

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Zürich, Zürich</b>
Prozesstypen	<b>Anderes</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</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

Benteli, Marianne  
Berclaz, Philippe  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène

## Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Anderes, Zürich, Zürich, 2002 - 2013.*  
Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Luftfahrt	1
Raumplanung und Wohnungswesen	2
Mietwesen	2
<b>Sozialpolitik</b>	2
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	2
Sport	2

# Abkürzungsverzeichnis

**UVEK** Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

**SBB** Schweizerische Bundesbahnen

---

**DETEC** Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

**CFF** Chemins de fer fédéraux suisses

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

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>1</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>2</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>3</sup>

## Raumplanung und Wohnungswesen

### Mietwesen

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 begrüßte die Arbeitsgruppe die Fortführung des Dialogs zur eingehenden Behandlung weiterer Themen.<sup>4</sup>

## Sozialpolitik

### Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

#### Sport

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>5</sup>

1) 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.

2) LT et NZZ, 2.9.08.

3) 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).

4) Medienmitteilung BWO vom 23.8.13; www.bwo.admin.ch.

5) 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.