei den Verwaltungskosten ausgemacht. Der Plan des SP-Gesundheitsministers, zum im Vorjahr eingereichten SP-Anliegen einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, um damit auch dem Parteifrieden zu dienen, scheiterte allerdings am bürgerlichen Widerstand im Parlament.²⁰

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 02.05.2015
MARC BÜHLMANN

«Der Fall FDP: Eine Partei verliert ihr Land»: Unter diesem Titel erschien Anfang Mai 2015 ein Buch der Tamedia-Journalisten Alan Cassidy und Philipp Loser. Die Autoren beschreiben darin den «Niedergang der FDP» und erklären ihn einerseits mit dem Aufstieg der SVP und andererseits mit der Unfähigkeit der modernen FDP, Antworten auf drängende Fragen zu finden. Die einst staatstragende Partei, die den Bundesstaat mit aufgebaut hat, werde es so nicht mehr geben, so das Fazit der Analyse, die in den Medien auf einiges Echo stiess.²¹

1) BaZ, TA, 15.9.18; WW, 29.9.18

2) BZ und NZZ, 20.1.06; Presse vom 21.3.06.

3) Presse vom 28.10.06; Lit. "Maibach (2006). Transportrechnung Jahr 2003".

4) Presse du 16.5.07; ARE, communiqué de presse, 15.5.07.

5) Presse du 10.5.08; ARE, communiqué de presse, 9.5.08.

6) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse. Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".

7) Studie ARE vom 18.6.14

8) Lit. "M. Delgrande / W. Linder (1998). Vox: Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1998."

9) Presse du 4.1.94

- 10) Communiqué de presse OFEV du 15.4.19; LT, 16.4.19
- 11) Etude de l'OFEV du 5.11.18; LT, 21.11.18
- 12) Presse du 20.10.98
- 13) Ladner (1991). Politische Gemeinden, kommunale Parteien und lokale Politik; NZZ vom 19.4.91; TW vom 20.7.91
- 14) SGT vom 22.12.92; TA vom 31.12.92; Vox, 1993, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 6. Dezember 1992
- 15) SoZ, 19.4.15
- 16) BaZ vom 3.9.92; Lit. Ballmer-Cao
- 17) Lit. Kriesi e.a.; Presse vom 15.9.05.
- 18) Presse vom 27.7. bis 30.7.10; TA, 23.8.10; Presse vom 10.11.10.
- 19) Lutz (2012). Eidgenössische Wahlen 2011: Wahlteilnahme und Wahlentscheid.pdf; Presse vom 8.5.12.
- 20) AZ, 19.3. und 12.4.13; Sax (2013). Fakten und Argumente
- 21) TA, 2.5.15; SO, 3.5.15; AZ, 4.5.15; BaZ, NZZ, 6.5.15; TA, 8.5.15; SGT, 15.5.15