

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Basel-Stadt
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
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation,
Basel-Stadt, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft,
Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	7
Luftfahrt	7
Post und Telekommunikation	9

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BRD	Bundesrepublik Deutschland
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
RFA	République fédérale d'Allemagne
TGV	Train à grande vitesse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

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 (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.¹

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Ständerat den Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** im Dezember 2012 um mehrere Ausbauprojekte ergänzt und mittels eines zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles auf CHF 6,4 Mrd. aufgestockt hatte, kam das Geschäft im Juni des Berichtjahres in den Nationalrat. Umstritten war vor allem der plafonierte Fahrkostenabzug. Der Mehrheitsantrag wollte dem ständerätlichen Vorschlag von einem Pauschalabzug von CHF 3'000 zustimmen. Eine Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte den Fahrkostenabzug dem Preis eines 2.-Klass-Generalabonnements gleichsetzen. Eine Minderheit Quadri (lega, TI) lehnte eine Plafonierung des Fahrkostenabzugs generell ab, da sie jene benachteilige, die auf das Auto angewiesen seien. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) forderte dagegen eine komplette Abschaffung des Fahrkostenabzugs, da dies ein falscher Anreiz des Staates sei. Ein Antrag Daniel Fässler (cvp, AI) verlangte einen Maximalbetrag von zehntausend Franken, während die ersten zehntausend nicht abzugsberechtigt wären. Alle Minderheits- und Einzelanträge konnten in der Abstimmung nicht gegen den Mehrheitsantrag bestehen. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) versuchte erfolglos, die vom Ständerat aufgenommene Mehrwertsteuer-Erhöhung zu verhindern. Der Nationalrat folgte dem Mehrheitsantrag für Bestätigung der Änderung der kleinen Kammer mit 125 zu 65 Stimmen. Bei der Vorlage zum Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nahm der Nationalrat mit 124 zu 65 Stimmen den Antrag Fluri (fdp, SO) an, welcher forderte, dass ab 2019 die Hälfte der gesprochenen Mitteln aus Schwerverkehrsabgabe und zweckgebundener Verbrauchssteuer bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung zur Verzinsung und Rückzahlung verwendet werden. Zum Ausbauschritt 2025 gab es im Nationalrat drei Anträge: Eine Minderheit Quadri (lega, TI) forderte die Aufnahme von Planungsarbeiten zur Umfahrung von Bellinzona. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) wollte den ursprünglichen, deutlich kleineren Ausbauschritt des Bundesrates jenem des Ständerates vorziehen. Eine Minderheit Hurter (svp, SH) bat darum, die Elektrifizierung und den Ausbau der Hochrheinbahn in den ersten Ausbauschritt aufzunehmen. Der Nationalrat folgte allerdings in allen Abstimmungen deutlich der Kommissionsmehrheit, welche die Vorlage des Ständerates übernehmen wollte. Ein Antrag Fluri (fdp, SO), welcher eine Verknüpfung aller Teile des FABI-Geschäfts verlangte, damit keine Unsicherheiten bezüglich der Referendumsfrist auftreten können, wurde vom Rat mit 142 zu 36 Stimmen angenommen. Beim Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 zog der Rat den Mehrheitsantrag (Zustimmung zum Beschluss des Ständerates) dem Minderheitsantrag Huber (fdp, UR; Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates) mit 142 zu 41 Stimmen vor. Einer Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) gelang es, den Ausbau der Hochrheinbahn durch die Hintertüre einzubringen: Der Nationalrat stimmte der von der Minderheit Hurter beantragten Änderung des Bundesbeschlusses vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses mit 102 zu 82 Stimmen zu, erhöhte dort nachträglich den Kredit um CHF 100 Mio. auf CHF 1'190 Mio. und führte die Verbindung Schaffhausen-Basel im Bundesbeschluss auf. Mehrere Minderheitsanträge fanden keine Zustimmung, darunter etwa der Antrag Regazzi (cvp, TI), welcher auch die Seilbahnen und den Schienengüterverkehr in die langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung einbeziehen wollte, der Antrag Huber (fdp, UR), welcher eine Befristung des

Bahninfrastrukturfonds bis 2030 beabsichtigte oder der Antrag Quadri (lega, TI), welcher ein Mitspracherecht der Gemeinden in Artikel 48b und 48d des Eisenbahngesetzes festschreiben wollte. Keine Zustimmung fand auch die Minderheit II Candinas (cvp, GR), welche wie der Ständerat die finanzielle Beteiligung der Kantone über die Zuständigkeit für die Publikumsanlagen regeln wollte. Die Finanzdirektorenkonferenz der Kantone hatte sich explizit für diese Lösung ausgesprochen und Bundes- und Ständerat unterstützten diese Regelung. Der Antrag Candinas wurde mit 142 zu 41 Stimmen verworfen. Der Nationalrat nahm alle Entwürfe in den Gesamtabstimmungen deutlich an, worauf die Vorlage zur Differenzbereinigung zurück an den Ständerat ging. In der kleinen Kammer sorgten nur zwei Differenzen für Diskussionen: Zum Einen die Kantonsbeteiligung an der Finanzierung, welche gemäss Nationalrat pauschal über die Bestellungen an den Regionalverkehr aufgeschlüsselt werden sollte, zum Anderen die Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zwecks Aufnahme und Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke. Die Verkehrskommission des Ständerates beantragte bei der Kantonsbeteiligung die Zustimmung zum Entwurf des Nationalrates. Ein Einzelantrag Engler (cvp, GR) forderte Festhalten am bundesrätlichen Vorschlag der Finanzierungs-beteiligung der Kantone via die Publikumsanlagen. Diese Lösung wurde nun entgegen der ersten Debatte als kompliziert und unzweckmässig bezeichnet, zudem wurde das Risiko betont, dass kleine und finanzschwache Kantone mit der Sanierung von grossen Bahnhöfen überfordert wären. Der Ständerat schwenkte mit 32 zu 8 Stimmen auf die Linie des Nationalrates ein. Während die Standesvertreter von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Schaffhausen für die vom Nationalrat aufgenommene Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke argumentierten, mahnten kritische Stimmen, dass das Projekt der Hochrheinbahn ein Ad-hoc-Projekt sei und keine grundsätzliche Prüfung durchlaufen habe wie die anderen Projekte, welche als Ausbauprojekte in FABI aufgenommen worden seien. Auch solle eine Investition auf deutschem Boden mittels Staatsvertrag geregelt werden. Der Ständerat entschied mit 32 zu 5 Stimmen gegen die Minderheit Janiak (sp, BL), welche Zustimmung zum Nationalrat beantragt hatte. Diese letzte Differenz wurde im Nationalrat am 17. Juni verhandelt. Eine Mehrheit der Kommission forderte die Zustimmung zum Ständerat. Eine Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) forderte Festhalten an der Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes. Hurter zog seinen Minderheitenantrag allerdings zurück, da sein Postulat bezüglich der Hochrheinbahn in der Kommission auf grossmehrheitliche Zustimmung gestossen war. Der Nationalrat schwenkte damit gemäss Mehrheitsantrag auf die Linie des Ständerates ein und räumte die letzte Differenz zu diesem aus. In den Schlussabstimmungen im Juni nahm der Ständerat die Vorlagen einstimmig an. Fast zeitgleich folgte der Nationalrat der kleinen Kammer und führte damit die Vorlage gegen die Nein-Stimmen einer Mehrheit der SVP-Fraktion zum Abschluss. Die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wurde in der Folge zurückgezogen. Über die FABI Vorlage wird im Februar 2014 an den Urnen befunden.²

Strassenverkehr

Déposée en 1986 par les milieux écologistes et les Organisations progressistes (POCH), l'initiative «halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier» avait pour but de geler la superficie du réseau suisse dans son état du 30 avril 1986. Ce texte prévoyait que, pour toute nouvelle construction de route, une surface équivalente du réseau soit, dans la même région, affectée à d'autres usages. Considéré comme extrémiste et irréaliste, il avait été largement repoussé par les Chambres en 1989.

Le résultat de la votation montre un vote assez compact de la part du souverain, dans le sens d'un rejet massif et général de ce texte. La disparité traditionnelle entre les cantons alémaniques et romands lors de scrutins relatifs au domaine des transports s'est sensiblement atténuée bien que ces derniers aient été tout de même les plus farouchement opposés à l'initiative. Les cantons où le rejet a été le moins net sont ceux de Bâle-Ville, habituellement sensible aux arguments écologiques, et de Uri, touché de façon importante par les nuisances de l'autoroute du Saint-Gothard.

Les opposants à l'initiative, émanant principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, considérèrent ce texte comme dogmatique, politiquement inapplicable et rendant aléatoire le développement économique futur du pays. Selon eux, le principe de compensation aurait été impossible à mettre en oeuvre puisqu'il en aurait résulté la destruction de la majeure partie des routes réalisées depuis 1986. De plus, de nouveaux tronçons n'auraient pas pu être construits, ce qui aurait signifié qu'il aurait été impossible d'adapter le réseau routier aux besoins à venir;

cela aurait été particulièrement injuste pour les régions périphériques où celui-ci est moins dense qu'ailleurs. Dans le domaine de la protection de l'environnement, on prétendit qu'un tel texte allait à l'encontre des buts fixés par les initiants car la construction de nouvelles routes peut être un facteur de réduction des nuisances occasionnées par le trafic routier en désengorgeant, par exemple, certaines localités.

Initiative «Halte au bétonnage – Pour une stabilisation du réseau routier»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%

Non: 1'255'175 (71.5%) / tous les cantons

Oui: 500'605 (29.5%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC, UDC, PL, PEP, PA; Vorort, USAM USS, CSCS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.

– Oui: PS (3*), PE, AdI, DS, Alliance verte; AST et les organisation de protection de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont axé leur discours sur des considérations d'ordre écologique principalement; selon eux, limiter la surface routière se justifie en raison, d'une part, de la menace que fait peser une trop grande emprise superficielle du réseau routier sur la variété des espèces animales et végétales, la qualité des sols et des eaux ou le paysage en général et, d'autre part, de la possibilité que cela donnerait d'atténuer la pollution de l'air; une limitation de l'offre inciterait à l'utilisation des transports publics. Ils insistèrent également sur le principe de compensation proposé par l'initiative; celui-ci, conçu sur le même mode que la loi sur les forêts, n'aurait pas interdit toute construction de route, mais aurait simplement impliqué le transfert d'une surface identique à d'autres utilisations (pistes cyclables, zones piétonnes, etc.). Enfin, selon les initiants, renoncer à achever le réseau routier aurait permis à la Confédération d'économiser dix à douze milliards de francs.

Durant la campagne, le front des opposants s'attaqua âprement à cette initiative; les qualificatifs qui lui furent accolés (irréaliste, inapplicable, fondamentaliste, dogmatique, etc.) en témoignent. Cela poussa souvent les initiants à tenir des positions essentiellement défensives où ils durent justifier que leurs propositions étaient réalisables. Toutefois, l'intensité de cette campagne fut légèrement en retrait par rapport à celle relative aux initiatives trèfles sur lesquelles le souverain devait se prononcer le même jour.

Si l'analyse Vox de ce scrutin met en évidence le comportement en partie divergent des Alémaniques et des Romands, elle relève deux autres variables significatives; le traditionnel clivage droite-gauche existant dans ce type de consultation et l'opposition entre citoyens et habitants de la périphérie, ces derniers cherchant à se désenclaver par le biais de la route. Quant à la motivation de vote, celle des partisans de l'initiative a tourné essentiellement autour des atteintes que la route fait subir à l'environnement alors que celle des opposants se résume, principalement, au sentiment que le texte proposé allait trop loin et n'était guère réalisable.³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 07.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les Chambres n'ont pas donné suite à une initiative du canton de Bâle-Ville demandant que la Confédération reprenne les négociations avec la RFA afin que la construction de la route franche de douane entre Lörrach et Weil am Rhein soit abandonnée ou remplacée par un projet plus respectueux de l'environnement. Le parlement a estimé qu'il n'y avait pas lieu de revenir sur une décision ayant fait l'objet d'un traité ratifié. Le Conseil national a toutefois transmis le postulat Burckhardt (pl, BS) et celui de sa commission des transports et du trafic invitant le gouvernement à recommander au Conseil d'Etat de Bâle-Ville d'ouvrir des discussions avec la RFA afin d'examiner, dans le cadre de l'accord existant, la possibilité d'élaborer un nouveau tracé pour cette route.⁴

La croissance ininterrompue du nombre des poids lourds utilisant l'**axe du Gothard** a placé le Tessin proche du point de saturation. Malgré les retards à la douane, la taxe RPLP, les encombrements et les heures perdues dans les bouchons, l'A2 demeure l'itinéraire idéal de franchissement des Alpes, plus attrayant que le Brenner (A) ou le Fréjus (F). Pour réguler cette situation, une task force "Transit routier de marchandises" a été créée. Elle comprenait les représentants des Départements fédéraux des finances (DFF) et des transports (DETEC), des représentants des cantons concernés par le trafic entre Bâle et Chiasso et des transporteurs. Sa première mesure a été de laisser la frontière ouverte les nuits du week-end pascal aux poids lourds afin de faire place aux milliers de véhicules privés lors la journée. Après analyse de la situation, la task force a proposé un paquet de mesures au Conseil fédéral. Pressé par la situation, le Conseil d'Etat du Tessin a lui aussi envoyé son catalogue de mesures. Une des requêtes soumises par le Tessin a immédiatement reçu le feu vert de la Confédération : le système de parking des camions à la douane sera amélioré.

De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aérodromes d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le résorber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés. L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue.⁵

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiants, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura.⁶

Eisenbahn

MOTION

DATUM: 03.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les cantons romands, de Berne et de Bâle ont présenté un projet commun de traversée alpine; compte tenu du délai de construction de la NLFA, ils ont suggéré, afin de raccourcir le temps de trajet sur les axes Bâle-Berne-Milan, ainsi que Genève-Milan, l'utilisation de rames de type Pendolino sur les axes du Simplon et du Lötschberg. Selon eux, l'inclinaison de ces trains dans les courbes s'adapterait parfaitement au réseau sinueux des lignes alpines. Une telle proposition a été relayée au parlement par le biais de la motion Martin (prd, VD) (90.514), transmise comme postulat par le Conseil national, et par le postulat Vollmer (ps, BE) (90.390), accepté par la même chambre.⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 29.03.1992
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 27.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Les représentants de **six cantons** (BS, BL, SO, AG, BE, ZH) **se sont élevés contre** la volonté des CFF et de la Confédération de **transférer sur les cantons et le trafic régional leurs problèmes financiers**. Ils ont particulièrement souligné que leurs budgets ne permettaient pas de prendre en charge les lignes régionales pour lesquelles, de surcroît, la Confédération s'est engagée (Rail 2000). Une telle politique irait à l'encontre du développement des transports publics et donc des objectifs fixés en matière de protection de l'environnement.

Le DFTCE a entamé une consultation en vue de modifier la loi sur les chemins de fer au sujet du financement du trafic régional.⁹

BERICHT

DATUM: 25.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour répondre aux exigences du chef du DFTCE et de la délégation des finances, les CFF ont présenté en juin leur projet nommé «Rail 2000-1re étape», où le projet initial est revu à la baisse pour ne plus coûter qu'environ CHF 7.4 milliards. Ainsi, la proposition de relier les principaux noeuds ferroviaires helvétiques en moins d'une heure et à une cadence de trains de 30 minutes n'est maintenue que pour les lignes où la demande est suffisante. De la sorte, les **CFF abandonnent ou renvoient une bonne partie de la construction des tronçons prévus tels que les lignes Kloten-Winterthur ou Muttenz-Olten**. En conséquence, il subsistera essentiellement la ligne Mattstetten-Rothrist, utile pour la liaison Berne-Olten et pour absorber le trafic du nouveau Lötschberg, le tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg et le triplement de la ligne Genève-Lausanne jusqu'à Coppet. Pour compenser l'abandon de la construction de certaines infrastructures lourdes, les CFF ont annoncé vouloir améliorer leur matériel roulant, notamment en acquérant des rames de type Pendolino et des wagons à deux étages, ce qui devrait permettre de réduire les temps de trajet et accroître les capacités. En outre, la ligne du pied du Jura serait mise à égalité avec celle passant par Fribourg et Berne en termes de temps de parcours. Selon les CFF, ce nouveau programme respecterait les objectifs de Rail 2000; l'offre ferroviaire serait substantiellement améliorée avec une diminution du temps de parcours de huit pour cent entre les 23 villes principales de Suisse et avec une augmentation de la capacité de 13 pour cent. Des critiques sont notamment venues de Bâle, de Thurgovie, de Lucerne et de la Suisse orientale en général. Le gouvernement Saint-Gallois s'est clairement opposé au projet des CFF.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont

CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.¹¹

ANDERES

DATUM: 30.08.2008
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, les CFF ont annoncé l'**achat de matériel roulant** pour les réseaux régionaux vaudois, bâlois et tessinois. Le conseil d'administration a octroyé un crédit de CHF 418,6 millions pour acquérir 32 trains automoteurs articulés de type « FLIRT », dont 19 sont destinés au RER vaudois, 11 au TILO tessinois et 2 au Regio-S-Bahn bâlois.¹²

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT

DATUM: 22.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Im März des Berichtsjahrs erfolgte die bereits 2010 angekündigte **Gründung des Lötschberg-Komitees**, das vom ehemaligen BLS-Direktor und bernischen BDP-Grossrat Mathias Tromp geführt wird. Die Interessenorganisation, der sich u.a. die Kantone Bern, Wallis, Aargau, Solothurn, Neuenburg und beide Basel angeschlossen haben, fordert zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Schweizer Schienennetz den durchgehend zweigleisigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels und damit eine Stärkung der Achse Basel-Bern-Domodossola im Alptransit. (Zur Umwandlung des der BLS gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen siehe hier.)¹³

BERICHT

DATUM: 09.12.2016
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU) zur Erhaltung des Angebots auf der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne legte der Bundesrat Anfang Dezember 2016 einen **Bericht** vor. Darin kam der Bundesrat zum Schluss, dass der Bau eines Doppelspurabschnitts im Bereich Duggingen - Grellingen notwendig sei, um das Angebot der Eisenbahnverbindung durch das Laufental aufrechtzuerhalten. Aufgrund dieser Studie wurden zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung getroffen, welche das weitere Vorgehen regelt. Die Projektierungsarbeiten für den Bau der Doppelspur waren zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts bereits im Gang und wurden finanziert von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn. Der Bundesrat wird das Projekt in das STEP 30/35 aufnehmen, welches voraussichtlich 2018 an das Parlament geht. Sollte das Projekt angenommen werden, so würde der Bund die Finanzierung übernehmen.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne, vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde. Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.¹⁵

Luftfahrt

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 30.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Par 21 voix contre 2 (2 cantons non représentés), la Conférence des directeurs cantonaux des finances (CDCF) a adopté une résolution invitant l'ensemble des **cantons à participer au capital-actions** de la nouvelle compagnie aérienne. Les cantons étaient encouragés, mais ils restaient cependant entièrement libres de leur choix. Le gouvernement du canton de Zurich s'est proposé d'assumer la plus grande part de la somme avec CHF 300 millions. Ayant reçu l'aval du parlement cantonal, celle-ci était toutefois conditionnée à son acceptation par le souverain zurichois lors de la votation populaire de janvier 2002. Les autres cantons aéroportuaires se sont aussi engagés à l'achat d'actions de la nouvelle Crossair : CHF 21 millions pour Bâle-Ville et 5 pour Bâle-Campagne; 10 pour Genève sous réserve d'un engagement de tous les autres cantons. Le solde, soit CHF 59 millions, a été réparti entre les 23 autres cantons selon une clé de répartition qui a tenu compte du nombre d'habitants, du revenu cantonal brut et l'éloignement par rapport à l'aéroport de Zurich. Le canton de Berne, qui devait théoriquement verser CHF 10 millions, a immédiatement fait connaître son opposition. St Gall et Soleure ont fait de même. De son côté, Argovie a limité son aide à CHF 3 millions au lieu des 10 prévus. L'objectif des engagements dans la recapitalisation de Crossair était fixé à CHF 2,74 milliards; le plancher était à CHF 2,2 milliards.¹⁶

ANDERES
DATUM: 31.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement

distinctes. SairGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)¹⁷

ANDERES
DATUM: 18.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a créé la « **Plate-forme de l'aviation suisse** ». Les représentants de la Confédération, les aéroports nationaux, les cantons aéroportuaires (ZH, GE, BS, BL), la compagnie Swiss et la société de contrôle aérien Skyguide en font partie. La plate-forme doit permettre un échange d'informations, ainsi que de se pencher sur les conditions générales de l'aviation civile suisse et sur les mesures propres à les améliorer.¹⁸

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 29.05.2008
NICOLAS FREYMOND

La tension est fortement montée chez les riverains bâlois et soleurois de **l'aéroport de Bâle-Mulhouse** qui se sont plaints auprès de l'OFAC des nuisances occasionnées par la procédure d'atterrissage aux instruments par le sud. Après enquête, l'OFAC a communiqué que les émissions sonores mesurées pour cette approche étaient conformes à la convention conclue entre les autorités aéronautiques françaises et suisses en 2007.¹⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Die durch den zivilen Flugverkehr verursachten **Lärmimmissionen** beschäftigten 2011 zahlreiche Bürgerinitiativen. Im Januar wurden in beiden Basel zwei von insgesamt rund 8'500 Personen unterschriebene Petitionen eingereicht, die eine Erweiterung der Nachtruhe beim Flughafen Basel-Mülhausen (Euroairport Basel) fordern. Die Nachtruhesperrung sollte dabei in Basel mindestens gleich lang erfolgen wie in Zürich-Kloten (23h00–6h00). Im Zusammenhang mit dem Fluglärm wurde auch der Distriktsrat des Trinationalen Eurodistricts aktiv. Er forderte gegen den Willen der Flughafenbetreiber einen runden Tisch, der sich neben der Lärmfrage mit dem geplanten Bahnanschluss des Flughafens auseinandersetzen soll. Stimmen für eine Ausdehnung der verbindlichen Nachtruhe wurden auch in Genf und Bern laut. Anlässlich einer Rede vor dem Forum der Luftfahrt sprach sich Verkehrsministerin Leuthard für eine gesamtschweizerisch gültige Nachtruheregulierung für die zivilen Flughäfen aus. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland siehe hier.²⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Auch zwischen Frankreich und der Schweiz entbrannte ein **Flughafenstreit**: Frankreich gab im Frühsommer bekannt, dass Fluggesellschaften per 1. Juli auch für Flüge ab dem Schweizer Sektor des EuroAirports Basel-Mülhausen die innerfranzösischen Abgaben „Taxe d'aviation civile“ und „Taxe de solidarité“ entrichten müssten. Diese Nachricht stiess bei den Fluggesellschaften sowie in der Basler Regierung, im Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und im Verkehrsdepartement auf Widerstand; das Vorhaben Frankreichs wurde als „unfreundlicher Akt“ bezeichnet, welcher gegen den binationalen Charakter des Flughafens und gegen den Staatsvertrag zum Flughafen verstosse. Am 21. Juni gab das Französische Transportministerium überraschend bekannt, dass es bereit sei, die Abgaben doch nicht in Kraft zu setzen.²¹

ANDERES
DATUM: 18.07.2014
NIKLAUS BIERI

Mit einem Schreiben des französischen Aussenministeriums vom 18. Juli 2014 ging der Besteuerungsstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz in eine neue Runde. Frankreich drängte erneut auf die Einführung der Taxe d'Aviation civile und der Taxe solidarité im Schweizer Sektor des EAP. Andererseits sollen nach französischer Ansicht neu auch die französischen Unternehmens- und Mehrwertsteuersätze angewendet werden. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretungen aus den relevanten Bundesämtern sowie aus Basel-Stadt hatte sich seit Juni 2013 wiederholt mit einer Arbeitsgruppe aus Frankreich getroffen, jedoch ohne einen Durchbruch zu erzielen. Im August 2014 erklärte Yves Rossier, Staatssekretär des

Aussendepartements, Frankreich beharre auf dem Territorialprinzip und behalte sich unilaterale Massnahmen vor. Das französische Aussenministerium kündete das Ende der Verhandlungen mit Bern für Oktober und die einseitige Einführung der französischen Steuern für Anfang 2015 an. Nicht einverstanden mit dem Vorgehen der französischen Regierung sind auch die Behörden der Elsässer Gemeinden: Politikerinnen und Politiker aus der Region Elsass haben bei der Regierung wiederholt gegen dieses Vorgehen protestiert. Alt Botschafter Thomas Borer wurde von den Unternehmen im Schweizer Sektor des Flughafens als Berater und Vermittler engagiert. Im August wurde von den Medien ein Kompromissvorschlag publik gemacht, der vorsieht, dass Steuererhebung und Gewinnermittlung weiterhin durch die Steuerbehörden von Basel-Stadt vorgenommen werden, der französische Staat aber an den Erträgen beteiligt wird. Dieser Vorschlag sei bereits im Vorjahr von der Koordinationsplattform der Schweizer EAP-Betriebe an die Regierungen beider Länder eingereicht worden.

Auf eine Interpellation von Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) im Juni 2014 antwortete der Bundesrat, er habe Verständnis für die Ansprüche Frankreichs auf die Steuererträge aus dem Schweizer Sektor, er wolle jedoch am binationalen Charakter des Flughafens festhalten. Kritik an der Schweizer Verhandlungsführung kam aus dem Elsass: Nicht alle Argumente würden von der Schweiz genutzt. Frankreich könne nichts diktieren, ein solcher Schritt wäre am Internationalen Gerichtshof in Den Haag einklagbar. Frankreich müsse sich mit der Schweiz in einem Abkommen einigen, sagte Pierre Henner, Präsident des französischen Unterstützervereins des EAP. Bundespräsident Burkhalter äusserte sich nach einem Arbeitsbesuch in Paris Ende Oktober zurückhaltend zum Steuerstreit um den EAP, eine Einigung sei noch nicht erzielt worden.²²

Post und Telekommunikation

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Dès le 1er octobre, **les PTT ont mis à disposition un service pour les entreprises** dont les communications peuvent aussi bien être **gratuites** que coûter jusqu'à deux francs, les PTT percevant de 33 à 50 centimes. Ce canal, dont l'indicatif est le 156, a immédiatement été occupé en majorité par des messageries, services de dialogues ou d'histoires racontées à **caractère érotique**, voire pornographique. Il a semblé rencontrer un grand succès mais a aussi provoqué de nombreuses plaintes, car certains ont craint qu'un tel système soit trop accessible aux mineurs. Le procureur du canton de Vaud a même dénoncé les PTT au juge d'instruction pour complicité d'infraction au code pénal qui réprime les publications obscènes. Les ministères publics de Bâle et du Tessin ont agi de même. Les PTT ont dit n'être pas responsables du contenu des messages, même s'ils ont prétendu prendre l'affaire au sérieux.²³

STANDESINITIATIVE

DATUM: 01.07.2019
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR hat sich an ihrer Sitzung vom 1. Juli 2019 mit verschiedenen **Standesinitiativen** befasst, die **bezüglich der Postgesetzgebung** hängig sind. Nach einer Aussprache mit der Departementsvorsteherin und der Post-Spitze entschied die Kommission einstimmig, ihrem Rat zu beantragen, den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312, «Für den Erhalt der Arbeitsplätze und eine echte Grundversorgung durch die Post»), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314, «Service public erhalten. Keine Schliessung von Quartierpoststellen!») und Solothurn (Kt.lv. 18.315, «Postversorgung») keine Folge zu geben. 2018 war der Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314, «Verbesserung des Poststellennetzes und Stärkung der Rolle der Gemeindebehörden bei der geografischen Verteilung der Postämter») Folge gegeben worden und die Kommission sah die Anliegen der übrigen Standesinitiativen als weitgehend in der jurassischen enthalten.²⁴

STANDESINITIATIVE

DATUM: 16.09.2019
NIKLAUS BIERI

Drei **Standesinitiativen bezüglich der Postgesetzgebung** hatte der Ständerat im September 2019 zu behandeln, sie waren zusammen traktandiert worden. Die Standesinitiativen von Genf, Solothurn und Basel-Stadt drehten sich alle um von der Post angekündigte Änderungen beim Poststellennetz oder bei der Zustellung und wollten sicherstellen, dass beim Service public keine Abstriche gemacht würden. Die KVF-SR hatte schon im Juli 2019 auf die angenommene Standesinitiative Jura hingewiesen und erklärt, sie wolle eine Gesamtschau zur Post erarbeiten und danach die Standesinitiative Jura umsetzen. Sie hatte ihrem Rat deshalb empfohlen, den drei weiteren Standesinitiativen keine Folge zu geben. Für die KVF-SR hielt Claude Janiak (sp, BL) im Plenum noch einmal fest, dass die Anliegen der drei Standesinitiativen bei der Umsetzung der Standesinitiative Jura aufgenommen werden könnten, dass die Kommission aber aus formellen Gründen beantrage, den Initiativen keine Folge zu

geben. Der Ständerat folgte seiner Kommission und sprach sich gegen Folgegeben aus.²⁵

-
- 1) 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.
 - 2) BBl, 2012, S. 1577 ff.; BBl, 2005, S. 5177; BBl, 2013, S. 5797; AB NR, 2013, S. 743 ff., 776 ff., 1009 ff., 1120 und 1209; AB SR, 2013, S. 530 ff., 608 und 646
 - 3) FF, 1990, I, p. 574; FF, 1990, I, p. 575ss.; FF, II, 1990, p. 976ss.; Presse du mois de mars; Presse du 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90, NZZ, 31.1., 23.2., 27.2., 19.3.90; 24 Heures, 21.2. et 27.2.90; Presse du 28.2.90; DP, 987, 15.3.90 et VO, 13, 29.3.90; RFS, 13, 27.3.90; JdG, 21.3.90 Suisse, 25.3.90; Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990
 - 4) BO CE, 1990, p. 639ss.; BO CN, 1990, p. 497s.; BO CN, 1990, p. 499s.; BaZ, 20.3., 21.3., 30.3., 22.8., 21.9., 6.12. et 7.12.90.
 - 5) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.
 - 6) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.
 - 7) BO CN, 1990, p. 1267; BO CN, 1990, p. 1906; Presse du 1.12.90; NZZ, 3.12.90.
 - 8) JdG, 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.
 - 9) Presse du 10.7.92; NZZ, 27.11.92.
 - 10) Presse du 20.4.93, 30.6.93; TA, 7.7.93; BaZ, 15.6.93, 14.9 et 16.9.93; NZZ, 2.7.93, 10.7.93, 13.8.93, 20.8.93, 30.9.93, 25.11.93, 18.12.93; Ww, 8.7.93; SGT, 4.9.93; LNN, 4.9.93; BZ, 12.7.93; SGT, 14.7.93;
 - 11) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.
 - 12) LT, 30.8.08.
 - 13) BZ, 9.3.11, SGT, 22.6.11.
 - 14) Bericht BR
 - 15) AB NR, 2019, S. 1509 ff.
 - 16) Presse de novembre 2001.
 - 17) 24h, 24.12.02.; Lib., 15.1 (BE et SO) et 11.7.02 (BL, BS et NE); CdT, 16.1.02 (TI); NF, 31.1.02 (VS); LT, 1.2 (BE), 27.3 (SZ et OW), 12.4 (AG et GL), 2.5 (SG) et 19.7.02 (GR et UR); TG, 14.3.02 (NW); presse 14.1 (ZH), 8.4 (ville de Zurich), 3.6 (LU et SH), 11.7 (VD), 13.7 (FR) et 5.10.02 (Kloten); QJ, 11.5 (Assemblée) et 22.8.02 (JU); Exp., 25.11.02 (ZG); Presse du 1.2 (nom Swiss) et du 2.3 (plainte SAirGroup); TG, 11.5.02 (approbation); 24h, 16.1 (octroi court et moyen-courriers), 6.3 (Tribunal Zurich), 30.3. (Task force) et 13.4.02 (abandon par SAirGroup); LT, 2.3 (Tribunal Zurich) et 27.3.02; DETEC, communiqué de presse, 1.3.02 (octroi long-courriers).
 - 18) LT, 19.10.05; DETEC, communiqué de presse, 18.10.05.
 - 19) Presse du 29.5.08.
 - 20) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11
 - 21) BaZ, 14.6. und 22.6.13.
 - 22) BaZ, 21.7., 20.8., 21.8.14; TG, 22.8.14; BaZ, 1.9., 2.9.14; BLZ, 4.9., 6.9.14; BaZ, 31.10.14
 - 23) LM, 5.10.91; 24 Heures, 10.10., 11.10. et 12.10.91; 15.10.91; Suisse, 15.10.91; Presse du 16.10. et 23.10.91. TA, 11.10.91; SGT, 24.10.91; NZZ, 26.10.91; Ww, 7.11.91.
 - 24) Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur Standesinitiative BS; Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur Standesinitiative GE; Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur Standesinitiative SO; Medienmitteilung KVF-SR vom 2.7.19
 - 25) AB SR, 2019, S. 720