

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Aargau, Deutschland, Thurgau
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
Bieri, Niklaus
Hirter, Hans
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Strohmann, Dirk
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Strohmann, Dirk; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Aargau, Thurgau, Deutschland, 1990 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Föderativer Aufbau	1
Interkantonale Zusammenarbeit	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Kernenergie	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Luftfahrt	2
Raumplanung und Wohnungswesen	4
Raumplanung	4
Sozialpolitik	4
Bevölkerung und Arbeit	4
Bevölkerungsentwicklung	4

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
BFE	Bundesamt für Energie
HSK	Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
WEF	World Economic Forum
BRD	Bundesrepublik Deutschland

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AELE	Association européenne de libre-échange
OFEN	Office fédéral de l'énergie
DSN	Division principale de la sécurité des installations nucléaires
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
WEF	World Economic Forum
RFA	République fédérale d'Allemagne

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Föderativer Aufbau

Interkantonale Zusammenarbeit

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 23.01.1996
HANS HIRTER

Die vier Staaten Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Schweiz schlossen am 23. Januar einen "Karlsruher Abkommen" genannten Staatsvertrag ab, welcher die **Zusammenarbeit zwischen kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften in den Grenzregionen** erleichtern soll. Das Vertragsgebiet umfasst Luxemburg, die französischen Regionen Lothringen und Elsass, die deutschen Bundesländer Saarland, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg sowie die Kantone Aargau, Basel-Land, Basel-Stadt, Jura und Solothurn. Als wichtigste Neuerung erhalten die Gemeinden dieser Regionen die Kompetenz, ohne vorherige Bewilligung durch übergeordnete Instanzen grenzüberschreitende Zusammenarbeitsverträge abzuschliessen und bereits bestehenden Zweckverbänden beizutreten.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Kernenergie

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 15.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Compte tenu des dispositions de la nouvelle loi sur l'énergie nucléaire et dans un souci consensuel, l'OFEN a associé le canton d'accueil (Zurich) et ses voisins (Argovie, Schaffhouse, Thurgovie, ainsi que l'Allemagne) aux **travaux préparatoires d'autorisation générale pour la construction d'un dépôt en profondeur au Benken**. Trois organes de consultation ont été mis en place: une commission composée de représentants des gouvernements des cantons concernés et du Land de Bade-Württemberg, un forum placé sous la direction de la DSN, dans lequel les experts des cantons et du Land de Bade-Württemberg traitent et discutent des diverses questions et enfin, un groupe de travail s'occupant de l'information et de la coordination.²

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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 (effondrement 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.³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Strassenverkehr

Malgré l'insistance du gouvernement thurgovien auprès de Moritz Leuenberger, la Confédération a refusé de financer ou de co-financer avec l'Allemagne la **construction de l'autoroute allemande B33** dans la région frontalière de la Thurgovie. Le gouvernement a évoqué le manque de bases constitutionnelles pour une collaboration ou une contribution financière dans le raccord avec l'A7. ⁴

Luftfahrt

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 16.04.2003
PHILIPPE BERCLAZ

L'Allemagne n'a pas tardé à réagir en **mettant en place des mesures unilatérales**. La première étape – le 17 avril, l'interdiction de survol du territoire allemand a été prolongée d'une heure le matin (de 6 à 7 heures) et avancé d'une heure le soir (de 21 à 22 heures). Les altitudes minimales des vols au-dessus du territoire allemand ont été rehaussées de 600 mètres (3'600 mètres). L'ordonnance allemande a aussi plafonné les mouvements au-dessus de son territoire: la première année, la limite sera de 110'000, puis l'année suivante (2004), elle sera abaissée à 80'000. Ces chiffres pourraient toutefois être revus selon l'activité de l'aéroport. La deuxième étape – le 10 juillet – prévoyait que les dérogations admises aux interdictions de vol seraient fortement restreintes. Seules les dérogations motivées par des conditions météorologiques seraient désormais autorisées (visibilité inférieure à 1'800 mètres), celles fondées sur des raisons d'ordre technique ne le seraient plus. Par ailleurs, elles devraient être approuvées par le service allemand du contrôle aérien. Comme ces mesures prêteraient une trentaine d'atterrissages par jour, l'aéroport de Zurich a déposé une demande de modification du règlement d'exploitation (autorisation d'approches par le sud et l'est) auprès de l'Office fédéral de l'aviation civil (OFAC). Unique a également demandé l'autorisation d'installer des instruments d'aide à l'atterrissage (ILS) pour la piste sud (piste 34). Pour éviter la fermeture de l'aéroport pendant ces deux heures, **l'OFAC** a rapidement pris la **mesure provisionnelle d'autoriser les avions à atterrir par l'est** (piste 28) de 6 à 7 heures et 21 à 22 heures. La mesure était provisionnelle car les personnes concernées pouvaient faire recours auprès de la commission de recours du DETEC. Auparavant, l'OFAC a consulté le canton de Zurich et les quatre cantons voisins (AG, SG, SH et TG). Ces derniers ont exprimé leurs critiques vis-à-vis de la requête de l'aéroport. ⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 02.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai des Berichtsjahrs wählte Baden-Württemberg den Grünen Winfried Kretschmann zum Ministerpräsidenten und es zeichnete sich ab, dass die Verhandlungen im Fluglärmdossier für die Schweizer Seite schwieriger werden dürften. So hielt die baden-württembergische Regierungskoalition aus Grünen und SP in ihrer Regierungserklärung denn auch fest, an der durch Deutschland einseitig verordneten Flugraumperrung festhalten zu wollen. Später stellte sich die neue baden-württembergische Regierung auf Druck der deutschen Fluglärmgegner auch hinter die Forderungen der Stuttgarter Erklärung von 2009, die zusätzlich zur Flugraumperrung eine Begrenzung der Anflüge über Süddeutschland auf 80'000 im Jahr fordert. Hinter die Stuttgarter Erklärung stellten sich auch der deutsche Bundestag mit der Unterstützung einer entsprechenden Petition sowie der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer nach einem Treffen mit süddeutschen Bürgerinitiativen. Im August sorgte Bundesrätin Leuthard für weitere Verstimmung, als sie die süddeutschen Fluglärmgegner ihrer fehlenden Kompromissbereitschaft wegen mit Taliban verglich. Die Wogen vermochten sich erst nach einer öffentlichen Entschuldigung Leuthards sowie einem Gesprächsangebot aus Baden-Württemberg Anfang September wieder zu glätten. Unzufrieden mit den schleppenden Verhandlungen des Fluglärmdossiers formierten sich Anfang Oktober Politiker aus den Kantonen Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen zum parlamentarischen **„Arbeitskreis Flugverkehr“**. Mit dem ähnlichen Ziel, den Streit endlich einer einvernehmlichen, konstruktiven Lösung zuzuführen, schloss sich zur gleichen Zeit das Netzwerk „Wirtschaft am Hochrhein“ zusammen. Die darin vereinten 19 Wirtschaftsverbände riefen die Schweizer Verkehrsministerin und ihren deutschen Amtskollegen in einem öffentlichen Brief dazu auf, das Dossier endlich einer nachhaltigen Lösung zuzuführen. Anfang Dezember legten die Verkehrsminister beider Länder das weitere Vorgehen fest, indem sie darüber informierten, bis Jahresende die Grundlagen zur Ausarbeitung einer einvernehmlichen Lösung präsentieren zu wollen. ⁶

Anfang Berichtsjahr verständigten sich Bundesrätin Leuthard als Vorsteherin des UVEK und der deutsche Verkehrsminister Ramsauer darauf, die **Bemühungen zur Lösung des deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** zu intensivieren. Eine Absichtserklärung dazu wurde am World Economic Forum (WEF) in Davos unterzeichnet. Da für Deutschland eine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Nordanflüge prioritär war und die in Aussicht gestellten Zugeständnisse der Schweiz den deutschen Verhandlungspartnern nicht weit genug gingen, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig. Den Durchbruch brachte der Ansatz, Deutschland mit anflugfreien Zeitfenstern zu entlasten. Beide Parteien konnten sich auf die weitere Anwendung der geltenden Anflugregime einigen, da die Evaluierung von Optionen für eine Neuordnung der Anflugverfahren über Süddeutschland durch die Deutsche Flugsicherung DFS und Skyguide keine bessere Lösung hervorbrachte. Am 2. Juli 2012 wurde ein Staatsvertrag entworfen und am 4. September 2012 wurde dieser unterzeichnet. Zum Verhandlungsergebnis gehören folgende Punkte: Über deutschem Staatsgebiet sind Nordanflüge an Werktagen von 6:30 bis 18:00 Uhr zulässig, an Wochenenden und Feiertagen von 9:00 bis 18:00 Uhr. Die Anflüge müssen somit an Werktagen drei und an Wochenenden zwei Stunden früher über die Schweiz erfolgen. Gut 17 Prozent der Anflüge auf den Flughafen Zürich müssen somit auf andere Anflugwege verschoben werden. Um dies zu bewältigen, sind Infrastrukturausbauten an den Pisten erforderlich. Die Schweiz erhält eine Übergangsfrist bis Ende 2019, damit diese realisiert werden können. Ab dem Zeitpunkt der Ratifikation des Vertrages werden die Anflüge ganzwöchig ab 20 Uhr nicht mehr über Deutschland durchgeführt. Im Vertrag ist weiter der „gekrümmte Nordanflug“ als Option vorgesehen. Dieser führt nur über Schweizer Gebiet. Der Vertrag ist zudem bis 2030 nicht kündbar. Dieser Punkt erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit enorm. Mit der Festlegung anflugfreier Zeiten verringert sich die Zahl der möglichen Anflüge über Deutschland massiv (20'000 Flugbewegungen weniger pro Jahr ab 2020), doch ausserhalb der Sperrzeiten bleibt dem Flughafen ein gewisses Wachstumspotenzial: Die Regelung mit Sperrzeiten lässt mehr Handlungsspielraum offen als eine Kontingentierung der Anflüge. Die neuen Verhandlungen zogen zu jedem Zeitpunkt Kritik auf sich: Schon die Absichtserklärung wurde im Landkreis Waldshut deutlich kritisiert, auch die Ostschweizer Kantone fürchteten sich vor einer massiven Zunahme des Fluglärms über ihrem Gebiet. In einer „Klotener Erklärung“ forderten die Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zug faire Verhandlungen. Sie bezeichneten die „Stuttgarter Erklärung“, an welcher sich die deutsche Seite orientierte, als inakzeptabel einseitig und stärkten damit Bundesrätin Leuthards Verhandlungsposition. Als Anfang Juli der gekröpfte Nordanflug wieder ins Spiel gebracht wurde, reagierten sowohl süddeutsche als auch Schweizer Gemeinden nördlich des Flughafens mit massiver Kritik, welche sich mit der Unterzeichnung des Vertrages noch verstärkte. Insbesondere der Kanton Aargau, vom gekröpften Nordanflug betroffen und Heimatkanton von Bundesrätin Leuthard, sah sich geprellt. Im August berief die Verkehrsministerin ein Treffen der Begleitgruppe ein, welcher die betroffenen Kantone angehören. Ziel sei die Verteilung des Lärms in der Schweiz. Die innerschweizerischen Verhandlungen gestalteten sich ebenfalls schwierig. Derweil zeichnete sich im deutschen Parlament ab, dass der Staatsvertrag einen schweren Stand haben würde: Die Landesgruppe Baden-Württemberg der CDU kündigte an, sie werde dem Vertrag im Bundestag nicht zustimmen. Die SPD und die Grünen nahmen Befürchtungen aus der Bevölkerung auf und verlangten Nachverhandlungen. Nachdem auch die FDP die Zustimmung verweigerte, war unwahrscheinlich, dass der Staatsvertrag noch eine Mehrheit im Bundestag finden konnte. Der unter Druck geratene deutsche Verkehrsminister bezeichnete vom Bundesrat in der Vernehmlassung erwähnte Zahlen als „Unfug“. Die Ratifizierung des Staatsvertrages wurde in Deutschland aufgrund noch offener Fragen ausgesetzt. Deutschland bat um Nachverhandlungen, die Schweiz lehnte solche indes kategorisch ab. Kantone, Verbände, FDP und CVP äusserten in der Vernehmlassung ihre Zustimmung zum Staatsvertrag, SVP und Grüne signalisierten Ablehnung und die SP legte sich noch nicht fest. Die Botschaft des Bundesrates zum Staatsvertrag (12.099) wurde am 19. Dezember des Berichtjahres eingereicht, das Geschäft wird 2013 im Parlament behandelt. ⁷

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 11.02.1993
DIRK STROHMANN

Im Aargau sowie den angrenzenden südbadischen Gebieten (BRD) wurde im Sommer 1993 ein zweijähriges Pilotprojekt für eine grenzüberschreitende raumplanerische Zusammenarbeit eingeleitet. Mit dem „**Strukturmodell Hochrhein**“ soll in den Regionen Mumpf-Säckingen sowie Zurzach-Waldshut/Tiengen erstmals über reinen Informationsaustausch hinausgehende konkrete Planungsarbeit zur Schaffung einer Grundlage für die Entwicklung günstiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und ökologisch verträglicher Raumplanung geleistet werden. Das Projekt wird zu 40% von der EU finanziert.⁸

Sozialpolitik

Bevölkerung und Arbeit

Bevölkerungsentwicklung

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 30.08.2017
DIANE PORCELLANA

En **2016**, la Suisse a connu **plus de naissances et moins de décès**. En comparaison à 2015, le nombre de naissances a cru de 1.5% (2015: 86'559; 2016: 87'883). Cette hausse s'explique par l'augmentation de nouveau-nés de nationalité étrangère. L'indicateur conjoncturel de fécondité est toujours de 1,5 enfant par femme. Les cantons de Genève, du Jura, de Schwyz, du Tessin et de Nidwald sont les seuls à enregistrer une baisse des naissances. Le nombre de décès a diminué de 3.9% (2015: 67'606; 2016: 64'964). Au niveau cantonal, cette tendance s'est également observée, sauf dans les cantons de Schaffhouse, de Thurgovie, du Jura, de Zoug, de Glaris et d'Appenzell Rhodes-Intérieures. Seuls le Tessin, le Jura et Uri enregistrent plus de décès que de naissances. L'espérance de vie à la naissance a progressé. Celle des hommes est de 81,5 ans et celle des femmes de 85,3 ans.

La population résidente permanente s'est accrue de 1.1%, soit 92'424 âmes supplémentaires par rapport à 2015. Cela s'explique en partie par le mouvement naturel de la population (différence entre le nombre de naissances et de décès: 22'919). L'autre raison provient du solde migratoire (immigration: 191'683 personnes; émigration: 120'653). Par conséquent, la Suisse compte 8'419'550 individus, soit 4,25 millions de femmes (50.4%) et 4,17 millions d'hommes (49.6%). Tous les cantons ont vu leur population augmenter. Les cantons de Zurich, de Zoug et d'Argovie ont le taux d'accroissement le plus élevé, avec +1.5%. Appenzell Rhodes-Intérieures affiche le taux le plus faible avec +0.2%.

Plus de personnes ont obtenu la nationalité suisse en 2016 (2015: 40'689 personnes; 2016: 42'937). La Suisse possède la part d'étrangers la plus élevée (24.5%) en comparaison avec ses voisins (Italie 9.7%; Allemagne 13.3%, France 11.8%; Autriche 18.2%). C'est à Genève, Bâle-Ville et dans le canton de Vaud qu'il y a les plus fortes proportions d'habitants de nationalité étrangère (respectivement 40%, 36% et 34%). A l'inverse, Appenzell Rhodes-Intérieures affiche 11% et Uri 12%, suivis de Nidwald (14%) ainsi que du Jura et d'Obwald (tous deux 15%). Sur les 2,1 millions de personnes de nationalité étrangère résidentes en Suisse, 403'622 sont nées sur le territoire helvétique. Deux tiers des personnes nées à l'étranger proviennent de l'UE ou d'un Etat de l'AELE. Les nationalités les plus représentées sont l'Italie (316'525 individus), l'Allemagne (303'525), le Portugal (268'660), la France (126'970), le Kosovo (109'352), l'Espagne (83'337), la Serbie (68'767), la Turquie (68'744), la Macédoine (65'486) et l'Autriche (41'855). A l'étranger, en 2016, vivaient 774'923 Suissesses et Suisses, principalement établis en Europe.⁹

1) Presse vom 24.1.96; NZZ, 19.8.96,5

2) TA, 7.6.03; DETEC, communiqué de presse, 6.6 et 15.10.03.

3) 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.

4) SGT, 2.3 et 24.3.00.

5) Presse du 5.4.03 (ordonnance); 24h, 17.4.03; DETEC, communiqué de presse, 9.4 et 16.4.03.

6) SoZ, 1.5.11; NZZ, 13.7. und 27.8.11; TA, 30.7. und 25.8.11; SoZ, 31.7.11; Presse vom 1.9.11; NZZ, 3.10. und 2.12.11; Swissinfo, 15.10.11.

7) AZ, 3.2.12, SGT, 5.3.12, NZZ, 6.3., 14.5. und 17.7.12, TA, 2.7.12, Presse vom 3.7., SGT, 20.10.12, NZZ, 29.10., 8.11. und 27.11.12.

8) NZZ, 11.2.93.

9) Communiqué de presse de l'OFS du 29.06.2017; La population de la Suisse 2016; NZZ, 4.4., 7.4.17; LZ, Lib, NZZ, 31.8.17