

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Bern, Zürich</b>
Prozesstypen	<b>Anderes</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Beer, Urs  
Benteli, Marianne  
Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Clivaz, Romain  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gerber, Marlène  
Guignard, Sophie  
Hirter, Hans  
Mosimann, Andrea  
Pasquier, Emilia  
Porcellana, Diane  
Schubiger, Maximilian

## Bevorzugte Zitierweise

Beer, Urs; Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Clivaz, Romain; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Guignard, Sophie; Hirter, Hans; Mosimann, Andrea; Pasquier, Emilia; Porcellana, Diane; Schubiger, Maximilian 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Anderes, Zürich, Bern, 1995 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Rechtsordnung	1
Stimm- und Wahlrecht	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesrat	1
Volksrechte	1
Wahl- und Abstimmungsverfahren	1
Föderativer Aufbau	3
Jurafrage	3
<b>Landesverteidigung</b>	3
Militäreinsätze	3
<b>Wirtschaft</b>	4
Landwirtschaft	4
Tierische Produktion	4
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	4
Energie	4
Energiepolitik	4
Verkehr und Kommunikation	4
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	4
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	7
Luftfahrt	8
Post und Telekommunikation	9
Raumplanung und Wohnungswesen	9
Mietwesen	9
Raumplanung	10
Umweltschutz	10
Naturschutz	10
Naturgefahren	11
<b>Sozialpolitik</b>	11
Bevölkerung und Arbeit	11
Kollektive Arbeitsbeziehungen	11
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	12
Sport	12
Soziale Gruppen	12
Asylpolitik	12
Frauen und Gleichstellungspolitik	12
<b>Bildung, Kultur und Medien</b>	13
Kultur, Sprache, Kirchen	13
Archive, Bibliotheken, Museen	13
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	13
Parteien	13
Grosse Parteien	13
Liberale Parteien	13
Verbände	14
Natur und Umwelt	14

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BfM</b>	Bundesamt für Migration
<b>EJPD</b>	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>BFE</b>	Bundesamt für Energie
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>EFV</b>	Eidgenössische Finanzverwaltung
<b>ASO</b>	Auslandschweizer-Organisation
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>Fedpol</b>	Bundesamt für Polizei
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>LITRA</b>	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

---

<b>ODM</b>	Office fédéral des migrations
<b>DFJP</b>	Département fédéral de justice et police
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>OFEN</b>	Office fédéral de l'énergie
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>AFF</b>	Administration fédérale des finances
<b>OSE</b>	Organisation des Suisses de l'étranger
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn (chemin de fer du Sud-Est)
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>Fedpol</b>	Office fédéral de la police
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>LITRA</b>	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Rechtsordnung

#### Stimm- und Wahlrecht

ANDERES  
DATUM: 22.01.2008  
HANS HIRTER

Im Kanton Bern lehnte das Parlament mit klarer Mehrheit eine Motion der EVP ab, die schweizerischen **Kindern** von ihrer Geburt an das aktive Stimmrecht erteilen wollte. Für Minderjährige würde dieses treuhänderisch von den Eltern ausgeübt. Die EVP argumentierte, dass mit dieser verstärkten Stimmkraft für junge Familien in der Politik auch vermehrt die Interessen der zukünftigen Generationen berücksichtigt würden.<sup>1</sup>

### Institutionen und Volksrechte

#### Bundesrat

ANDERES  
DATUM: 07.07.2016  
MARC BÜHLMANN

Die vom amtierenden Bundespräsidenten Johann Schneider-Ammann organisierte **Bundesratsreise 2016** führte die Regierungsmitglieder in verschiedene Regionen seines Heimatkantons Bern. Der zweitägige Ausflug wurde thematisch der Wirtschaft, der Bildung und der Forschung gewidmet. Die erste Station war das Zentrum für Weltraumforschung an der Universität Bern. Im bernjurassischen St-Imier – der zweiten Station – präsentierten sich im Parc Technologique verschiedene Start-up-Betriebe. Zudem traf sich die Landesregierung hier mit der Bevölkerung zu einem Apéro. In Sumiswald besuchte die Regierung einen weltweit tätigen Industriebetrieb mit 150 Mitarbeitenden und in Affoltern im Emmental, dem Geburtsort des Bundespräsidenten, stand der Besuch einer Schaukäserei auf dem Programm. Am zweiten Tag führte der Ausflug mit dem E-Bike von Abländschen, wo sich der Bundesrat mit den 43 Einwohnerinnen und Einwohnern über die Probleme einer Kleinstgemeinde unterhalten hatte, nach Saanen. Nach einem öffentlichen Konzert im Vorfeld des Gstaader Menuhin Festivals kamen die Regierungsmitglieder am Mittag wieder mit der ortsansässigen Bevölkerung zusammen. Schneider-Ammann gab zu Protokoll, dass die Bundesratsreisen jeweils eine gute Gelegenheit seien, der Bevölkerung verschiedener Regionen Wertschätzung entgegen zu bringen und mit Bundesratskolleginnen und -kollegen auch einmal in lockerer Atmosphäre über verschiedene Dinge reden zu können.<sup>2</sup>

#### Volksrechte

ANDERES  
DATUM: 10.10.2003  
HANS HIRTER

Als Novum in der Geschichte des Bundesstaates machten zum ersten Mal Kantone Gebrauch von ihrem Recht, gegen einen Parlamentsbeschluss das Referendum einzureichen. Elf Kantone (notwendig für ein **Kantonsreferendum** wären acht gewesen) beantragten eine Volksabstimmung über das Steuerentlastungsprogramm, welches ihrer Meinung nach für die Kantone nicht verkräftbare Steuerausfälle bringen würde.<sup>3</sup>

#### Wahl- und Abstimmungsverfahren

ANDERES  
DATUM: 31.12.2015  
MARC BÜHLMANN

Die Diskussionen um die Vor- und Nachteile von **E-Voting** hielten auch im Jahr **2015** an. Die kritischen Stimmen wurden dabei immer lauter: Insbesondere die Frage der Sicherheit wurde virulent debattiert. Eigentlich sei es unwichtig, ob zu erwartende Hackerangriffe erfolgreich seien oder nicht, das Vertrauen ins Wahlsystem und letztlich in die Demokratie würden so oder so Schaden nehmen, hiess es von dieser Seite. Von den Befürwortenden wurde hingegen hervorgehoben, dass E-Voting die politische Beteiligung wenn nicht erhöhen, so doch wenigstens halten könne. Insbesondere für die Auslandschweizerinnen und -schweizer sei elektronisches Abstimmen und Wählen teilweise die einzige Möglichkeit, rechtzeitig an die Unterlagen gelangen und teilnehmen zu können. So zeigten Studien aus den Kantonen Genf und Neuenburg, die nicht nur Auslandschweizerinnen und -schweizern das elektronische Abstimmen erlauben, sondern auch einem Teil der ansässigen Bevölkerung, dass das Instrument die Beteiligung nicht erhöht, aber vor allem im Ausland recht rege benutzt wird. E-Voting sei vor allem als Substitut der brieflichen Abstimmung zu betrachten und erschliesse kaum neue Abstimmende, so das Fazit dieser Analysen. Es sei klar, dass Sicherheit und

Zuverlässigkeit an erster Stelle stehen müssten, erklärten die Befürwortenden, man könne aber die technische Entwicklung nicht aufhalten – null Risiko gebe es nirgends. Auch für den Bundesrat stand die Sicherheit im Zentrum – er forderte nach wie vor «Sicherheit vor Tempo». Auch wenn das Fernziel wahrscheinlich einst flächendeckendes E-Voting sein dürfte, wurde in den Testkantonen bisher lediglich ein maximaler Anteil von 10 Prozent der Stimmberechtigten für E-Voting zugelassen.

Derweil wurden die Experimente mit dem elektronischen Abstimmen in den Testkantonen fortgeführt. Bisher hatten 13 Kantone erste Versuche mit E-Voting durchgeführt (ZH, GL, FR, SO, SH, SG, GR, AG, TG, GE, LU, BS, NE). Im Kanton Zürich lehnte das Parlament einen Vorstoss der SVP ab, der einen Übungsabbruch verlangt hätte. Der Kanton Bern stellte die Umsetzung im Berichtsjahr wieder zurück. In Genf beantragte die Regierung, den Quellcode des eigenen Systems im Internet zu publizieren, um die Transparenz zu erhöhen und Dritten die Möglichkeit zu geben, das System auf seine Sicherheit zu überprüfen.

In technischer Hinsicht bestanden schweizweit drei verschiedene Systeme, die sich konkurrierten. Das so genannte «Genfer System (CHvote)», das vom Kanton selber entwickelt worden war, nutzen neben dem Kanton Genf auch die Kantone Basel-Stadt und Luzern – und bis zum abschlägigen Entscheid auch Bern. Die spanische Firma ScytI war in Neuenburg für die Umsetzung von E-Voting zuständig und ein so genanntes Konsortium aus neun Kantonen (ZH, GL, FR, SO, SH, SG, GR, AG, TG) bezog die Technik von der Schweizer Tochter des US-Konzerns Unisys. Die Abhängigkeit von ausländischen Firmen geriet allerdings zunehmend in die Kritik, da das Risiko von Spionage gross sei. Als dann die Schweizerische Post auf dem E-Voting-Markt auftrat, wechselte der Kanton Neuenburg zu dieser neuen Plattform. Allerdings arbeitete die Post eng mit dem spanischen Unternehmen ScytI zusammen, das zwar im E-Voting-Bereich weltweit führend ist, aber laut der Zeitung Schweiz am Sonntag auch das US-Verteidigungsministerium zu seinen Kunden zähle.

Im Wahljahr 2015 beantragten die E-Voting-Kantone, zum ersten Mal nicht nur Abstimmungen, sondern auch Wahlen mittels E-Voting durchzuführen. 2011 war dies erst für Auslandschweizerinnen und -schweizer aus vier Kantonen möglich gewesen. 2015 sollten nun im Ausland wohnende Schweizerinnen und Schweizer aus den 13 dies beantragenden Kantonen in den Genuss von E-Voting bei Wahlen kommen (AG, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, SO, SG, SH, TG, ZH). Im Sommer entschied der Bundesrat allerdings, das Gesuch der neun Kantone des Konsortiums nicht zu bewilligen, weil das System eine Lücke beim Stimmgeheimnis aufweise. Offenbar bestand eine Möglichkeit, vom System gelöschte Daten später wiederherzustellen. Der Entscheid des Bundesrates wurde als «schwerer Rückschlag» kommentiert (NZZ). Die betroffenen Kantone kritisierten ihn harsch und der Interessenverband der Auslandschweizerinnen und -schweizer (ASO) zeigte sich «bestürzt». Die Kritiker hingegen sahen sich bestätigt: Die Junge SVP überlegte sich die Lancierung einer Volksinitiative, mit der der sofortige Übungsabbruch verlangt würde.

Den restlichen vier Kantonen (NE, GE, BS, LU) gab die Regierung freilich grünes Licht. Damit konnten die rund 34'000 im Ausland wohnenden und aus diesen vier Kantonen stammenden sowie 96'000 in den Kantonen Neuenburg und Genf domizilierte Wahlberechtigte per Internet wählen, wovon dann letztlich allerdings lediglich rund 13'000 Bürgerinnen und Bürger Gebrauch machten.

Nachdem der Bundesrat dem Konsortium mit seinem Entscheid praktisch den Todesstoss verpasst hatte, buhlten das Genfer System und das neue System der Post um die neun Kantone, die dem Konsortium angehört hatten. In der Tat hatte dieses Ende September beschlossen, nicht mehr in das System zu investieren und sich entsprechend aufzulösen. Die Zukunft des E-Voting schien damit unsicher und das erklärte Fernziel einer flächendeckenden Möglichkeit für elektronisches Abstimmen und Wählen war in weite Ferne gerückt.<sup>4</sup>

Aufgrund der provisorischen Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung in den Kantonen liess sich Mitte 2017 errechnen, dass es bei den Nationalratswahlen 2019 erneut zu einer **Verschiebung der Anzahl Sitze** in den Kantonen kommen wird. Nutzniesser werden die Kantone Genf (neu 12 Sitze) und Waadt (neu 19 Sitze) sein, die auf Kosten von Bern (neu 24 Sitze) und Luzern (neu 9 Sitze) ihre Zahl an Volksvertreterinnen und Volksvertretern erhöhen dürften. Bern hatte bereits bei den Wahlen 2015 einen Sitz verloren. Der Bundesrat bestätigte diese Berechnungen Ende August.<sup>5</sup>

## Föderativer Aufbau

### Jurafrage

**ANDERES**  
DATUM: 20.03.2015  
MARC BÜHLMANN

Mit gemischten Gefühlen wurde dem Wiener Kongress im Kanton Jura gedacht. Zwar wurden vor 200 Jahren auf der einen Seite die unter dem Bistum Basel stehenden Gebiete des heutigen Kantons Jura und des französischsprachigen Teils des Kantons Bern der Eidgenossenschaft zugewiesen und damit verhindert, dass die Bevölkerung dieser Gebiete unter französische Herrschaft und in gewalttätige Kriege geriet. Die Zuteilung der Gebiete zum Kanton Bern war auf der anderen Seite aber auch der **Ursprung der Jurafrage**: Spannungen zwischen dem katholischen Nord- und dem protestantischen Südjura wurden schon rasch nach 1815 spürbar und kulminierten ein erstes Mal in der militärischen Besetzung durch Berner Truppen im Rahmen des Kulturkampfes von 1870. Hätte der Bischof von Basel vor 200 Jahren seinen Einfluss geltend machen können, hätte die Geschichte der Region wohl einen ganz anderen Verlauf genommen. Die im Rahmen des Wiener Kongresses ebenfalls diskutierte Idee eines unabhängigen Kantons mit Biel als Hauptstadt scheiterte nicht zuletzt an der militärischen und politischen Schwäche des ehemaligen Bistums.

Eine 200-Jahr-Feier des Beitritts des Juras zur Schweiz wurde – anders etwa als in den Kantonen Wallis, Neuenburg und Genf, die ebenfalls mit dem Wiener Kongress der heutigen Schweiz zugeschlagen wurden – nicht begangen. In seiner Antwort auf eine Interpellation der SVP gab der Berner Regierungsrat zu Protokoll, nie um Feierlichkeiten ersucht worden zu sein und aus politischen Überlegungen auch darauf verzichten zu wollen.<sup>6</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 18.06.2018  
DIANE PORCELLANA

**Un an après le vote du 18 juin 2017 à Moutier**, le processus de transfert de la ville dans le canton du Jura n'a pas avancé comme prévu. De nombreux recours déposés contre le vote sont encore pendants. Les deux cantons n'ont pas encore entamé les discussions relatives au concordat intercantonal. Ils attendent de connaître le sort des sept derniers recours encore à traiter. La préfecture du Jura bernois statuera sur ceux-ci en automne. Le processus de transfert pourra, dès lors, reprendre son cours. Toutefois, les décisions de l'entité judiciaire pourraient également faire l'objet de nouveaux recours et aller jusqu'au Tribunal fédéral. Le délai pour le transfert officiel de la Ville de Moutier, fixé au 1er janvier 2021, ne semble plus réaliste.<sup>7</sup>

## Landesverteidigung

### Militäreinsätze

**ANDERES**  
DATUM: 28.12.2014  
MAXIMILIAN SCHUBIGER

Der **Einsatzbilanz** der Armee 2014 ist zu entnehmen, dass die Zahl der von der Armee geleisteten Dienstage 2014 insgesamt erneut rückläufig war. In Einsätzen und für Unterstützungsleistungen wurden jedoch mit 250'028 Tagen rund 20'000 Dienstage mehr erbracht – vorwiegend aufgrund der Syrien-Konferenz in Montreux (VD) und anlässlich der OECD-Ministerkonferenz in Basel Ende Jahr. Die Gesamtzahl geleisteter Dienstage nahm dagegen um rund 200'000 auf 6.05 Mio. Tage ab. Das ist vor allem tieferen Einrückungsbeständen bei den Fortbildungsdiensten der Truppe geschuldet. Der Leistungsumfang bei den Friedensförderungsdiensten im Ausland blieb mit 102'169 Dienstagen beinahe unverändert. Einsätze im Rahmen militärischer Katastrophenhilfe wurden 2014 keine geleistet, die Armee hat aber im Nachgang zu Naturereignissen Unterstützungsleistungen erbracht, unter anderem im Tessin und im Emmental. Pro Tag standen durchschnittlich 685 Armeeingehörige im Einsatz (2013: 626), davon 59% im Inland und 41% im Ausland.<sup>8</sup>

## Wirtschaft

### Landwirtschaft

#### Tierische Produktion

ANDERES  
DATUM: 19.12.2002  
ROMAIN CLIVAZ

La **centrale laitière fribourgeoise Cremo** a repris une partie des activités de SDF dans les cantons de Berne, Fribourg, Neuchâtel et Vaud. Cela a été possible grâce à des prêts bancaires, des cautions publiques, l'apport de Prolait (Fédération des sociétés coopératives de producteurs de lait de ces cantons) et de collectivités publiques. Le projet Cremo et l'engagement des cantons à l'augmentation du capital de cette société ont reçu le soutien du Conseil fédéral. Le gouvernement a, par une lettre d'intention, confirmé l'octroi d'un cautionnement, dont le montant devrait être connu début 2003, dans le cadre de l'arrêté fédéral en faveur des zones économiques en redéploiement.<sup>9</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energiepolitik

ANDERES  
DATUM: 26.02.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

L'OFEN a lancé une campagne nationale de **promotion des deux-roues électriques**. Placée sous l'égide de SuisseEnergie, elle vise à favoriser l'utilisation des vélos et scooters électriques. L'OFEN espère la vente de 1000 deux-roues électriques. Inauguré en 2001 dans le canton de Berne, ce programme a été étendu à la ville de Zurich et au demi-canton de Bâle-Ville. Les cantons et les communes qui y participent encouragent les entreprises à promouvoir ces moyens de locomotion écologiques.<sup>10</sup>

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

ANDERES  
DATUM: 30.11.2007  
NICOLAS FREYMOND

Le 30 novembre, le **tronçon entre Moutier (BE) et Choindez (JU) de l'autoroute A16 (Transjurane) a été inauguré**. Long de 4,3 kilomètres, il permet d'éviter les gorges de Moutier grâce aux tunnels du Raimeux (3'220 mètres) et de la Roche Saint-Jean (230 mètres). Désormais, 48 kilomètres de Transjurane sont ouverts au trafic et 37 restent à construire pour achever la liaison entre Bienne (BE) et Boncourt (JU).<sup>11</sup>

#### Eisenbahn

ANDERES  
DATUM: 15.11.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

**Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels.** Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon

le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.<sup>12</sup>

ANDERES  
DATUM: 19.12.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Du fait de l'ouverture des marchés dans le monde des lignes privées qu'a engendré la nouvelle loi sur les chemins de fer et de l'attractivité que créera la libéralisation de l'accès au réseau ferroviaire et la construction de deux nouveaux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg, **les CFF ont fait une offre de reprise à la compagnie Berne-Lötschberg-Simplon (BLS)** et à son actionnaire principal, le canton de Berne, propriétaire de 65,1% des actions. Leur but était d'étendre leur marché et d'éviter que l'accord de coopération qu'avait la Deutsche Bahn avec les BLS n'ouvre la porte du réseau suisse à la compagnie allemande. Le conseil d'administration de la BLS a rejeté l'idée de fusion, mais il a entamé des discussions avec les CFF en vue déboucher sur des modèles de collaboration. En juin, le Conseil d'Etat bernois et le canton de Berne ont approuvé un accord, qui a été soumis à la Confédération. Le Conseil fédéral l'a aussi plébiscité. Résultat de la réforme des chemins de fer, l'accord postulait un désenchevêtrement des tâches, l'idée consistant à ne conserver qu'un acteur là où c'était possible. Il revêtait la forme d'une lettre d'intention qui fixait les grands principes de la collaboration, mais ne réglait pas les détails de la restructuration, comme par exemple les modalités du transfert et les répercussions pour les divers acteurs touchés. De ce fait un groupe de travail commun composé de l'OFT, l'AFF, le canton de Berne, les CFF et les BLS, a été constitué.

La lettre d'intention **excluait pour des raisons plus politiques qu'économiques la fusion des deux entreprises**: ayant accordé un crédit de près d'un milliard de francs pour le développement des doubles voies du Lötschberg au début des années 80 et participant au financement du nouveau tunnel de base dont le propriétaire serait au final les BLS, la Confédération, unique actionnaire des CFF, payerait en cas de fusion deux fois l'infrastructure du BLS. En termes concrets, pour permettre aux CFF d'acquérir 34% d'actions, le canton de Berne était prêt à en céder au maximum 15%; pas d'avantage, car il voulait rester l'actionnaire majoritaire. De son côté, la Confédération, détentrice de 17,56% du capital, proposait de se dessaisir d'une partie de ses actions. Le Conseil fédéral soutenait la création d'une filiale spécifique pour l'infrastructure du réseau BLS et souhaitait se concentrer sur celle-ci, car cela permettrait de résoudre la question du prêt de CHF 1 milliard qu'elle avait accordé pour l'axe du Lötschberg. Si l'achat des actions sub-mentionnées additionnées à celle des petits actionnaires était une des solutions, l'autre consistait à augmenter le capital. Au niveau de la desserte des passagers, l'accord prévoyait que les BLS reprennent la totalité du réseau express régional bernois. Cela impliquait que les CFF leur cèdent les lignes de Thoune-Berne-Fribourg et de Bienne-Berne-Belp-Thoune. Quant aux CFF, le trafic national et international sera leur affaire exclusive. Tous les trains Intercity et Eurocity circulant sur l'axe Bâle-Berne-Brigue-Milan par le Lötschberg ainsi que ceux qui desservent Interlaken seront gérés par l'ex-régie. Dans le domaine des marchandises, le secteur demeurera en régime de concurrence. Les BLS créeront une filiale BLS Cargo dont la DB sera leur partenaire. La concurrence ne concernera que le transport des marchandises par trains complets. En effet, le transport de voitures restera l'apanage des BLS et le ferroutage prévu pour le 8.1.2001 sur l'axe Fribourg-en-Brigau-Novare par le Lötschberg continuera d'être exploité en partenariat par les BLS, les CFF et la société de transport HUPAC. Au final, chaque compagnie restera concessionnaire de son réseau.<sup>13</sup>

ANDERES  
DATUM: 16.05.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et le Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) ont ratifié une convention scellant leur future coopération. Le canton de Berne a accepté que les CFF détiennent une participation dans la compagnie bernoise, qui a été plafonnée à 34%. Toutefois, Berne a promis à l'ex-régie un droit de préemption s'il se défait un jour d'un paquet d'actions. Prétextant la restructuration de l'entreprise et donc l'impossibilité de chiffrer la valeur des actions, les CFF n'ont pas pu acquérir immédiatement les 34%. Par ailleurs, l'ex-régie devait obtenir le feu vert de la Commission de concurrence avant d'officialiser l'achat. La **collaboration** a cherché à supprimer les doublons et à répartir les secteurs

d'activités. Le **BLS** reprendra complètement d'ici à 2004 le RER bernois, lequel inclura l'ensemble du transport régional des voyageurs dans un périmètre incluant Fribourg, Payerne, Morat, Neuchâtel, Bienne, Langnau et Thoune. Il exploitera aussi les trains RegioExpress Berne-Langnau-Lucerne et Berne-Kandersteg-Brig. Le BLS conserve le transport de voitures au Lötschberg, de Kandersteg à Goppenstein. En retour, les **CFF** s'occuperont du trafic voyageur longue distance sur l'axe Lötschberg. Il s'agit essentiellement des lignes Thoune-Brig et Thoune-Interlaken. Les CFF auront aussi l'exclusivité du trafic par wagons isolés sur le Lötschberg. En revanche, le secteur des marchandises restera soumis à la concurrence, notamment pour le trafic de transit et pour trains complets.<sup>14</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 24.12.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Les directions du Chemin de fer du Lötschberg (**BLS**) et des Transports régionaux du Mittelland (**RM**) ont signé une **déclaration d'intention de fusion** en une seule étape. Le DETEC avait auparavant invité les deux conseils d'administration, ainsi que les cantons de Berne, Lucerne et Soleure à une discussion à cette fin. Avec la Confédération et les cantons, le BLS et le RM ont les mêmes actionnaires principaux. Tous les obstacles à cette union ont pu être surmontés. Les deux caisses de pension seront gérées de façon séparée. La fusion sera entérinée lors des assemblées générales du BLS et RM en juin 2006, avec effet rétroactif au 1er janvier.<sup>15</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 24.06.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im Sommer hiessen die Aktionäre der Bahnunternehmung „Regionalverkehr Mittelland“ (RM), die vor allem im östlichen Teil der Agglomeration Bern tätig ist, die **Fusion** mit der „Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn“ (BLS) zur **BLS AG** dank der Stimmen der Haupteigner gut – die Mehrheit der Anwesenden lehnte sie ab. Die BLS-Aktionäre stimmten dem Projekt ebenfalls zu.<sup>16</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 21.09.2007  
NICOLAS FREYMOND

En septembre, et après neuf ans de travaux préparatoires, la construction de la **nouvelle traversée de Zurich de Altstetten vers Oerlikon** a débuté. Cette boucle de 4,8 km doit permettre de désengorger la gare de Zurich, par laquelle transitent quotidiennement plus de 300'000 voyageurs, grâce à quatre nouvelles voies qui passeront sous la Limmat. À l'actuelle gare de surface, dont les lignes s'achèvent en cul de sac, s'ajoutera ainsi une deuxième gare souterraine et traversante. Les trains en transit ne devant plus rebrousser chemin, un gain de trente minutes sera en outre réalisé sur les itinéraires à destination de Saint-Gall. Cofinancée par le canton de Zurich, la Confédération et les CFF, la nouvelle infrastructure entrera en service d'ici 2015. La gare souterraine existante ne sert que le trafic régional (S-Bahn), tandis que la nouvelle gare sera essentiellement dévolue au trafic national à destination du nord-est du pays.<sup>17</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 22.11.2007  
NICOLAS FREYMOND

Le 15 juin de l'année sous revue, le **tunnel du Lötschberg a été officiellement inauguré**. Son ouverture s'est effectuée en deux temps. Limitée au trafic marchandises du 15 juin au 8 décembre, elle a été étendue au trafic voyageurs avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF. À partir du 9 décembre 2007, quarante-deux trains de passagers empruntent quotidiennement le tunnel. Grâce à celui-ci et à la nouvelle ligne Rail 2000 Olten-Berne, les temps de parcours à destination du Valais et de l'Italie connaissent une réduction remarquable. Le trajet Zurich-Viège ne durera plus que deux heures au lieu de trois précédemment, et celui entre Bâle et Milan quatre au lieu de cinq.<sup>18</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 02.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont annoncé l'investissement de CHF 187,5 millions afin de **construire deux voies en gare d'Oerlikon (ZH)**, occasionnant une croissance de 50% de la capacité de la gare (1'500 trains/jour contre 1'000 précédemment). CHF 87,3 millions seront en outre consacrés à la construction de voies de dépassement, de sorte à accroître la capacité du tronçon Olten-Hammer-Luterbach-Attisholz, dans le canton de Soleure.<sup>19</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

ANDERES  
DATUM: 08.09.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Ringen von **SBB und BLS um die Fernverkehrskonzession** gab es laut Medienberichten vom August 2017 einen Druckversuch seitens der SBB auf den Kanton Bern, der Mehrheitsaktionär der BLS ist. Die SBB sistierte im Sommer 2017 einen Baurechtsvertrag, den sie mit dem Kanton Bern über die baurechtliche Nutzung eines Areals in Weyermannshaus-Ost erarbeitet hatte. Der Kanton Bern wollte dort eine Fachhochschule bauen und verfolgte dieses Vorhaben mit einiger Dringlichkeit. Aus Berner Regierungskreisen wurde kolportiert, die SBB sähe im Vertrag offenbar ein Pfand und versuche, ihre Unterschrift davon abhängig zu machen, ob der Kanton Bern als Mehrheitsaktionär der BLS diese von ihren Konzessionsplänen abbringen könne.

Die Wettbewerbskommission warnte Anfang September die SBB, dass Behinderungen im Konzessionsverfahren einen Verstoss gegen das Wettbewerbsrecht bedeuteten. Die SBB unterschrieben den Baurechtsvertrag mit dem Kanton Bern und bestritten, dass sie die Absicht gehabt hätten, Druck auf den Kanton auszuüben.

Am 8. September 2017 reichte die BLS ihr Konzessionsgesuch ein. Sie beantragte die Konzession für die Intercity-Linien Interlaken-Basel (ab 2022) und Brig-Basel (ab 2023) sowie für die RegioExpress-Linien Bern-Olten und Biel-Bern (beide ab 2020) und Le Locle-Bern (ab 2022). Die BLS betonte im Gesuch, gegenüber der bestehenden Monopolsituation könne ein spürbarer Mehrwert für die Fahrgäste geschaffen werden. Gleichentags reichten auch die SBB ihr Konzessionsgesuch ein: Sie beantragten die Verlängerung ihrer landesweiten Konzession für weitere 15 Jahre. Die SBB hatten sich zuvor mit der SOB geeinigt. Die SOB soll betrieblich selbständig, aber unter der SBB-Konzession, die Linie Bern-Olten-Zürich-Chur sowie die Gotthardbergstrecke befahren.

Mit den Einreichungen der konkurrierenden Gesuche von SBB und BLS zeigte sich, dass der Versuch einer bilateralen Einigung zwischen den Bahngesellschaften gescheitert war.

Die Vergabe der Konzession oblag dem BAV, welches im Dezember 2017 entscheiden wollte.<sup>20</sup>

ANDERES  
DATUM: 06.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Am 6. Februar 2018 teilte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, mit, die Postauto AG habe zwischen 2007 und 2015 rund CHF 78 Mio. an Subventionen ertragen. Dabei habe die Postauto AG Gewinne, die auf einigen Linien erwirtschaftet werden konnten, in andere Sparten verschoben und mit fingierten Kosten eine tiefere Wirtschaftlichkeit vorgetäuscht, um mehr Subventionen zu erhalten. Am selben Tag nahm Post-Chefin Susanne Ruoff zum sogenannten **Postauto-Skandal** Stellung. Sie bedauere die Vorgänge und hielt fest, dass sie erst im November 2017 von den Vorwürfen erfahren und danach vollkommene Transparenz geschaffen habe. Die Post habe eine interne Untersuchung eröffnet und werde mit allen Behörden kooperieren, um die Angelegenheit zu klären. Die CHF 78 Mio. werde die Post zurückzahlen. Der Leiter und der Finanzchef der Postauto AG mussten das Unternehmen per sofort verlassen. Auch die Politik reagierte auf den aufgedeckten Skandal: Die Präsidentin der KVF-NR, Nationalrätin Edith Graf-Litscher (sp, TG) zeigte sich enttäuscht, appellierte an die Verantwortung der Post als Bundesbetrieb und kündigte an, die Kommission werde sich im März mit der Angelegenheit befassen.

Schon am 8. Februar kamen weitere Ungereimtheiten ans Licht. So wurde bekannt, dass einige Kantone bereits 2011/2012 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) deutlich gefordert hatten, die Verwaltung der Postauto AG gründlich zu überprüfen. Die Kantone Bern, Jura, Waadt und Neuenburg schrieben in ihrem gemeinsamen Brief, die Postauto AG weise Mängel in der Transparenz auf, die eine Einschätzung der wahren finanziellen Situation verunmöglichten. Das BAV hatte darauf nach einer Untersuchung rund CHF 13.7 Mio. von der Postauto AG zurückgefordert, ohne jedoch das Ausmass der Umbuchungstricks erkannt zu haben. Dieses sei dem BAV erst im Rahmen einer Reorganisation der Postauto AG aufgefallen. In Erklärungsnotstand geriet auch die Revisionsgesellschaft KPMG, welcher in den jährlichen Revisionen keine Ungereimtheiten aufgefallen waren. Den grössten Wirbel erzeugte aber der „Blick“, der schrieb, Post-Chefin Ruoff habe durch eine Aktennotiz schon seit 2013 von Kostenumbuchungen zu Lasten des öffentlich finanzierten Verkehrs gewusst. Ruoff beharrte jedoch auf ihrer Aussage, sie habe erst 2017 davon erfahren.

Am 14. Februar beschloss der Verwaltungsrat der Post, Susanne Ruoff als Post-Chefin im Amt zu belassen, mindestens bis zum Abschluss der Untersuchungen. Der Verwaltungsrat teilte weiter mit, dass die Boni von Ruoff und der Geschäftsleitung der Postauto AG für das vergangene Jahr vorerst nicht ausbezahlt würden. Zudem entschied der Verwaltungsrat, künftig auf ein Gewinnziel für die Postauto-Sparte zu verzichten. Zuvor liessen Medienberichte den Verdacht aufkommen, die Führung der

Postauto AG habe sich unlauterer Methoden bedient, um den von der Post-Führung geforderten Gewinn erzielen zu können.

Ebenfalls am 14. Februar reichte das BAV eine Strafanzeige ein. Bundesanwalt Michael Lauber und der Generalstaatsanwalt des Kantons Bern, Michel-André Fels, lehnten es am 21. Februar jedoch ab, die Strafanzeige anzunehmen, da bei Subventionsbetrug das zuständige Amt zu verfolgen und beurteilen habe. Das BAV teilte mit, es habe keine Kapazitäten zur Verfolgung des Falls. Der Bundesrat betraute deshalb Ende Februar das Bundesamt für Polizei (Fedpol) mit der Untersuchung. Die Post rief im Februar eine Expertengruppe ins Leben, um die interne Untersuchung durchzuführen. Weil diese dem Verwaltungsratspräsidenten Urs Schwaller unterstellt war, wurde die Unabhängigkeit der Expertengruppe von Medien und Politik in Frage gestellt.<sup>21</sup>

## Luftfahrt

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.)<sup>22</sup>

ANDERES  
DATUM: 02.05.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Au début mars, la compagnie aérienne allemande **Lufthansa** a fait part aux actionnaires de Swiss de son **intention de reprise**. Après un temps de réflexion, les **principaux actionnaires**, qui représentent 86% du capital de Swiss, ont donné leur **feu vert au rachat**. Parmi les grands actionnaires, il y avait la Confédération (20,4%), le canton de Zurich (10,2%), l'UBS (10,4%), le Credit Suisse Group (10%), ainsi que diverses entreprises (35%). Ils ont obtenu pour leurs actions une option sur différence de rendement de l'action Lufthansa. Afin de contrôler la compagnie aérienne helvétique, Lufthansa a créé avec les principaux actionnaires une société de droit suisse nommée AirTrust. Les actions de ces derniers ont été transférées dans la nouvelle société. Les droits d'atterrissage respectifs des deux compagnies ont pu être conservés. Détentrice à 11%, la compagnie aérienne allemande prendra le contrôle total de AirTrust dans les 12 à 18 mois en fonction des négociations sur les droits de trafic. La Confédération occupe un siège au sein du conseil d'administration de cette société. Pour obtenir les 14% d'actions Swiss restantes détenues par les petits porteurs, AirTrust a lancé en mai une offre publique d'achat de CHF 8,96 par action. La somme offerte représentait environ

CHF 70 millions. **L'accord de reprise par Lufthansa** prévoyait que la direction et le siège de Swiss demeurent en Suisse. La compagnie d'aviation sera gérée comme un centre de profit au sein du groupe Lufthansa. Swiss garde ses long-courriers, sa flotte et ses équipages. Même intégrée dans Lufthansa, Swiss a été sommée de réduire ses coûts. Les mesures de restructuration seront appliquées comme prévues. Les pouvoirs publics n'ont par contre obtenu aucune garantie formelle au sujet de l'exploitation de l'aéroport de Zurich. Contrepartie à la vente, la Confédération devra négocier des accords bilatéraux avec six pays (Etats-Unis, Japon, Canada, Inde, Thaïlande et Hong-Kong) pour assurer la pérennité des droits d'atterrissage dont dispose Swiss.

Le contrat d'intégration signé entre Swiss et Lufthansa prévoit aussi la création de deux **fondations nommées Almea et Darbada**. La Confédération a le droit de déléguer dans chacune des deux fondations son représentant. La Fondation Almea suivra le déroulement de la transaction sur le plan technique. La Fondation Darbada sera chargée de suivre le développement du transport aérien suisse et de son infrastructure, afin d'assurer de bonnes liaisons aériennes entre la Suisse et le reste du monde. Le Conseil fédéral s'est penché sur l'avenir de sa délégation « conditions-cadres Swiss », créée en 2003, et a décidé de la dissoudre. Le **groupe de coordination « aviation »**, qui réunit depuis mai 2003 des représentants de l'administration, a par contre été maintenu. En septembre, Peter Siegenthaler, représentant du Conseil fédéral au sein de Swiss, a démissionné.<sup>23</sup>

**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.<sup>24</sup>

## Post und Telekommunikation

**ANDERES**  
DATUM: 05.04.2007  
NICOLAS FREYMOND

En avril, la Poste a lancé un **service de signature électronique**. Premier pas sur la voie vers un système d'échanges en ligne sécurisés, le nouveau service permet notamment l'envoi de courriers électroniques recommandés. Dans une première phase dite « d'essai », ces nouvelles prestations ne seront disponibles que dans les cantons de Zurich et Saint-Gall.<sup>25</sup>

## Raumplanung und Wohnungswesen

### Mietwesen

**ANDERES**  
DATUM: 01.04.1998  
URS BEER

Nachdem die **Hypothekarzinssätze** im Frühling auf breiter Front von 4,25 auf 4% zurückgenommen worden waren, und die Migros Bank ihren Satz auf **3,75%** gesenkt hatte, folgten die Glarner und die Berner Kantonalbanken als erste Staatsinstitute und reduzierten ihren Richtsatz für erste Hypotheken auf den 1. Februar bzw. 1. April um einen weiteren Viertel Prozentpunkt. Letztmals lag der Hypothekarzinssatz im Jahre 1958 bei 3,75%; noch tiefer, nämlich bei 3,5%, lag er Ende der vierziger und Anfang der fünfziger Jahre. Ihren letzten Höchststand erreichten die Hypothekarzinssätze im August 1992, als sie doppelt so hoch waren.<sup>26</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 23.08.2013  
MARLÈNE GERBER

Ein erstes Treffen der nach der bundesrätlichen Stellungnahme zu Personenfreizügigkeit und Wohnungsmarkt eingesetzten **Arbeitsgruppe „Wohnungspolitischer Dialog“** fand im August statt. Die vom Vorsteher des Bundesamtes für Wohnungswesen (BWO) geleitete Gruppe setzt sich aus Vertretern der Kantone Zürich, Genf, Zug, Fribourg, Waadt und Aargau sowie aus Repräsentanten der Städte Zürich, Basel, Luzern, Nyon, Wädenswil und Lugano zusammen und soll unter Beizug von Experten in drei Sitzungen die regional unterschiedlichen wohnpolitischen Herausforderungen und Bedürfnisse erörtern. In einem Ende des Berichtsjahres erschienenen Zwischenbericht erkannte die Arbeitsgruppe, die sich aus Vertreter von Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten zusammensetzt, ein Auseinanderdriften zwischen den effektiven Marktindikatoren und der selektiven und überspitzten Wahrnehmung der Problematik in einigen Kreisen der Bevölkerung. Sie empfahl dem

Bundesrat denn auch, Anreiz-orientierte Massnahmen regulativen Verboten vorzuziehen. Konkret beantragte sie der Regierung unter anderem, im Rahmen einer zweiten RPG-Teilrevision die Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus zu prüfen sowie mittels Änderung des Obligationenrechts die Transparenz auf dem Mietwohnungsmarkt zu erhöhen. Ferner begrüsst die Arbeitsgruppe die Fortführung des Dialogs zur eingehenden Behandlung weiterer Themen.<sup>27</sup>

## Raumplanung

ANDERES  
DATUM: 22.08.2008  
HANS HIRTER

Grosses Aufsehen erregte namentlich in der Region Bern ein Entwurf des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) für ein zukünftiges Raumkonzept für die Schweiz. Dieses soll die strategische Grundlage für die Raumentwicklung der nächsten zwanzig Jahre bilden. Einen Beschluss über das Konzept und über den Grad seiner Verbindlichkeit wird der Bundesrat erst nach der für 2009 vorgesehenen Konsultation der Kantone fassen. Aufgrund von international definierten Kriterien, welche primär wirtschaftliche Aspekte abdecken, erklärte das ARE die Agglomerationen Zürich, Genf-Lausanne und Basel zu den drei **Metropolitanräumen** der Schweiz. Die in Bezug auf Wirtschaftsleistung und Einwohnerzahl an vierter Stelle liegende Agglomeration Bern wurde eine Stufe tiefer, als so genannte Hauptstadtregion eingeordnet. Ursprünglich war der Raum Bern sogar bloss als „Städtenetz“ auf derselben Ebene wie die um ein Mehrfaches kleinere Region Aarau-Olten eingeteilt worden. Für die bernischen Behörden war dies ein ungerechtfertigter Prestigeverlust, der unter anderem die Agglomeration im internationalen Standortwettbewerb benachteiligt. Sie befürchteten insbesondere auch, bei national mitfinanzierten Infrastrukturprojekten beispielsweise für den öffentlichen Verkehr in Zukunft gegenüber den vier anderen schweizerischen Grossstädten benachteiligt zu werden. Dafür, dass diese Ängste nicht unbegründet sind, sorgte das ARE selbst, indem es postulierte, dass der Bund die Metropolitanräume Basel, Genf/Lausanne und Zürich bei der Entwicklung der Infrastrukturen bevorzugt behandelt und „die Entwicklungsdynamik ... in erster Priorität in die metropolitanen Entwicklungsschwerpunkte gelenkt werden“ soll.<sup>28</sup>

ANDERES  
DATUM: 02.07.2009  
MARLÈNE GERBER

Dass Bern im Raumkonzept Schweiz im Gegensatz zu den Metropolitanräumen Basel, Zürich und Genf-Lausanne nur der zweitrangige Status einer **Hauptstadtregion** eingeräumt wurde, führte im Kanton auch im aktuellen Jahr zu lebhaften Debatten über eine mögliche Stärkung Berns im nationalen Standortwettbewerb. Damit Bern trotzdem mit den drei stärksten Wirtschaftszentren gleichziehen könnte, wurde betont, dass ein intaktes und gut erschlossenes Politzentrum unerlässlich sei für den ökonomischen Erfolg der Schweiz. Um jedoch auch bevölkerungsmässig mit den drei Metropolitanräumen mitzuhalten, würde die Hauptstadtregion Bern ein kantonsübergreifendes Netzwerk benötigen, welches in unmittelbarer Pendlerdistanz liegende Städte wie Solothurn, Neuenburg, Freiburg, Biel und Thun einschliessen müsste. Stadt und Kanton Bern lancierten deshalb per Juli unter strategischer Leitung einer Behördendelegation das Projekt „Hauptstadtregion Schweiz“. In der Startphase wurde das Projekt einer externen Arbeitsgemeinschaft unterstellt, welche eine Situationsanalyse und ein Konzept für die Zusammenarbeit in der Hauptstadtregion erarbeiten soll.<sup>29</sup>

## Umweltschutz

### Naturschutz

ANDERES  
DATUM: 15.07.2019  
DIANE PORCELLANA

Le **val Calanca hébergera le sezième parc naturel régional, mais le premier parc naturel de Suisse italienne**. Le parc s'étendra sur les territoires des communes de Buseno, de Calanca, de Rossa et partiellement sur la commune de Mesocco. Le projet de parc a vu le jour suite au rejet de la votation communale sur le parc national Adula. L'OFEV a déjà octroyé au projet le statut de candidat permettant de développer les offres et projets dans les domaines du paysage, de la protection de la nature et du tourisme. Il soutiendra financièrement la création du parc. En parallèle, il a renouvelé le label du parc naturel régional de Thal et du parc périurbain de Zurich Sihlwald pour une période de dix ans.<sup>30</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 08.10.1999  
LAURE DUPRAZ

## Naturgefahren

La grande Chambre a transmis un postulat Kühne (pdc, SG) invitant le Conseil fédéral à prendre, en collaboration avec les cantons de Glaris, Schwyz, Saint-Gall et Zurich, les mesures ciblées afin que **le bassin de la Linth** soit à nouveau à l'abri des inondations. Il demande d'assainir et de renforcer les digues, d'éliminer les déficiences dues aux ouvrages militaires, de mandater une expertise hydrologique pour déterminer les causes de la crue et les risques futurs, et finalement de mettre en œuvre un concept de sécurité à long terme. Le National a également transmis un postulat Raggenbass (pdc, TG) invitant l'exécutif à établir un rapport en coordination avec les riverains du **lac de Constance** (Allemagne, Länder allemands, Autriche, Vorarlberg et cantons concernés), qui indique si la **régulation du niveau** du lac permet de se protéger contre des crues extrêmes. Le rapport devra également déterminer les effets d'une régulation optimale du niveau du lac sur la nature ainsi que sur les dégâts potentiels et effectifs des crues (Po. 99.3364).<sup>31</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 10.08.2007  
ANDREA MOSIMANN

Die Schweiz wurde im August von den **heftigsten Unwettern seit 2 Jahren** heimgesucht. Besonders betroffen waren die Kantone Aargau, Jura und Waadt, aber auch die Kantone Bern, Baselland, Zürich sowie die Zentral- und Ostschweiz litten unter dem Hochwasser. Dabei wurden mindestens 8 Menschen verletzt und mehrere hundert Personen mussten evakuiert werden.<sup>32</sup>

## Sozialpolitik

### Bevölkerung und Arbeit

#### Kollektive Arbeitsbeziehungen

**ANDERES**  
DATUM: 24.01.2000  
MARIANNE BENTELI

Ohne Vorankündigung und ohne Dazutun der Gewerkschaften traten am Morgen des 24. Januar die rund 150 Mitarbeiter der Gepäcksortierungsanlage auf dem **Flughafen Zürich Kloten** geschlossen in einen **wilden Streik**, womit sie die im Gesamtarbeitsvertrag verankerte Friedenspflicht verletzten. Die Belegschaft protestierte gegen die Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen (u.a. Entlohnung, Pensionsalter) seit der Auslagerung der Gepäckabfertigung von der Swissport in ein Joint-venture-Unternehmen (LSS-Swissport) zwischen Swissport und dem weltweit tätigen Unternehmen ISS Airport Multiservice AG im letzten Jahr. Am Abend unterbreitete LSS-Swissport ein Schlichtungsangebot. Zugesagt wurde die Wiedereinsetzung der mit dem Joint-venture aufgehobenen **Betriebskommission**, die Lösungen im Bereich einzelner Forderungen suchen soll. Bedingung war, dass die Arbeit am nächsten Morgen nach Dienstplan wieder aufgenommen werde, andernfalls den Mitarbeitern gekündigt würde. Da den Streikenden, die sich besonders an den rüden Umgangsformen der ISS gestört hatten, zudem versichert wurde, dass Swissport wieder die operative Führung der Gepäckabfertigung übernehmen werde, nahmen sie den Kompromissvorschlag an.<sup>33</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 31.12.2000  
MARIANNE BENTELI

**Warnstreiks** fanden in vielen Kantonen im öffentlichen Dienst statt. Im Kanton **Genf** waren es die Schüler und Lehrer der Ingenieurschule, die Mitarbeiter der Sozialdienste und die Angestellten von „Edipresse“, die stundenweise streikten. Im Kanton **Waadt** legte ein Teil der Lehrerschaft und des Pflegepersonals im Februar für einen Tag die Arbeit nieder. Im Kanton **Zürich** machte das Pflegepersonal Anfang Mai mit stundenweisen „Protestpausen“ auf seine missliche Lage aufmerksam. Im September traten rund 60% der Zürcher Lehrerschaft während einer Stunde in den Ausstand, um gegen den Finanzabbau im Schulwesen zu demonstrieren.<sup>34</sup>

## Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

### Sport

ANDERES  
DATUM: 06.09.2001  
MARIANNE BENTELI

Nachdem der Schweizerische Olympische Verband (SOV) seine Vorgaben für eine Kandidatur für die **Olympischen Winterspiele 2010** präzisiert hatte (insbesondere Konzentration auf eine sogenannte Host-City), wurde die Kandidatur Zürich-Graubünden in „Davos 2010“ umbenannt. Das Komitee „Bern-Montreux 2010“ hielt in den grossen Linien an seiner Kandidatur fest, fokussierte das Projekt aber auf die Stadt Bern. Ende Juni wurden die beiden Dossiers beim SOV eingereicht. Trotz kritischer Stimmen sprach sich die Exekutive des SOV zwei Monate später für die Bündner Kandidatur aus, wurde wenige Tage später aber vom Sportparlament von Swiss Olympic, der Dachorganisation der Sportverbände, desavouiert, das mit 145 zu 121 Stimmen Bern den Vorzug gab. Da gleichzeitig beschlossen wurde, trotz der Enttäuschung von 1999, als Sion (VS) Turin (I) bei der Zuteilung der Olympischen Winterspiele 2006 unterlegen war, erneut für diesen Grossanlass zu kandidieren, ist Bern die offizielle Anwärterin der Schweiz für die Spiele 2010. Den Ausschlag dürfte der Umstand gegeben haben, dass die Berner Kandidatur Deutsch- und Westschweiz vereint; zudem appellierten die Berner Promotoren stärker an die Emotionen als ihre Bündner Konkurrenten.<sup>35</sup>

ANDERES  
DATUM: 15.09.2004  
MARIANNE BENTELI

Die Aspirationen auf eine Kandidatur der Schweiz für die **Olympischen Winterspiele 2014** zerschlugen sich. Mitte Februar legten die privaten Promotoren der Variante mit Zürich als so genannter Host City, welche die Unterstützung der Kantone Schwyz und Graubünden fand, in denen die meisten Wettkämpfe hätten stattfinden sollen, dem Zürcher Regierungsrat ihr Bewerbungsdossier vor. Dieser sprach sich für eine vertiefte Prüfung des Projekts aus, welches aber bereits zu diesem Zeitpunkt im Kantonsrat auf Skepsis stiess, umso mehr, als sich die Stadt schon früher von jeglicher finanziellen Beteiligung distanziert hatte. Gleichzeitig wurde bekannt, dass auch die Gemeinde Davos (GR) eine Bewerbung ins Auge fasste. Beide Interessengruppen machten Anfang März eine entsprechende offizielle Eingabe an Swiss Olympic. Dessen Exekutivrat erteilte der Kandidatur von Davos eine klare Absage: Das Vorhaben werde weder von der Bündner Regierung unterstützt, noch entspreche es dem von Swiss Olympic vorgegebenen Profil. Das Zürcher Projekt wurde nur lau unterstützt. Das technische Dossier entsprach zwar den Anforderungen, durch wurde der ungenügende politische Sukkurs von Kanton und Stadt bemängelt, weshalb den Zürcher Promotoren diesbezüglich klare Vorgaben gemacht wurden, um eine Wiederholung des Debakels der Kandidatur „Berne 2010“ zu vermeiden. Da die Stadt Zürich ihre Haltung nicht änderte, warfen die Promotoren Mitte September das Handtuch. Der Kanton Wallis hatte bereits Ende Februar seinen Verzicht auf eine Bewerbung bekannt gegeben.<sup>36</sup>

## Soziale Gruppen

### Asylpolitik

ANDERES  
DATUM: 12.06.2014  
SOPHIE GUIGNARD

Suite à l'acceptation de la révision de la loi sur l'asile par le peuple en juin 2013, l'Office fédéral des migrations avait annoncé le centre-test du Juch-Areal (ZH) comme opérationnel dès janvier 2014. Le Département fédéral de justice et police fait état en septembre 2014 d'un **bilan provisoire positif**. De même, plusieurs journaux suisses ont fait l'écho de retours positifs quant aux procédures d'asile accélérées.<sup>37</sup>

## Frauen und Gleichstellungspolitik

ANDERES  
DATUM: 25.07.2012  
EMILIA PASQUIER

Le canton de Zurich a été le centre d'attention des médias nationaux suite à la création d'un poste pour un **délégué aux questions masculines**. Le futur délégué, Markus Theunert, est un acteur connu des milieux de défense des intérêts masculins. La création de ce poste intervient un an après le refus du gouvernement de créer un centre de compétences chargé des questions spécifiques aux garçons, aux hommes et aux pères. Cependant, après trois semaines de fonction, Markus Theunert a démissionné en invoquant un conflit d'intérêt entre son nouveau poste et sa fonction de président de Männer.ch.<sup>38</sup>

## Bildung, Kultur und Medien

### Kultur, Sprache, Kirchen

#### Archive, Bibliotheken, Museen

ANDERES  
DATUM: 31.12.1997  
MARIANNE BENTELI

Das lange im Berner Nordquartier geplante, letztlich am Widerstand der ansässigen Bevölkerung gescheiterte **Schweizerische Armeemuseum (SAM)** soll nun in **Thun** entstehen. Dass der Bund dafür rund CHF 9 Mio. aufwerfen will und diesen Betrag recht versteckt als nicht weiter deklarierten Posten "Bauten" bei den Ausgaben des Generalstabs ins Budget aufnahm, stiess vor allem den Vertretern des linken Lagers im Parlament auf. Gegenüber Nationalrat Vollmer (sp, BE), der argumentierte, angesichts des generellen Spardrucks könne man die Summe durchaus für sinnvollere Zwecke verwenden, versprach Finanzminister Villiger, die Frage noch einmal mit EMD-Chef Ogi zu besprechen.<sup>39</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Parteien

#### Grosse Parteien

ANDERES  
DATUM: 30.01.2014  
MARC BÜHLMANN

In die Schlagzeilen geriet **FDP**-Bundesrat Johann **Schneider-Ammann**. Seine frühere Firma, die Ammann-Gruppe, hatte eine Viertelmilliarde Franken in Jersey und Luxemburg parkiert, um Steuern zu sparen. Zwar kamen die Berner Behörden, die die Affäre untersuchten, zum Schluss, dass dies mit dem Segen der kantonalen Steuerbehörden geschehen war. Die eidgenössische Steuerverwaltung wies – in einer vertraulichen Aktennotiz, die der Öffentlichkeit zugespield wurde – allerdings darauf hin, dass es sich in Jersey und Luxemburg um Briefkastenfirmen gehandelt habe. Die Versteuerung hätte folglich in der Schweiz stattfinden müssen. In einem Interview mit dem "Blick" sagte Schneider-Ammann, dass Steueroptimierung etwas sehr schweizerisches sei, solange es mit dem Segen der Behörden geschehe. Zwar konnte dem Magistraten kein strafrechtliches Vergehen nachgewiesen werden, die Aussage im "Blick" warf aber hohe Wellen, da man von einem Bundesrat moralisches Verhalten erwarte. Nicht wenige, vor allem linke, Stimmen forderten gar den Rücktritt des Bundesrates und die Jusos bezeichnete Schneider-Ammann als Steuerhinterzieher. Die FDP wehrte sich gegen die „politisch motivierte Hetzjagd“ und die widerrechtliche Herausgabe von vertraulichen Informationen und störte sich an rückwirkenden Untersuchungen von Abmachungen zwischen Steuerbehörde und Unternehmen. Das ganze Vorgehen sei immer transparent gewesen und es gehe nicht an, rechtsstaatlich gesicherte Abmachungen im Nachhinein zu hinterfragen.<sup>40</sup>

#### Liberaler Parteien

ANDERES  
DATUM: 18.06.2014  
MARC BÜHLMANN

Mitte Juni wurde in Zürich eine neue Partei gegründet. Die **Unabhängigkeitspartei (up!)** hat Ableger in den Kantonen Thurgau, Zürich und St. Gallen. Als treibende Kraft hinter der neuen Vereinigung trat Brenda Mäder auf, die frühere Präsidentin der Jungfreisinnigen der Schweiz. Mäder war als aktives FDP-Mitglied aus der Partei ausgetreten, weil ihr diese zu wenig radikal war. Sie habe sich aber nicht im Streit von den Freisinnigen getrennt, auch wenn sie mit ihren Positionen – etwa mit einem Ja zur GSoA-Initiative zur Abschaffung der Wehrpflicht – angeeckt sei. Neben der Thurgauerin Mäder engagierte sich auch der damalige Präsident der Jungfreisinnigen der Stadt St. Gallen, Simon Scherrer, sowie Silvan Amberg (ZH), der ehemalige Präsident der schwulesbischen Fachgruppe der FDP. Die drei teilten sich das Präsidium der neuen Partei. UP will sich konsequent für die Freiheit von Bürgerinnen und Bürgern einsetzen. Es soll gegen wachsende Abgaben aufgrund von Umverteilung, aber auch gegen die zunehmende Überwachung durch den Staat vorgegangen werden. Weil die etablierten Parteien zu stark in die Regierungen eingebunden seien, könnten sie sich nicht radikal genug für den Schutz der Bürgerschaft vor dem Staat einsetzen; deshalb soll UP von Anfang an als Oppositionspartei auftreten. Schwerpunkte sollen Finanzen, Vorsorge und Selbstbestimmung sein. Gefordert werden neben urliberalen Anliegen wie tieferen Steuern und einem schlanken Staat etwa auch die Abschaffung der Entwicklungshilfe, die Privatisierung des Asylwesens oder die Legalisierung von Betäubungsmitteln. Im August bekam die neue Kraft Unterstützung aus dem Kanton Bern. Patrik Kneubühl, der lange Zeit in leitender Position in der Bundesverwaltung tätig gewesen war, wechselte

von der FDP zur UP. Auch er gab an, die FDP nicht im Streit zu verlassen, aber die Chance packen zu wollen, mit jungen Leuten eine neue liberale Politik zu betreiben. Die UP kündigte an, für die Nationalratswahlen 2015 kandidieren zu wollen.<sup>41</sup>

ANDERES  
DATUM: 02.07.2014  
MARC BÜHLMANN

Anfang Juli 2014 jährte sich die Gründung der **GLP** des Kantons Zürich zum zehnten Mal. An einer Vorstandssitzung der Grünen des Kantons Zürich Mitte Juni 2004 hatte der linke Parteiflügel unter Balthasar Glättli (gp, ZH) mit seiner Forderung nach Absetzung der Parteispitze mit Martin Bäumle und Vreni Püntener obsiegt. Dies veranlasste die damalige Zürcher Regierungsrätin und einstige Parteichefin der Grünen Partei der Schweiz, Verena Diener, zusammen mit Bäumle eine neue Kantonalzürcher Partei auszurufen, die am 2. Juli 2004 als Grün-Liberale Zürich (GLiZ) gegründet wurde und sich vor allem aus dem eher liberalen ehemaligen Zürcher GP-Flügel konstituierte. Bereits bei den kantonalen Wahlen 2007 konnte die neue Partei 5,7% der Wählerschaft auf sich vereinen. Ebenfalls 2007 hoben dann die GLP Zürich und die GLP St. Gallen die gesamtschweizerische Partei aus der Taufe. Mitte September feierte die GLP Zürich ihr **10-jähriges Jubiläum** mit einem Mitgliederfest.<sup>42</sup>

## Verbände

### Natur und Umwelt

Die FDP des Kantons Zürich reichte ihre nationale Volksinitiative für eine Einschränkung des Verbandsbeschwerderechts ein. Dieser Vorstoss richtet sich in erster Linie gegen den **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, dem von bürgerlichen Politikern insbesondere in Zürich die Verhinderung von wirtschaftlich wichtigen Grossprojekten wie Einkaufszentren vorgeworfen worden war. Das Parlament verabschiedete im Berichtsjahr die Änderungen der Bestimmungen über das Verbandsbeschwerderecht im Umweltschutz- und im Heimatschutzgesetz. Dabei strich der Nationalrat die von der kleinen Kammer formulierte Vorschrift, dass die Behörden bei der Wertung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorangegangenen Bau- und Planungsbeschlüssen durch Parlamente oder das Volk explizit Rechnung zu tragen haben; es hätte sich dabei um ein zentrales Element der Volksinitiative der Zürcher FDP gehandelt.<sup>43</sup>

ANDERES  
DATUM: 14.09.2006  
HANS HIRTER

Der Bundesrat machte im Berichtsjahr eine Kehrtwende und erklärte, dass er die Volksinitiative der Zürcher FDP für eine **Einschränkung des Verbandsbeschwerderechts** unterstütze. Der Ständerat folgte ihm allerdings nicht und empfahl in der Wintersession dieses Volksbegehren zur Ablehnung.<sup>44</sup>

ANDERES  
DATUM: 09.06.2007  
HANS HIRTER

- 
- 1) Bund, 22.1.08.
  - 2) Medienmitteilung BR vom 7.7.2016; Medienmitteilung BR vom 8.7.2016; Blick, Exp, 8.7.16; AZ, TA, 9.7.16; So-Bli, 10.7.16
  - 3) BBl, 2003, S. 7056 f.
  - 4) TA, 22.4.15; SO, 26.4.15; NZZ, 2.6.15; BaZ, 17.6.15; LZ, NZZ, 25.7.15; BZ, 11.8.15; NZZ, 12.8.15; BZ, Exp, NZZ, SGT, TA, 13.8.15; LT, SZ, 14.8.15; NZZ, 15.8.15; NZZ, TG, 17.8.15; NZZ, 20.8.15; SO, 6.9.15; TZ, 14.9.15; SGL, 15.9.15; AZ, NZZ, 17.9.15; NZZ, SGL, SGR, SN, 22.9.15; NZZ, 25.9., 1.10., 22.10., 5.11.15; BZ, 13.11.15; NZZ, 12.12.15; LZ, 14.12.15; LT, 17.12.15; SGT, 18.12.15
  - 5) LT, TG, 12.8.17; NZZ, 31.8.17
  - 6) QJ, 20.3.15; Bund, 27.10.15
  - 7) QJ, 30.11.17; TG, 7.12.17; QJ, 13.12.17; Exp, 8.2.18; QJ, 19.3., 25.4.18; Exp, 7.5., 31.5., 7.6.18; LT, 9.6.18; Exp, 16.6.18; BZ, 18.6.18
  - 8) Medienmitteilung VBS vom 17.2.15.pdf
  - 9) 24h, 17.12.02; communiqué de presse du DFE du 19.12.02.
  - 10) Presse du 26.2.02.
  - 11) AZ, LT et NZZ, 1.12.07.
  - 12) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
  - 13) Presse du 17.8 et 18.8.00; NZZ, 19.12.00.; Presse du 19.1 et 5.2.00.
  - 14) Presse du 16.5.01.
  - 15) Presse du 22.12.05; DETEC, communiqué de presse, 15.4.05.
  - 16) Presse vom 23.5. und 23.-24.6.06.
  - 17) Presse du 21.9.07. La gare souterraine existante ne sert que le trafic régional (S-Bahn), tandis que la nouvelle gare sera essentiellement dévolue au trafic national à destination du nord-est du pays.
  - 18) Presse des 9.5 et 22.11.07 (horaire CFF); presse du 12 au 16.6.07 (inauguration).
  - 19) LT et NZZ, 2.9.08.
  - 20) Medienmitteilung BLS vom 8.9.17; SoZ, 27.8., 3.9.17; Blick, NZZ, 9.9.17
  - 21) BZ, BaZ, Lib, SGT, 7.2.18; Blick, TA, 8.2.18; AZ, SGT, 9.2.18; LZ, 10.2.18; AZ, 12.2.18; SGT, 13.2.18; AZ, TA, 15.2.18; TA, 16.2.18; LMD, 17.2.18; TA, 19.2., 21.2., 22.2.18; AZ, SGT, 23.2.18; NZZ, 24.2., 28.3.18
  - 22) 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).
  - 23) 24h, 12.5.05; QJ, 23.9.05.; DETEC, communiqué de presse, 6.4.05.; Presse des 14-15.3, du 23.3 (finalisation de l'achat).

- 24.3 (OPA) et 2.5.05; DETEC, communiqué de presse, 22.3.05.  
 24) LT, 19.10.05; DETEC, communiqué de presse, 18.10.05.  
 25) Presse du 5.4.07.  
 26) Presse vom 10.1. und 17.1.98; TA, 13.10.98.  
 27) Medienmitteilung BWO vom 23.8.13; [www.bwo.admin.ch](http://www.bwo.admin.ch).  
 28) BZ, 22.8., 23.8., 27.8., 29.8., 6.9. und 6.12.08; BaZ, 27.8.08. Siehe auch ARE, Forum Raumentwicklung – Informationsheft, Nr. 3, Bern 2008.  
 29) Bund, 2.7.09; NZZ, 15.7.09; BZ, 10.10.09  
 30) Communiqué de presse OFEV du 15.7.19  
 31) BO CN, 1999, p. 2208 s.  
 32) NZZ und TA, 10.8.07.  
 33) NZZ und TA, 25.1. und 26.1.00.35  
 34) 24h, 4.2.00; TG, 9.2. und 10.11.00; TA, 3.-5.5. und 16.9.00; LT, 9.6.00.  
 35) Bund und BZ, 23.3.01.; Presse vom 29.8. und 6.9.01.; Presse vom 30.6. und 22.8.01.; TA, 6.1.01; NZZ, 6.3.01.  
 36) Presse vom 22.1., 16.2., 24.2., 25.2., 27.2., 2.3., 3.3., 28.3., 30.3., 1.4., 2.4., 7.5. und 15.9.04.  
 37) LZ, 12.06.14; NZZ, 12.06.14  
 38) Lib. 23.6.12; LT, 25.7.12  
 39) Amtl. Bull. NR, 1997, S. 2572  
 40) TA, 30.1.14; LT, Lib, 31.1.14; Blick, 1.2.14; So-Bli, 2.2.14; TA, 5.2.14; LT, WW, 6.2.14; AZ, 7.2.14; LZ, 8.2.14; SoZ, 9.2.14; BZ, 7.6., 12.9.14; AZ, 13.9.14; AZ, BZ, NZZ, 15.9.14; SO, 28.9.14  
 41) SGT, 13.6.14; NZZ, 14.6.14; SGT, 20.6.14; Bund, 12.8.14; NZZ, TA, 11.11.14  
 42) [www.zh.gruenliberale.ch](http://www.zh.gruenliberale.ch)  
 43) BBl, 2006, S. 5887 f.; Presse vom 12.5., 31.5. und 14.9.06.  
 44) BBl, 2007, S. 4347 ff.; NZZ, 3.5. und 9.6.07; BaZ und BZ, 9.6.07.