

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Zürich
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Ehinger, Paul
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Gill, Peter
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Klöti, Ulrich
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Ehinger, Paul; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Gill, Peter; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Klöti, Ulrich; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Zürich, 1967 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	7
Luftfahrt	7
Post und Telekommunikation	18

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
APK-SR	Aussenpolitische Kommission des Ständerates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
WEF	World Economic Forum
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
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
IATA	International Air Transport Association
S-Bahn	S-Bahn
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CPE-CE	Commission de politique extérieure du Conseil des Etats
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
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
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
WEF	World Economic Forum
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
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
TGV	Train à grande vitesse
AITA	Association internationale du transport aérien
RER	Réseau express régional
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

ANDERES
DATUM: 21.03.1981
HANS HIRTER

Erstmals seit dem 2. Weltkrieg galt 1981 auch in der Schweiz die Sommerzeit. Da ausser Jugoslawien alle west- und mitteleuropäischen Staaten ihre Uhren während des Sommers (zumeist vom 29. März bis zum 27. September) um eine Stunde vorstellten, ergaben sich im Vergleich zu den Vorjahren für die Abwicklung von grenzüberschreitenden Aktivitäten zweifellos Vereinfachungen. Diese Vorteile waren vor allem im Bereich der Transporte und der Kommunikation spürbar und überwogen nach Ansicht des Bundesrates die von der Landwirtschaft beklagten Nachteile bei weitem. Die Sommerzeit wird deshalb auch 1982 durchgeführt. Allem Anschein nach wird aber diese Angelegenheit in Zukunft die politische Bühne weiterhin beleben, beschloss doch die SVP des Kantons Zürich die Lancierung einer Volksinitiative für ein Verbot der Sommerzeit. Gemäss einer Meinungsumfrage machte eine Mehrheit der Befragten mit der Sommerzeit positive Erfahrungen.¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.08.1982
HANS HIRTER

An die in erster Linie mit den Erfordernissen des Verkehrs in bezug auf die zeitliche Koordination mit dem übrigen Europa begründete Einführung der Sommerzeit hatte sich in ihrem zweiten Geltungsjahr offensichtlich ein Grossteil der Bevölkerung gewöhnt. Sie wird aber weiterhin politisches Thema bleiben, da die SVP des Kantons Zürich im Herbst eine **Volksinitiative für ein Verbot dieser Zeitumstellung lancierte.**²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.03.1984
MARLÈNE GERBER

Die Volksinitiative «zur Abschaffung der Sommerzeit», die 1982 kurz nach Beschluss des neuen Zeitgesetzes lanciert worden war, **scheiterte im Sammelstadium**, wie die Bundeskanzlei im März 1984 bekannt gab.³

Verkehrspolitik

STANDESINITIATIVE
DATUM: 21.09.1989
SERGE TERRIBILINI

La **petite chambre a rejeté** une seconde initiative du canton de Zurich qui demandait que la Confédération perçoive une **taxe kilométrique sur les voitures**, redistribuée ensuite de manière égale et individuelle à la population. La Commission «santé et environnement» a considéré que cette mesure aurait des répercussions négatives sur les relations de la Suisse avec les autres pays d'Europe. Elle a vu, de plus, une injustice sociale dans ce système de taxation égalitaire.⁴

STANDESINITIATIVE
DATUM: 27.09.1989
SERGE TERRIBILINI

Deux initiatives cantonales similaires émanant de Berne (88.206) et de Zurich (87.206) ont été rejetées par le Conseil national. Elles demandaient que la Confédération inclue dans le prix du carburant une taxe qu'elle prélèverait et qu'elle répartirait ensuite entre les cantons de manière proportionnelle au nombre de véhicules qui y sont immatriculés. Cette taxe aurait remplacé les impôts perçus jusqu'ici par les cantons. Les initiants prétendent que cela serait un renoncement à taxer la simple détention d'un véhicule au profit de son utilisation; cela représenterait une bonne application du principe du pollueur-payeur qui contraindrait les automobilistes à conduire de manière plus économique et à utiliser les transports publics. La commission du Conseil national estima que la Suisse aurait trop de problèmes si elle adoptait un système de taxation différent des autres pays européens. En outre, cela aurait créé une discrimination entre les Suisses et les frontaliers.⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 30.01.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil national**, tout comme la petite chambre en 1989, a décidé de **ne pas donner suite** à l'initiative du canton de Zurich demandant que la Confédération perçoive une **taxe kilométrique sur les véhicules automobiles**, qui serait redistribuée ensuite de manière égale et individuelle à la population (écobonus). La majorité de la chambre a estimé que les derniers développements en la matière ne permettaient pas d'accepter le texte; en 1991, après avoir adopté le principe de l'écobonus, le Conseil fédéral, après diverses recherches, s'est heurté à des problèmes techniques et financiers qui l'on

conduit à abandonner cette idée. En outre, l'annonce de la création d'un écobonus avait soulevé de vastes protestations, autant dans la population que dans le monde politique.⁶

Strassenverkehr

STANDESINITIATIVE
DATUM: 30.11.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Einen Erfolg auf regionaler Ebene erzielten die Autobahngegner im Kanton **Zürich**, wo der Souverän die **Einreichung einer Standesinitiative gegen das geplante Teilstück der N4 durch das Knonauer Amt** beschloss und gleichzeitig die vom Kantonsrat unterstützte Gegeninitiative des TCS verwarf. Im Kanton Bern lancierte der VCS eine Doppelinitiative, mit der er das Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen und damit den Verzicht auf den Ausbau der Grauholz-Autobahn erreichen möchte (siehe auch Tunnelvariante Po. 85.326). Im Streit um den Bau der N8 konnte ein alle Seiten befriedigender Kompromiss gefunden werden: Vertreter der Kantone Bern und Obwalden sowie des Bundes einigten sich darauf, auf die namentlich von der «Pro Obwalden» bekämpfte Brünig-Autobahn vorläufig zu verzichten und den Verkehr weiterhin auf der alten Passstrasse zu führen, während Ortsumfahrungen die Dörfer entlasten sollen (Bzgl. N8 siehe auch Ip. 85.574). Die eidgenössischen Räte waren dagegen nicht bereit, der Opposition gegen umstrittene Nationalstrassen-Teilstücke stattzugeben: Mit grossem Mehr lehnten sie die 1983 eingereichte **Standesinitiative (St. Iv. 83.202) des Kantons Solothurn ab, welche die Überprüfung des N5-Abschnitts Zuchwil-Biel verlangte**. Dabei machten namentlich Vertreter der Nachbarkantone Bern, Neuenburg und Jura das nationale Interesse an der raschen Realisierung einer durchgehenden Jurasüdfuss-Autobahn als wichtige Verbindung zwischen der Deutsch- und der Welschschweiz geltend. Den Landschaftsanliegen soll jedoch bei der Ausführung Rechnung getragen werden. Ohne Empfehlung überwies National- und Ständerat sieben Petitionen (siehe Pet. 83.257) zur umstrittenen Linienführung der N3 im Raum Bözberg-Birrfeld (AG) an die in dieser Frage zuständige Regierung. Ferner genehmigten sie einstimmig ein Abkommen mit Frankreich (siehe BRG 85.003), welches den Bau einer Autobahnbrücke bei Genf als Verbindung der N1 mit der französischen A40 vorsieht und den Autobahnzusammenschluss regelt.⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nach dem Entscheid des Parlaments vom Vorjahr über die Belassung der umstrittenen Teilstücke im Nationalstrassennetz startete der VCS zusammen mit regionalen Komitees vier eidgenössische Volksinitiativen gegen den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon (N 1), im Knonauer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16). Diese sogenannten Kleeblatt-Initiativen wurden gesamtschweizerisch von der SPS, der GPS sowie verschiedenen Umweltschutzorganisationen unterstützt. Sie kamen in weniger als drei Monaten zustande. Da mit der **Einreichung der vier** Initiativen für die Fortsetzung der Bauarbeiten keine aufschiebende Wirkung erzielt werden kann, drängten die Initianten auf ein rasches Tempo bei der Behandlung der Volksbegehren. Eine von der LdU/EVP-Fraktion eingereichte Motion (Mo. 87.593) verlangte ebenfalls ein Moratorium im Autobahnbau bis zur Abstimmung über die **Kleeblatt-Initiativen**.

Indessen gingen die Planungsarbeiten für diese Teilstücke zum Teil forciert weiter, was namentlich die Regierungen der Westschweizer Kantone begrüßten. Der Bundesrat genehmigte das generelle Projekt Avenches - Murten/Löwenberg der N 1 und kam dabei mit der Raumplanung in Konflikt, da das neue Trasse nicht mehr mit den Richtplänen der Kantone Bern, Freiburg und Waadt übereinstimmt. Dies führte allein im Raum Murten zu über 100 Einsprachen. Der Kanton Jura protestierte mit aller Entschiedenheit gegen das Bestreben der Initianten nach einem autobahnfreien Jura und begrüßte die bundesrätliche Genehmigung der Pläne für die Transjurane, die vom Parlament 1984 als Ergänzung ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden war. Die vom Kanton Solothurn nach der Ablehnung seiner Standesinitiative gewünschten Verbesserungen am Ausführungsprojekt des N 5-Abschnittes Biel - Solothurn wurden vom Bund weitgehend akzeptiert. Trotzdem blieb der Widerstand ungebrochen, und auch ein bisher unter Verschluss gehaltener Umweltverträglichkeitsbericht kam zum Schluss, dass die N 5 die Jurafuss-Gemeinden nicht wesentlich vom Verkehr entlasten würde.⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les "initiatives trèfle", composées de trois textes distincts, furent déposées en 1987 par l'AST. Elles avaient pour but d'empêcher la construction de trois tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil. Une quatrième initiative, concernant la N16 (Transjurane), avait été retirée par ses promoteurs l'an dernier. Ces textes, repoussés par le Conseil fédéral et les Chambres en 1989, ont été soumis au verdict populaire le même jour que l'initiative "halte au béton".⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Les résultats des votations pour ces trois initiatives sont pratiquement identiques et constituent un rejet de la part de plus des deux tiers des votants. S'ils sont cependant un peu moins compacts qu'en ce qui concerne l'initiative "halte au béton", la proportion des non romands y est tout aussi massive. Les cantons concernés par les tronçons contestés ont tous repoussé ces textes; en tête viennent Vaud et Fribourg pour la N1 avec plus de 80% de non, puis Zurich pour la N4 avec un peu plus de 65%. Soleure et Berne furent plus réservés en ce qui concerne l'initiative sur la N5, qu'ils ne rejetèrent qu'avec une faible majorité.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.07.2006
MAGDALENA BERNATH

Basierend auf der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernimmt der Bund 2008 die alleinige Verantwortung für die Nationalstrassen. Dazu gehört neben der Finanzierung des Baus und des Unterhalts auch das **Verkehrsmanagement**. Für den Standort der nationalen Zentrale bewarben sich die Kantone Aargau, Uri, Waadt, Zürich und Luzern. Den Zuschlag erhielt Emmen (LU). Im Rahmen der Ausführungsgesetzgebung zur NFA schloss das Parlament die Kantone von den grossen Unterhaltsarbeiten bei den Nationalstrassen aus.¹¹

KANTONALE POLITIK
DATUM: 08.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le parlement cantonal zurichois n'a pas attendu le feu vert des autorités fédérales pour inscrire dans son plan directeur des transports le principe de **l'introduction à moyen terme d'un tel système de taxe** (Road Pricing) **pour la ville de Zurich**, voire son agglomération. Principaux promoteurs de cette innovation, les députés écologistes et socialistes ont souligné qu'il s'agissait d'une taxe environnementale, selon le principe du pollueur-payeur, dont le produit devrait servir au développement des transports publics, et non à la construction de nouvelles routes. À l'opposé, UDC et PRD ont dénoncé le caractère antisocial de cette taxe qui empêcherait les personnes de conditions modestes de se déplacer en automobile en ville de Zurich. Suite à la décision du Conseil fédéral, les autorités de la ville de Berne ont pour leur part communiqué qu'elles privilégiaient une solution au niveau de l'agglomération bernoise, et non uniquement de la capitale, en concertation avec le canton. Le PS bernois a déposé des propositions en faveur du Road Pricing au Grand conseil et au législatif de la capitale.¹²

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die Vernehmlassung führte zu einer Häufung von kontroversen Stellungnahmen und Analysen in den Medien. Wie erwartet setzten sich die Kantonsregierungen für die geographisch am nächsten bei ihnen durchführende Variante ein: Die Westschweiz und Bern favorisierten die Lötschberg-Simplon-Lösung, die Kantone der Innerschweiz (Uri allerdings nur mit Vorbehalten) und der Nordwestschweiz sowie Zürich, Schaffhausen und Tessin votierten für einen Gotthardbasistunnel, und die Ostschweiz verlangte die Einlösung des historischen «Ostalpenbahn-Versprechens». Schon vor der Vernehmlassung war die Bevorzugung der Gotthard-Variante durch die SBB beziehungsweise des Lötschbergtunnels durch die BLS bekannt. Von den politischen Parteien wurden im Berichtsjahr erst wenige Stellungnahmen abgegeben, und die FDP verlangte gar eine Fristverlängerung, um den Delegiertenrat über die Antwort entscheiden zu lassen. Demgegenüber sprach sich der TCS für einen raschen Bau der NEAT aus, ohne aber zur Linienwahl Position zu beziehen.

Die dem Umweltschutz verpflichteten Verbände zeigten sich gegenüber der Notwendigkeit einer neuen Transitlinie skeptisch. Im Sinne eines Kompromisses stellte sich der VCS nach einigem Zögern hinter eine sogenannte Netz-Variante, die zuerst von der LITRA in die Diskussion gebracht worden war. Diese sieht vor, sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg einen Basistunnel zu bohren, dafür aber auf die aufwendigen

und nur mit schweren Eingriffen in die Landschaft zu verwirklichenden neuen Zufahrtslinien zu verzichten. Eine derartige Lösung wurde ebenfalls von der SP gewünscht, welche – wie auch der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN) und der VCS – ihre Zustimmung zur NEAT von flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Strassenschwerverkehrs abhängig machte. Die Grüne Partei der Schweiz sprach sich grundsätzlich gegen den Bau einer NEAT aus, da neue Verkehrswege nicht eine Umlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene, sondern bloss zusätzlichen Verkehr bringen würden.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Lors du débat au **Conseil national**, la majorité des groupes s'est prononcée pour l'entrée en matière. Certains (PDC) ont insisté sur la nécessité de préserver l'environnement dans le cadre de ce projet, d'autres (AdI et PL) se sont inquiétés de l'explosion des **coûts de la NLFA**. Les écologistes, en revanche, ont proposé de ne pas entrer en matière; ils remettaient globalement en cause le phénomène de la mobilité croissante et jugeaient les NLFA absurdes. Les démocrates suisses se sont également prononcés pour le renvoi, estimant que Alptransit était une ingérence de la CE dans la souveraineté helvétique. Les automobilistes ont fait de même, car ils désiraient que Bruxelles prenne en charge les 25 pour cent du financement qui doivent être puisés dans la caisse sur le produit des droits d'entrée sur les carburants. La Chambre a cependant accepté le projet de sa commission. Celui-ci, afin de répondre aux désirs des régions concernées et de pouvoir prendre en compte les contraintes locales, laisse une certaine flexibilité dans la localisation des entrées et sorties des tunnels. De la sorte, les autres revendications (venant notamment de Zurich, du Valais, de Lucerne et du Tessin) n'ont pas été retenues. En outre, de nombreuses propositions ont été rejetées. Ce fut notamment le cas, principalement pour des raisons financières, de celles de certains élus valaisans qui ont repris le projet de leur canton (V). Il en alla de même de celles des députés alémaniques Biel (adi, ZH) et Luder (udc, BE) qui désiraient renoncer à la construction du tunnel du Lötschberg. Celles des socialistes et des écologistes, qui visaient à obtenir des garanties supplémentaires en faveur de la protection de l'environnement et à prendre des mesures contraignantes afin de faire passer le trafic de transit de la route au rail, furent également repoussées.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 26.07.1994
SERGE TERRIBILINI

Le projet **Swissmetro** – train souterrain ultra-rapide à sustentation magnétique – **a été l'objet d'une importante polémique**. Alors que la Confédération et certaines entreprises privées s'y sont engagées financièrement, l'ingénieur EPFL Philippe Bovy l'a attaqué en prétendant qu'il était incompatible avec les projets suisses et européens et qu'il présentait des problèmes de faisabilité, de fiabilité et de coûts. Les promoteurs de Swissmetro, qui appartiennent au même institut de l'Ecole polytechnique que Philippe Bovy, ont vivement réagi et ont notamment accusé ce dernier, partie prenante, en tant qu'expert, à la réalisation des transversales alpines, d'agir de la sorte pour éliminer un projet concurrent. Certaines critiques à l'égard de Swissmetro ont toutefois été reprises au sein même de la commission des transports du Conseil national. Le Conseil

d'Etat zurichois s'est déclaré peu intéressé par le projet et a décidé de ne pas le soutenir.¹⁷

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.¹⁸

KANTONALE POLITIK
DATUM: 24.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'UBS ayant refusé de racheter le contrat de projet à ses promoteurs, les CFF ont annoncé qu'ils renonçaient à conclure le contrat nécessaire en vue de la construction du complexe Eurogate à Zurich. Le complexe, prévu au-dessus des voies de la gare, devait s'étendre sur 242'000 m² et offrir des bureaux pour 5'000 personnes, 500 appartements, un hôtel et un centre de congrès. La **nouvelle gare traversante souterraine de Zurich** a eu par contre plus de succès. Après son approbation par le parlement zurichois, les citoyens zurichois ont à une écrasante majorité de voix accepté en septembre l'investissement de CHF 580 millions destiné à sa construction. Le projet était devisé à CHF 1,45 milliards. Le reste sera prix en charge par les CFF et peut être la Confédération. Cette nouvelle gare améliorera la situation actuelle, car les voies finissent en cul-de-sac pour le trafic en transit. Seul le RER dispose d'une gare traversante en sous-sol. Le nouveau projet ajoute quatre voies souterraines prolongées par un tunnel sous la Limmat, reliant le centre à Oerlikon, au nord-est. Ainsi, des trains venant de Berne, Bienne ou Bâle pourront continuer en direction de Kloten et Winterthur sans rebroussement.¹⁹

KANTONALE POLITIK
DATUM: 04.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les **cantons de Genève, du Tessin et de Zurich ont conclu une alliance** afin de forcer le Conseil fédéral à inscrire leurs projets dans la prochaine **convention de prestations 2007-2010 des CFF**. A Genève, la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Eau-Vives-Annemasse (CEVA) est en jeu. Au Tessin, c'est la ligne transfrontalière Mendrisio-Varese, qui reliera la région de Lugano à l'aéroport international de Milan-Malpensa. A Zurich, la menace pèse sur le prolongement de la gare principale à celle de la Löwenstrasse.²⁰

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.²¹

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.²²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.04.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFT et les CFF ont rendu public le concept « **Rail 2030** ». Selon le mandat du Conseil fédéral, l'OFT a d'abord déterminé les besoins à l'horizon 2030 et les travaux nécessaires pour les satisfaire, avant d'élaborer deux variantes, respectivement à CHF 12 et à CHF 21 milliards, cette dernière incluant le trafic régional. Pour répondre à la croissance de la demande, le concept retenu privilégie l'augmentation du nombre de trains, l'allongement des trains et des quais de gare à 400 mètres, ainsi que la généralisation des trains à deux niveaux avec l'adaptation en conséquence des gabarits des tunnels. La construction de voies ferrées supplémentaires et de tunnels joue ainsi un rôle tout à fait secondaire dans la stratégie présentée (à l'exception des tunnels du Heitersberg, dans la variante 1, et du Zimmerberg, dans la variante 2). Les projets prioritaires de la variante 1 concernent les axes Genève-Lausanne-Viège et Genève-Berne-Zurich-St-Gall, pour le trafic voyageurs « grandes lignes », et les axes Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Berne-Aarau-Zurich et Bâle-gare de triage du Limmattal-Rotkreuz, pour le trafic marchandises. La variante 2 comprend en outre des projets visant à développer le trafic marchandises au St-Gothard et le trafic régional dans les régions de Bâle, de Berne, de Lucerne, de Saint-Gall et de Zurich, ainsi que les liaisons de Zurich en direction de Zoug, de Lucerne et du Tessin et celle entre Lugano et Locarno. Plusieurs projets âprement discutés ces dernières années (troisième voie Lausanne-Genève, achèvement du Lötschberg, tunnel du Wisenberg, etc.) ont été exclus des variantes et relégués au troisième rang de priorité. Le concept ne règle pas la question du financement, mais l'OFT a communiqué diverses options encore à l'étude. En l'état, les investissements nécessaires sont estimés, selon la variante, de CHF 300 à 600 millions par an de 2017 à 2030. L'OFT a évoqué la possibilité de prolonger le fonds pour les transports publics (FTP) et de l'alimenter par la part fédérale aux recettes de la RPLP, une part de l'impôt sur les huiles minérales et 0,1% de TVA. L'introduction d'une redevance sur les titres de transports de 5-10% du prix (taxe sur la mobilité), l'affectation au FTP de la part des cantons à la RPLP, la hausse du prix du sillon ou la conclusion de partenariats publics-privés sont également étudiées. Après la soumission du concept aux cantons pour avis, la mise en consultation d'un avant-projet de message est prévue d'ici à l'été 2011.

Lors de la consultation, la priorité accordée au trafic voyageurs « grandes lignes » sur le plateau a été critiquée par les cantons de montagne et périphériques. La relégation des projets de développement de l'axe ferroviaire du Gothard dans la seconde variante a suscité la colère du Comité du St-Gothard, réunissant des représentants des treize cantons sis sur cet axe. Les cantons de Berne et du Valais ont quant à eux vivement déploré l'exclusion du projet d'achèvement du tunnel du Lötschberg, alors que les cantons de Glaris, des Grisons, de Saint-Gall, de Schwytz et de Zurich ont réclamé le passage à la cadence semi-horaire de la liaison Coire-Zurich par les trains Intercity. Si les cantons du plateau se sont montrés majoritairement favorables au concept, le canton de Genève a fustigé l'abandon du projet de troisième voie entre Lausanne et Genève et celui d'Argovie s'est élevé contre la relégation du tunnel du Wisenberg. Quant au financement, les cantons ont unanimement rejeté les mesures proposées par l'OFT, dénonçant une tentative de transfert de charges. La Conférence des directeurs cantonaux des transports a ainsi catégoriquement refusé l'affectation de la part cantonale de la RPLP à Rail 2030, rappelant que, s'agissant d'une tâche fédérale, il

incombe à la Confédération de pourvoir à son financement.²³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 21.03.2014
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Ständerat einer Standesinitiative aus Zürich zum Bau des **Brüttener Tunnels** in der Variante kurz (Bassersdorf/Dietlikon-Winterthur) bis 2025 bereits 2013 keine Folge gegeben hatte, gab dies auch der Nationalrat am 21. März 2014 nicht. Da in der Beratung von FABI der Brüttener Tunnel bereits verhandelt worden sei, wobei zwar keine Realisierung bis 2025, aber doch Projektierungsarbeiten beschlossen worden seien, sei der Standesinitiative keine Folge zu leisten.²⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

KANTONALE POLITIK
DATUM: 04.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le RER zurichois, une année et demi après son entrée en service, s'est avéré être un échec du point de vue de la diminution du trafic automobile dans la ville de Zurich. Ainsi, même s'il connaît un grand succès, il **n'a pas permis de réduire la circulation à aucun moment de la journée ou de la semaine**, alors qu'une baisse de 30 pour cent était escomptée. Cela semble confirmer l'hypothèse selon laquelle des alternatives au transport individuel, dans le cas où le seuil de saturation n'est pas dépassé, n'ont que peu d'effet, puisque le transfert d'une partie du trafic de la route au rail est immédiatement compensé par l'arrivée de nouveaux conducteurs.²⁵

Luftfahrt

KANTONALE POLITIK
DATUM: 04.12.1967
PETER GILG

Das **wachsende Verkehrsvolumen der Luftfahrt** erfordert den weiteren Ausbau der Start- und Landeflächen. In einer allgemeinen Standortbestimmung warf der Direktor des Eidg. Luftamts, W. Guldemann, die Frage auf, **ob der Bund sich nicht an den Flughäfen direkt beteiligen sollte**, statt bloss Subventionen an die Flughafenkantone auszahlend. Im Vordergrund steht zurzeit eine **dritte Ausbautetappe des Flughafens von Zürich**, für deren Planung der Zürcher Regierungsrat im August einen Kredit beantragte. Gegen diesen Antrag bildete sich bereits vor der parlamentarischen Behandlung ein Aktionskomitee, das die referendumpflichtige Vorlage zu bekämpfen drohte, wenn nicht ein Nachtstart- und -landeverbot erlassen und eine Lärmgrenze festgesetzt werde. (Ähnliche Forderungen erhob auch die Schweizerische Liga gegen den Lärm.)

Am 30.11. wurde ein Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich gegründet, dem eine grössere Zahl von Gemeinden beitrug; er wandte sich vor allem gegen den Fluglärm.²⁶

KANTONALE POLITIK
DATUM: 07.11.1968
PETER GILG

Der Bundesrat gab in seinen Richtlinien bekannt, dass eine Studie über die voraussichtliche Entwicklung des Luftverkehrs bis 1980 ausgearbeitet werde. Angesichts des anbrechenden Zeitalters der Grossflugzeuge wurde die technische Zusammenarbeit zwischen der Swissair und ihrer skandinavischen Partnerin SAS auch auf die holländische Luftfahrtgesellschaft KLM ausgedehnt. Der **Streit um den weiteren Ausbau des Flughafens Kloten** konnte von der Zürcher Regierung dadurch etwas entschärft werden, dass sie eine Regionalkommission für Flughafenfragen schuf, in welcher Befürworter und Kritiker eines Ausbaus vertreten sind; so wurde gegen den angeforderten Planungskredit, den der Kantonsrat bewilligte, das angedrohte Referendum nicht ergriffen. Die **Berner Flugplatzfrage blieb** dagegen **in der Schwebe**: die Regierung bekundete ihren Willen, Berns Flugverbindungen zu entwickeln und lehnte das Verlangen der Kontinentalflugplatzgegner nach einer Volksbefragung als verfassungswidrig ab. Zur **Belebung des Charterverkehrs** wie auch zur **Erweiterung des internationalen Linienverkehrs** beteiligte sich der Kanton Bern im Frühjahr an der **Gründung der Gesellschaft Tellair**, die jedoch im Herbst das Missgeschick erlebte, dass ein britisches Luftfahrtunternehmen, auf dessen Betriebserfahrung sie sich stützen wollte, zusammenbrach. In der Waadt nahm die Stadt Lausanne das 1966 an einer kantonalen Referendumsabstimmung gescheiterte Projekt eines Charterflugplatzes bei Etagnières allein wieder auf; zur Planung eines Ersatzes für den vom Autobahnbau verdrängten Flugplatz von Rennaz in der Rhoneebene wurde eine interkantonale Kommission aus Vertretern der Behörden und interessierter Kreise der Waadt und des Wallis gebildet.²⁷

Un développement très dynamique a caractérisé la navigation aérienne. De longues négociations au sein de l'organisation internationale IATA pour des réductions de prix, nommément en faveur des voyages organisés, formule qui se répand de plus en plus, des négociations entreprises par la Suisse pour l'obtention de nouveaux droits d'atterrissage aux USA, la commande de nouveaux appareils du type DC-10 par la Swissair qui a augmenté son capital par actions, le fait également que la Swissair n'utilise plus que des appareils à réaction depuis le 1er octobre 1968 sont autant d'expressions de l'**essor croissant de la navigation aérienne**. Une étude de l'Office fédéral de l'air sur le développement du trafic dans les 10 prochaines années a prévu, moyennant le maintien de la stabilité politique et de la prospérité économique, environ le triplement du trafic des voyageurs et le quadruplement du trafic des marchandises. Les moyens de transport aérien de demain introduiront, selon elle, une ère nouvelle dans l'aviation civile, et l'avion deviendra le moyen spécifique des transports collectifs. L'étude précise encore que, vu l'augmentation du trafic, il faudra s'attendre à un encombrement de l'aéroport de Zurich-Kloten. L'aménagement de cet aéroport, pour lequel **le gouvernement zurichois a demandé un crédit de CHF 139 millions**, est cependant demeuré controversé. Des milieux divers, dont 13 communes du bas pays zurichois, ont demandé l'**introduction de bases légales pour la protection de la population contre le bruit**. Dans d'autres régions, des comités se sont constitués contre les plans d'aménagement de places d'aviation. (Un comité d'action s'est formé dans le canton de Fribourg contre la place d'aviation de Fillistorf et le projet d'une place d'aviation dans la vallée du Rhin aux Grisons a été abandonné.) Les divers comités régionaux ont fondé une association suisse pour la protection de la population contre les dommages causés par l'aviation civile. Les citoyens tessinois ont rejeté dans un référendum l'aménagement de l'aérodrome de Locarno-Magadino. Dans le canton de Berne, le Conseil d'Etat a dû démentir des bruits selon lesquels la construction d'une grande place d'aviation était prévue près de Witzwil. Il a ajouté cependant qu'une commission était en train d'examiner la création d'une place d'aviation régionale susceptible de remplacer celle de Belpmoos. Grâce aux subventions accordées par le Conseil fédéral, l'aménagement de places d'aviation régionales a commencé à Granges et à Birrfeld (AG).²⁸

Für die 1970 angekündigte Revision des Luftfahrtgesetzes legte der Bundesrat im Februar einen Entwurf vor (BRG 10828). Dieser enthielt namentlich ein Verbot des Fliegens mit Überschallgeschwindigkeit in der Zivilluftfahrt, eine Ermächtigung des Bundesrates zum Erlass von Bau- und Nutzungsbeschränkungen im Umkreis von Flugplätzen (Lärmzonen) sowie eine Rechtsgrundlage für Massnahmen der kantonalen Polizei zur Verhinderung von Anschlägen. Die Schaffung von Lärmzonen sollte an die Kantone delegiert werden können. An der Freiheit des inländischen Bedarfsluftverkehrs hielt der Entwurf fest. Beide **Räte stimmten diesen Neuerungen zu**, wobei auf Verlangen des Nationalrats noch eine Ausscheidung von Ruhezeiten im Gebirge, die nicht überflogen werden dürfen, vorgesehen wurde. Die Aufnahme eines Nachtflugverbotes drang dagegen nicht durch (BRG 10828). Die 1969 lancierte Verfassungsinitiative gegen den Überschallknall konnte im März eingereicht werden; ihre Urheber sagten jedoch zu, dass sie das Volksbegehren nach Ablauf der Referendumsfrist für die Revision des Luftfahrtgesetzes zurückziehen würden. (Die Initiative erhielt 64'929 Unterschriften.)

Um den **Aus- bzw. Neubau von Grossflugplätzen** fanden **weitere Auseinandersetzungen** statt. Das Referendum gegen einen Kredit für den Flughafen Cointrin, das Ende 1970 im Kanton Genf lanciert worden war, blieb zwar erfolglos, doch erhielt die Vorlage bloss ein Zufallsmehr, was nicht zu weiteren Ausbauplänen ermutigte (die Abstimmung über die Vorlage ergab 34'583 Ja und 34'259 Nein). Da der nächtliche Fluglärm eine Hauptursache der starken Opposition gewesen war, einigte man sich im Genfer Grossen Rat bereits im Sommer auf ein gesetzliches Nachtflugverbot, zu dessen Erlass freilich der Kanton Genf die Befugnis so wenig besass wie der Kanton Zürich. Das Eidg. Luftamt, das schon 1968 durch eine Verordnung des Bundesrates verpflichtet worden war, in seiner Genehmigungspraxis auf eine Verminderung der An- und Abflüge zwischen 22 und 6 Uhr hinzuwirken, fasste nun die Einführung einer **Nachtflugsperrre für Kloten und Cointrin** ins Auge. Das Projekt eines **Pistenausbaus auf dem Flughafen Basel-Mülhausen**, für das der Grosse Rat von Baselstadt einen Kredit von CHF 26 Mio bewilligte, scheiterte in der Volksabstimmung; von verschiedener Seite, u. a. von der PdA, wurde dagegen das Referendum ergriffen, und Verfechter des Umweltschutzes bekämpften die Vorlage wegen des Fehlens eines Nachtflugverbots. Flughafenfreundliche Kreise forderten deshalb nach der Abstimmung die Kantonsregierung auf, für ein solches Verbot einzutreten, zu welchem freilich nicht nur

eidgenössische, sondern auch französische Instanzen ihre Zustimmung geben müssten. Die Frage eines Grossflugplatzes im Kanton Bern blieb in der Schwebe, da der Bundesrat im Juni die bernische Regierung ersuchte, vor weiteren Schritten den Bericht über seine neue Flughafenkonzeption abzuwarten. Inzwischen **stellte die Swissair den Linienverkehr mit Bern ein** und eröffnete für die Bundesstadt gemeinsam mit PTT und SBB einen Buszubringerdienst nach Kloten.²⁹

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 22.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le canton de Zurich ainsi que la direction de l'aéroport ont présenté **une étude**, effectuée à la demande du Grand Conseil, **sur les conséquences écologiques de l'aéroport de Kloten**. En faisant des calculs prospectifs, il apparaît que d'ici 2010, compte tenu de l'accroissement du trafic aérien, les émissions d'oxyde d'azote, de dioxyde de carbone ainsi que la quantité de déchets devraient augmenter considérablement. Un des aspects principaux est cependant le trafic au sol engendré par l'aéroport. Swissair a pris quelques mesures afin de le diminuer: promotion des transports publics auprès des employés de l'aéroport (abonnements offerts à prix avantageux) et augmentation du prix de location des places de stationnement.³⁰

VERORDNUNG / EINFACHER

BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 25.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a édicté les **nouvelles valeurs limites de bruit pour les aéroports nationaux**. Dès le 1er mai 2001, elles seront fixés à 57 décibels pour les zones requérant une protection accrue contre le bruit, à 65 décibels en moyenne dans les zones d'habitation et agricoles et à 70 décibels dans les zones industrielles. Les valeurs maximales pour la nuit ont été maintenues: elles ne doivent pas dépasser 57 décibels de 22h à 24h et de 5h à 6h. Entre minuit et 5h (ou 5h30 selon la concession accordée pour la cinquième étape de construction de Zurich), les vols sont interdits. En outre, les avions particulièrement bruyants ne seront pas autorisés à atterrir ni à décoller sur les aéroports nationaux entre 22 et 24 heures. Afin de respecter ces normes, des fenêtres antibruit seront installées là où les seuils sonores sont dépassés. Le DETEC estimait que la mesure concernait environ 6'000 habitants des quartiers avoisinant les aéroports de Zurich et de Genève. Pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse, ces valeurs limites au bruit étaient déjà respectées en ce qui concerne le territoire suisse. Elle concerne aussi les aérodromes régionaux qui ont un trafic de ligne ou de charters, notamment l'aéroport de Lugano-Agno et celui de Berne-Belp. Les nuisances dues au bruit et les restrictions de construction qui en découlent pourront conduire à des demandes de dédommagements. Sur la base des mouvements de vols observés, le DETEC a évalué les coûts à CHF 220 millions: 30 millions pour des mesures contre le bruit et environ CHF 190 millions pour l'indemnisation de la perte de valeur des terrains ou des restrictions imposées dans leur utilisation. Selon le principe du "pollueur payeur", le gouvernement a imposé une prise en charge de ces coûts par les aéroports, sources du bruit.

Dans leur communiqué, les autorités suggèrent de la reporter sur les compagnies aériennes par la **création d'une nouvelle taxe de deux francs perçue sur chaque billet** d'avion pendant 5 ans. Les écologistes ont fait savoir via une pétition qu'ils étaient pour une interdiction stricte des vols de nuit entre 22 et 24h. Allant encore plus loin, l'association de l'initiative pour une nuit paisible a fait savoir que son objectif était que le règlement de l'exploitation du temps des aéroports et la place d'aviation ne soient plus de la compétence des cantons, mais de celui de la Confédération. Dans le cadre de la publication des valeurs limites de bruit pour les aéroports nationaux, le gouvernement zurichois a rendu public sa politique à l'égard de l'aéroport. Celle-ci était toutefois mise au conditionnel, car rien n'était encore sûr en ce qui concernait l'ouverture du marché en juin 2001. Dans le futur, il ne veut plus autoriser de départs et d'atterrissages entre 23 heures et 6 heures à la place des 24h à 5h en vigueur. La grille resterait néanmoins ouverte jusqu'à 23h30 pour des cas exceptionnels comme des retards. (Pour l'initiative parlementaire de Hegetschweiler (prd, ZH) (00.414) voir ici.)³¹

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.³²

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.)³³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 14.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La vaste consultation sur l'évolution des nuisances sonores autour de **l'aéroport de Zurich** est arrivé au terme de sa première étape après cinq séances d'entretien. Les quatorze cantons, dont celui de Zurich, les trois Offices fédéraux de l'aviation, du développement et de l'environnement, les aéroports de Zurich et de Bâle, ainsi que les compagnies Swiss et Skyguide, se sont **mis d'accord sur la variante BV2 optimisée**. Ce choix met un terme à la procédure de coordination lancée conformément au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). (La fiche de coordination PSIA définit les conditions d'exploitation de l'aéroport, le périmètre d'aérodrome, l'exposition au bruit, l'aire de limitation d'obstacles, la protection de la nature et du paysage, ainsi que l'équipement.) La variante retenue répartit de manière plus ou moins équitable les atterrissages et les décollages entre les quatre points cardinaux. Elle remplit les conditions de l'accord aérien avec l'Allemagne tel qu'il a été négocié, ne prenant en compte que 60% du contingent autorisé de 100'000 survols du sud de l'Allemagne. Seuls 30% des vols, à l'avenir, utiliseront encore ce couloir (nord) pour les phases d'atterrissage et de décollage. L'approche ouest supportera 20% des atterrissages et 10% des décollages, le sud respectivement 25% et 45% et l'ouest 25% et 15%. Cette diversification des trajectoires d'approche implique que 16'000 personnes supplémentaires se retrouveront dans la zone critique, alors que 9'000 autres seront déchargés des nuisances sonores. Si un accord a pu se dessiner concernant les mouvements diurnes, **aucun consensus** n'a pu être trouvé entre les parties au sujet des

mouvements d'avions durant la nuit et à l'aube. Aucun compromis n'a pu être trouvé non plus quant au nombre maximum de mouvements annuels, la fourchette s'étendant de 320'000 (Argovie, Schaffhouse et St-Gall) à 420'000 (Zurich). Des divergences subsistaient également pour les heures d'exploitation. Alors que certains souhaitaient une exploitation de 6h à 23h, d'autres exigeaient de prolonger d'une ou de deux heures la pause nocturne. Les résultats de la procédure de coordination n'ont pas le caractère d'une décision formelle et serviront de base aux autorités fédérales pour établir la fiche de coordination PSIA.

Le gouvernement zurichois et l'aéroport ont présenté en novembre au DETEC leurs propositions relatives au règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich. Ils tablaient leurs ambitions, non plus sur 420'000 comme prévu dans le processus d'élaboration du PSIA, mais sur 350'000 mouvements d'ici à 2010.

(Pour le renouvellement des concessions aux aéroports de Zurich et de Genève, voir ici.)³⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.03.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Les juges allemands du **Tribunal administratif de Mannheim** ont **rejeté la plainte de Swiss et de l'aéroport de Zurich** (Unique) à l'encontre des restrictions de survol du sud de l'Allemagne. Les plaignants y voyaient une entrave au développement de l'aéroport et de sa principale compagnie Swiss. Le Tribunal de Mannheim a expliqué que les restrictions étaient valables pour toutes les compagnies et que la liberté du trafic aérien n'était pas violée. Les entretiens exploratoires entre Moritz Leuenberger et son homologue allemand, Manfred Stolpe, n'ont pas permis de rapprocher les points de vue. L'hostilité zurichoise et la fermeté du Bade-Wurtemberg, qui n'était pas disposé à faire des concessions sur la réglementation des vols du week-end, ont eu raison des tentatives de renégociation de l'accord aérien entre la Suisse et l'Allemagne. Au plan national, la fronde d'opposition zurichoise (Unique, Swiss et les autorités cantonales zurichoises) a réussi à peser sur la CEATE-CE, puis sur le **Conseil des Etats** afin qu'il donne le **coup de grâce à l'accord aérien**. Avec 30 voix contre 13 (5 PS, 4 PRD, 3 PDC et 1 UDC), les élus bourgeois ont enterré le traité, le jugeant discriminatoire et préjudiciable à la Suisse. Les critiques bourgeoises ont porté sur le fait que l'accord reposait sur des mouvements d'avions et non sur des normes de bruit. Aucun aéroport allemand ne devait respecter des directives aussi strictes que celles prévues pour Kloten.³⁵

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 16.04.2003
PHILIPPE BERCLAZ

L'Allemagne n'a pas tardé à réagir en **mettant en place des mesures unilatérales**. La première étape – le 17 avril, l'interdiction de survol du territoire allemand a été prolongée d'une heure le matin (de 6 à 7 heures) et avancé d'une heure le soir (de 21 à 22 heures). Les altitudes minimales des vols au-dessus du territoire allemand ont été rehaussées de 600 mètres (3'600 mètres). L'ordonnance allemande a aussi plafonné les mouvements au-dessus de son territoire: la première année, la limite sera de 110'000, puis l'année suivante (2004), elle sera abaissée à 80'000. Ces chiffres pourraient toutefois être revus selon l'activité de l'aéroport. La deuxième étape – le 10 juillet – prévoyait que les dérogations admises aux interdictions de vol seraient fortement restreintes. Seules les dérogations motivées par des conditions météorologiques seraient désormais autorisées (visibilité inférieure à 1'800 mètres), celles fondées sur des raisons d'ordre technique ne le seraient plus. Par ailleurs, elles devraient être approuvées par le service allemand du contrôle aérien. Comme ces mesures prêteraient une trentaine d'atterrissages par jour, l'aéroport de Zurich a déposé une demande de modification du règlement d'exploitation (autorisation d'approches par le sud et l'est) auprès de l'Office fédéral de l'aviation civil (OFAC). Unique a également demandé l'autorisation d'installer des instruments d'aide à l'atterrissage (ILS) pour la piste sud (piste 34). Pour éviter la fermeture de l'aéroport pendant ces deux heures, **l'OFAC** a rapidement pris la **mesure provisionnelle d'autoriser les avions à atterrir par l'est** (piste 28) de 6 à 7 heures et 21 à 22 heures. La mesure était provisionnelle car les personnes concernées pouvaient faire recours auprès de la commission de recours du DETEC. Auparavant, l'OFAC a consulté le canton de Zurich et les quatre cantons voisins (AG, SG, SH et TG). Ces derniers ont exprimé leurs critiques vis-à-vis de la requête de l'aéroport.³⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Tribunal administratif de Mannheim a débouté pour la seconde fois Swiss et Unique. Il a rejeté les arguments des plaignants (réduction de capacité d'un tiers de l'aéroport et retards en cascade) et confirmé les nouvelles restrictions de vols. Malgré cet échec, l'aéroport de Kloten restait convaincu de la viabilité des mouvements par le nord. Il plaidait pour une approche coudée au nord en bordure de la frontière. La ville de Zurich, le parlement et le gouvernement du Canton de Zurich militaient aussi dans ce sens. Suite aux réticences des adversaires des approches par le sud, Moritz Leuenberger a exigé leur réexamen. L'Office fédéral a levé les craintes en concluant (L'OFAC a approuvé en juin les procédures d'approches sur la base d'une première analyse. L'examen de sécurité effectué par Skyguide était en cours), à l'image des autres études réalisées par l'aéroport, le DETEC et Skyguide, que celles-ci étaient sûres. Répondant à un mandat donné par Markus Mohler, le délégué à la sécurité auprès du DETEC, une entreprise anglaise spécialisée a procédé à une analyse, fin septembre, pour s'assurer que les examens de sécurité s'étaient déroulés en parfaite conformité avec les normes déterminantes de l'aviation civile internationale. L'OFAC et Skyguide ont édicté certaines mesures d'accompagnement à cet effet. Quelques jours après l'annonce de l'OFAC, la réussite de l'ultime contrôle de sécurité effectué par **Skyguide a définitivement avalisé les approches par le sud.** A partir du 30 octobre, les approches ont été faites par le sud le matin, entre 6 et 7 heures les jours ouvrables, et entre 6 et 9 heures les week-ends et jours fériés. Les avions ont atterri depuis l'est le soir dès 21 heures les jours ouvrables et dès 20 heures les week-ends et jours fériés. En cas de conditions météorologiques normales, cela représente 20 à 60 approches par le sud (respectivement les jours ouvrables et les week-ends) et de 6 à 28 approches par l'est.³⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 17.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Evoquée par les autorités zurichoises, Moritz Leuenberger a défini, de concert avec les représentants du canton de Zurich, de l'aéroport de Zurich, de Skyguide et de l'OFAC, les prochaines étapes et la répartition des compétences dans le cadre des travaux de planification relatifs à la **procédure d'approche coudée par le nord de Zurich.** Les appareils longeraient, survolant le territoire suisse, la frontière sud de l'Allemagne puis bifurqueraient quelques kilomètres avant l'atterrissage pour s'aligner sur l'axe de la piste. Cette solution constituerait une nouveauté absolue et dérogerait aux prescriptions internationales. Elle exige de ce fait une analyse approfondie de la sécurité, ainsi que de la répartition des flux de trafic, de la redéfinition de la structure de l'espace aérien et des capacités que permettrait un tel concept. L'aéroport de Zurich a indiqué travailler également à l'élaboration d'une approche coudée à vue, qui pourrait être introduite à titre de solution transitoire. Les cantons d'Argovie, de Schaffhouse et de Thurgovie ont renouvelé leurs réticences à l'encontre de l'approche coudée par le nord. (Voir aussi ici.)³⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 17.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative cantonale zurichoise « Pour une politique aéroportuaire réaliste » a abouti. Celle-ci demande aux autorités zurichoises une diminution du nombre de vols et des heures plus longues de fermeture de l'aéroport.³⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Lancée par la Confédération, le canton de Zurich et la société de l'aéroport, **la procédure de médiation pour résoudre le conflit des nuisances sonores** générées par Zurich-Kloten **a échoué dans sa phase préparatoire.** Les vingt-huit représentants des cantons, communes, Confédération et organisations diverses n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur des questions de procédure, en particulier sur un système de délégation permettant de limiter le nombre des participants à la table de négociation à 15. Après cet échec, le processus de consultation en vue de l'établissement de la fiche de coordination concernant l'aéroport de Zurich, qui avait été suspendu pour la durée de la médiation, a repris au niveau fédéral dans le cadre du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). (L'exploitation des aérodromes suisses repose sur un règlement d'exploitation qui détaille l'utilisation des installations. Ce règlement se fonde sur la fiche correspondante élaborée dans le cadre du PSIA, laquelle contient notamment les exigences en matière d'aménagement du territoire en vue de l'exploitation de l'aérodrome.) La consultation avait déjà eu lieu de novembre 2001 à août 2002 sans qu'aucun consensus n'ait pu être trouvé ce qui avait conduit à proposer l'organisation de la procédure de médiation citée plus haut. La Confédération a présenté le déroulement et le calendrier du processus PSIA de même que la liste des participants. Si le premier processus PSIA avait eu pour but de définir le futur concept d'exploitation de l'aéroport, en s'appuyant si possible sur un consensus entre les

participants (14 cantons, l'aéroport de Zurich, Skyguide, Swiss, les organismes de la Confédération), le deuxième acte mettra en discussion les différentes variantes d'exploitation envisageables et permettra aux parties de réaffirmer leur position en vue de la décision de la Confédération. C'est sur cette base que seront ensuite élaborées la fiche PSIA et la demande de règlement d'exploitation définitif. Les cantons de Zurich, d'Argovie et de Schaffhouse, l'aéroport de Zurich (Unique), Skyguide, Swiss et plusieurs organismes fédéraux (OFAC, ARE, OFEFP, Forces aériennes) prendront part au **deuxième processus PSIA** dont la direction incombe au directeur de l'OFAC. La Confédération tiendra les cantons limitrophes qui ne sont pas directement concernés (Thurgovie, Saint-Gall, Schwyz et Zoug) au courant de l'évolution du processus et veillera à ce qu'ils soient consultés. Il incombera au canton de Zurich d'agrèger et de relayer les positions des différents acteurs zurichois. Désireuse de trouver une solution viable à l'exploitation future de Zurich-Kloten, la Confédération a offert à l'Allemagne de participer au processus de coordination PSIA.⁴⁰

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.⁴¹

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.⁴²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.09.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'institut néerlandais NLR a rendu publics les résultats de son enquête de suivi concernant la mise en œuvre des recommandations qu'il avait formulées trois ans auparavant, lors du précédent audit. Il en ressort que la **sécurité aérienne** de la Suisse a connu d'**importants progrès** dans l'intervalle. Le rapport pointe cependant des problèmes encore irrésolus et invite le Conseil fédéral à renforcer la surveillance exercée par le DETEC, à élaborer une véritable politique aéronautique et à prendre des mesures pour pallier la pénurie chronique de contrôleurs aériens chez Skyguide. Le jugement rendu par le Tribunal de district de Bülach (ZH) dans l'affaire de la collision survenue au-dessus d'Überlingen (D) le 1er juillet 2002 (71 morts) a insisté sur le manque d'effectif de contrôleurs au moment du drame et condamné trois cadres et un employé de Skyguide pour homicide par négligence.⁴³

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 08.09.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 16 janvier a débuté le **procès concernant la débâcle de Swissair au Tribunal de district de Bülach (ZH)**. L'acte d'accusation, long de 100 pages, a pris pour cible dix-neuf anciens membres de la direction et du conseil d'administration de la défunte compagnie. S'il a suscité un engouement médiatique considérable, ce procès a très rapidement montré les limites de la justice pénale en la matière. Lors des six semaines d'audience, les accusés ont, pour la plupart, usé de leur droit de refuser de répondre aux questions du procureur et des juges, attitude violemment critiquée par la presse comme par les politiques. Début juin, à la stupéfaction générale, le tribunal zurichois a prononcé l'acquittement de tous les accusés, jugeant les preuves présentées par le ministère public insuffisantes. Dans la presse, plusieurs professeurs de droit pénal avaient relevé que l'incompétence n'est pas punissable pénalement et que, dans la mesure où l'acte d'accusation insistait essentiellement sur les erreurs de gestion des anciens dirigeants, les accusés ne couraient pas grand risque. Estimant faibles les chances de succès en deuxième instance, le parquet a renoncé à faire appel.⁴⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Saisi d'une **initiative populaire cantonale visant à réduire les nuisances sonores de l'aéroport de Zurich** par un plafonnement du nombre de mouvements d'appareils (250'000/an; 260'000 en 2006) et une interruption des vols durant neuf heures la nuit (en 2006: six heures), le Grand conseil zurichois a adopté un contre-projet censé permettre de lutter contre le bruit des avions sans entraver la croissance de l'aéroport. A la limitation, jugée rigide, voulue par les initiants, elle a préféré l'édiction d'une limite à 320'000 mouvements/an et une interdiction de vol durant sept heures pendant la nuit. Dans les urnes, l'initiative, soutenue par les Verts, le PS et les organisations écologistes, a été rejetée par 63% des votants, alors que le contre-projet a été approuvé dans une proportion identique. Le PRD, le PDC, l'UDC, Swiss et Flughafen Zürich AG, qui craignaient pour le développement économique de la région, ont fait part de leur soulagement. Le peuple zurichois devra toutefois encore voter sur trois autres initiatives visant toutes à réduire le nombre de vols et étendre la durée du repos nocturne.⁴⁵

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 22.02.2008
NICOLAS FREYMOND

Le conflit opposant les riverains et la direction de l'aéroport de Zurich concernant les **atterrissages par l'approche orientale** n'a pas faibli au cours de l'année sous revue. Tout d'abord, les gouvernements cantonaux de la Suisse orientale, ainsi que 86 communes situées à proximité de l'aéroport de Zurich ont adopté une prise de position commune contre la construction d'une nouvelle piste occidentale. Rappelant les nuisances sonores que la population de cette région subit à longueur d'année, les représentants cantonaux ont exigé l'intervention du Conseil fédéral. Sur le terrain judiciaire, ensuite, le Tribunal administratif fédéral a rejeté douze recours émanant d'habitants et associations de riverains. Les recourants ont vainement tenté d'obtenir l'annulation de l'autorisation délivrée par l'OFAC en 2007 pour les atterrissages par l'approche orientale utilisant le système d'atterrissage aux instruments.⁴⁶

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 24.07.2009
NICOLAS FREYMOND

Saisi d'un recours contre le **projet d'allongement de la piste 28** de l'aéroport de Zurich (approche orientale), le Tribunal fédéral a conclu à la conformité du projet de la société exploitant l'aéroport à la planification en vigueur. L'avenir du projet se jouera cependant devant le peuple en juin 2010, lors de la votation sur l'initiative populaire cantonale lancée par les riverains contre toute nouvelle construction de piste.⁴⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Le 27 septembre, le peuple zurichois a rejeté par 75,2% des voix l'initiative populaire cantonale visant à **réduire les nuisances sonores de l'aéroport de Zurich par un plafonnement du nombre de mouvements** d'appareils à 250'000 mouvements par an et un prolongement de 6 à 9 heures de l'interruption nocturne des vols. Tous les partis avaient appelé au rejet et seules quelques communes directement exposées aux nuisances induites par le trafic aérien ont approuvé le texte proposé.⁴⁸

KANTONALE POLITIK
DATUM: 06.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Le gouvernement zurichois a fait part de sa volonté d'**étendre les interdictions de bâtir autour de l'aéroport de Zurich**, à Kloten, afin de corriger le dépassement de 6% du nombre de 47'000 personnes fortement dérangées par le bruit prescrit par la loi cantonale y-relative. L'exécutif s'est fondé sur les chiffres de l'augmentation de la population dans les zones exposées pour motiver sa stratégie. Cette annonce a suscité l'ire des riverains, qui ont exigé des mesures visant à réduire les émissions du trafic aérien.⁴⁹

KANTONALE POLITIK
DATUM: 28.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November lehnte die Zürcher Stimmbevölkerung mit 58.8% Nein-Stimmen eine von 42 Gemeinden eingereichte Behördeninitiative ab, die den **Pistenneubau** bzw. deren Ausbau **am Flughafen Zürich-Kloten** künftig untersagen wollte. Noch deutlicher, mit 68,2% Nein, verwarf der Souverän einen Gegenvorschlag des Vereins „Flugschneise Süd – Nein“, der neben dem Ausbauverbot unter anderem auch einen Verzicht auf sogenannte Schnellabrollwege und eine Aufhebung der Südanflüge forderte.⁵⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 02.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai des Berichtsjahrs wählte Baden-Württemberg den Grünen Winfried Kretschmann zum Ministerpräsidenten und es zeichnete sich ab, dass die Verhandlungen im Fluglärmdossier für die Schweizer Seite schwieriger werden dürften. So hielt die baden-württembergische Regierungskoalition aus Grünen und SP in ihrer Regierungserklärung denn auch fest, an der durch Deutschland einseitig verordneten Flugraumperrung festhalten zu wollen. Später stellte sich die neue baden-württembergische Regierung auf Druck der deutschen Fluglärmgegner auch hinter die Forderungen der Stuttgarter Erklärung von 2009, die zusätzlich zur Flugraumperrung eine Begrenzung der Anflüge über Süddeutschland auf 80'000 im Jahr fordert. Hinter die Stuttgarter Erklärung stellten sich auch der deutsche Bundestag mit der Unterstützung einer entsprechenden Petition sowie der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer nach einem Treffen mit süddeutschen Bürgerinitiativen. Im August sorgte Bundesrätin Leuthard für weitere Verstimmung, als sie die süddeutschen Fluglärmgegner ihrer fehlenden Kompromissbereitschaft wegen mit Taliban verglich. Die Wogen vermochten sich erst nach einer öffentlichen Entschuldigung Leuthards sowie einem Gesprächsangebot aus Baden-Württemberg Anfang September wieder zu glätten. Unzufrieden mit den schleppenden Verhandlungen des Fluglärmdossiers formierten sich Anfang Oktober Politiker aus den Kantonen Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen zum parlamentarischen **„Arbeitskreis Flugverkehr“**. Mit dem ähnlichen Ziel, den Streit endlich einer einvernehmlichen, konstruktiven Lösung zuzuführen, schloss sich zur gleichen Zeit das Netzwerk „Wirtschaft am Hochrhein“ zusammen. Die darin vereinten 19 Wirtschaftsverbände riefen die Schweizer Verkehrsministerin und ihren deutschen Amtskollegen in einem öffentlichen Brief dazu auf, das Dossier endlich einer nachhaltigen Lösung zuzuführen. Anfang Dezember legten die Verkehrsminister beider Länder das weitere Vorgehen fest, indem sie darüber informierten, bis Jahresende die Grundlagen zur Ausarbeitung einer einvernehmlichen Lösung präsentieren zu wollen.⁵¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.12.2012
NIKLAUS BIERI

Anfang Berichtsjahr verständigten sich Bundesrätin Leuthard als Vorsteherin des UVEK und der deutsche Verkehrsminister Ramsauer darauf, die **Bemühungen zur Lösung des deutsch-schweizerischen Fluglärmsstreits** zu intensivieren. Eine Absichtserklärung dazu wurde am World Economic Forum (WEF) in Davos unterzeichnet. Da für Deutschland eine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Nordanflüge prioritär war und die in Aussicht gestellten Zugeständnisse der Schweiz den deutschen Verhandlungspartnern nicht weit genug gingen, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig. Den Durchbruch brachte der Ansatz, Deutschland mit anflugfreien Zeitfenstern zu entlasten. Beide Parteien konnten sich auf die weitere Anwendung der geltenden Anflugregime einigen, da die Evaluierung von Optionen für eine Neuordnung der Anflugverfahren über Süddeutschland durch die Deutsche Flugsicherung DFS und Skyguide keine bessere

Lösung hervorbrachte. Am 2. Juli 2012 wurde ein Staatsvertrag entworfen und am 4. September 2012 wurde dieser unterzeichnet. Zum Verhandlungsergebnis gehören folgende Punkte: Über deutschem Staatsgebiet sind Nordanflüge an Werktagen von 6:30 bis 18:00 Uhr zulässig, an Wochenenden und Feiertagen von 9:00 bis 18:00 Uhr. Die Anflüge müssen somit an Werktagen drei und an Wochenenden zwei Stunden früher über die Schweiz erfolgen. Gut 17 Prozent der Anflüge auf den Flughafen Zürich müssen somit auf andere Anflugwege verschoben werden. Um dies zu bewältigen, sind Infrastrukturausbauten an den Pisten erforderlich. Die Schweiz erhält eine Übergangsfrist bis Ende 2019, damit diese realisiert werden können. Ab dem Zeitpunkt der Ratifikation des Vertrages werden die Anflüge ganzwöchig ab 20 Uhr nicht mehr über Deutschland durchgeführt. Im Vertrag ist weiter der „gekrümmte Nordanflug“ als Option vorgesehen. Dieser führt nur über Schweizer Gebiet. Der Vertrag ist zudem bis 2030 nicht kündbar. Dieser Punkt erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit enorm. Mit der Festlegung anflugfreier Zeiten verringert sich die Zahl der möglichen Anflüge über Deutschland massiv (20'000 Flugbewegungen weniger pro Jahr ab 2020), doch ausserhalb der Sperrzeiten bleibt dem Flughafen ein gewisses Wachstumspotenzial: Die Regelung mit Sperrzeiten lässt mehr Handlungsspielraum offen als eine Kontingentierung der Anflüge. Die neuen Verhandlungen zogen zu jedem Zeitpunkt Kritik auf sich: Schon die Absichtserklärung wurde im Landkreis Waldshut deutlich kritisiert, auch die Ostschweizer Kantone fürchteten sich vor einer massiven Zunahme des Fluglärms über ihrem Gebiet. In einer „Klotener Erklärung“ forderten die Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zug faire Verhandlungen. Sie bezeichneten die „Stuttgarter Erklärung“, an welcher sich die deutsche Seite orientierte, als inakzeptabel einseitig und stärkten damit Bundesrätin Leuthards Verhandlungsposition. Als Anfang Juli der gekröpte Nordanflug wieder ins Spiel gebracht wurde, reagierten sowohl süddeutsche als auch Schweizer Gemeinden nördlich des Flughafens mit massiver Kritik, welche sich mit der Unterzeichnung des Vertrages noch verstärkte. Insbesondere der Kanton Aargau, vom gekröpften Nordanflug betroffen und Heimatkanton von Bundesrätin Leuthard, sah sich geprellt. Im August berief die Verkehrsministerin ein Treffen der Begleitgruppe ein, welcher die betroffenen Kantone angehören. Ziel sei die Verteilung des Lärms in der Schweiz. Die innerschweizerischen Verhandlungen gestalteten sich ebenfalls schwierig. Derweil zeichnete sich im deutschen Parlament ab, dass der Staatsvertrag einen schweren Stand haben würde: Die Landesgruppe Baden-Württemberg der CDU kündigte an, sie werde dem Vertrag im Bundestag nicht zustimmen. Die SPD und die Grünen nahmen Befürchtungen aus der Bevölkerung auf und verlangten Nachverhandlungen. Nachdem auch die FDP die Zustimmung verweigerte, war unwahrscheinlich, dass der Staatsvertrag noch eine Mehrheit im Bundestag finden konnte. Der unter Druck geratene deutsche Verkehrsminister bezeichnete vom Bundesrat in der Vernehmlassung erwähnte Zahlen als „Unfug“. Die Ratifizierung des Staatsvertrages wurde in Deutschland aufgrund noch offener Fragen ausgesetzt. Deutschland bat um Nachverhandlungen, die Schweiz lehnte solche indes kategorisch ab. Kantone, Verbände, FDP und CVP äusserten in der Vernehmlassung ihre Zustimmung zum Staatsvertrag, SVP und Grüne signalisierten Ablehnung und die SP legte sich noch nicht fest. Die Botschaft des Bundesrates zum Staatsvertrag (12.099) wurde am 19. Dezember des Berichtjahres eingereicht, das Geschäft wird 2013 im Parlament behandelt.⁵²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Der im September des Vorjahres unterzeichnete Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz zur **Beilegung des langjährigen deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** wurde im Berichtjahr von beiden Parlamentskammern diskutiert und angenommen. Der Vertrag limitiert mit einer Sperrzeit von 18 bis 6.30 Uhr die Nordanflüge zum Flughafen Zürich, lässt aber den gekrümmten Nordanflug über Schweizer Gebiet zu und sorgt für Rechtssicherheit, was für die weitere Entwicklung des Flughafens von grosser Bedeutung ist. In Deutschland wurde die Ratifikation des Vertrags 2012 ausgesetzt, die Schweiz lehnte geforderte Nachverhandlungen aber kategorisch ab. Bei einem Besuch in Bern Ende Februar erklärte Winfried Kretschmann, Ministerpräsident von Baden-Württemberg, dem Abkommen in seiner derzeitigen Form könne von deutscher Seite nicht zugestimmt werden. Grund dafür war die unterschiedliche Auslegung des Vertrags: Während die Süddeutschen davon ausgingen, dass der Vertrag jährlich noch maximal 85'000 Anflüge über deutsches Gebiet zulasse, nannte der Bundesrat die Zahl von bis zu 110'000 Anflügen. Kretschmann betonte, dass eine rasche einseitige Ratifizierung seitens der Schweiz das Problem nicht löse. Als Erstrat debattierte der Ständerat am 7. März über den Vertrag. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates empfahl den Vertrag einstimmig zur Ratifizierung, er sei wichtig für die Rechtssicherheit und damit für die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens, der Volkswirtschaft der Region und des

ganzen Landes. Eine Ablehnung des Vertrages enthalte zudem das Risiko, dass Deutschland einseitig wesentlich restriktivere Regelungen verfüge. Auch die Aussenpolitische Kommission (APK) des Ständerates empfahl die Ratifizierung einstimmig mit dem Ziel, einen langen Streit mit dem Nachbarland beizulegen. Bei den Ständevertretern hielt sich die Begeisterung für den Vertrag in engen Grenzen. Es wurde in den Voten klar ausgedrückt, dass der Vertrag ein saurer Apfel sei, in den man beißen müsse, um noch restriktivere Regelungen zu verhindern. Einige Votanten beschwerten sich über Erpressung, nannten den Vertrag einen Knebelvertrag oder wiesen darauf hin, dass eine Schonung gerade des dünnstbesiedelten Gebietes rund um den Flughafen absurd sei. Trotzdem wurde zur Annahme des Vertrages aufgefordert. Einzig Brigitte Häberli-Koller (cvp, TG) stellte klar, dass sie dem Vertrag nicht zustimmen könne, solange die innerschweizerische Verteilung des Fluglärms nicht geregelt sei. Auch in anderen Voten wurde gesagt, dass die eigentliche Schwierigkeit nicht in der Ratifizierung des Vertrages liege, sondern in seiner Umsetzung, in der es darum gehen werde, die Lärmbelastung fair auf die umliegenden Gebiete zu verteilen. Der Ständerat nahm den Entwurf mit 40 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Gleichentags wurde die Schweizer Klage gegen die einseitigen Restriktionen von Deutschland vom höchsten Gericht der Europäischen Union (EU), dem Europäischen Gerichtshofs EuGH, abgewiesen. Der Rechtsweg gegen die einseitigen Verfügungen war für die Schweiz damit ausgeschöpft. Der Nationalrat debattierte am 5. Juni über den Staatsvertrag. Während der Mehrheitsantrag Eintreten beantragte, forderte eine Minderheit Rickli (svp, ZH) die Sistierung der Vorlage, bis die offenen Fragen bezüglich Lärmverteilung innerschweizerisch geklärt seien, und eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) forderte die Rückweisung an die Kommission verbunden mit dem Auftrag, Fragen zu Sicherheit, Lärmbelastung und SIL-Verfahren (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) zu klären. Nach engagierter Debatte trat der Nationalrat schliesslich auf die Vorlage ein, die Minderheitsanträge wurden gegen den grösseren Teil der Fraktionen von Grünen, SP und SVP abgelehnt. Ein Einzelantrag Walter (svp, TG) wollte in den Bundesbeschluss aufnehmen, dass der Bundesrat bei der Umsetzung des Staatsvertrages auf eine angemessene regionale Verteilung der An- und Abflüge achten müsse. Nachdem verschiedentlich darauf hingewiesen worden war, dass der Antrag formaljuristisch falsch sei, zog ihn der Antragsteller zurück. Der Nationalrat nahm den Entwurf schliesslich mit 110 zu 66 Stimmen bei 8 Enthaltungen an. Die Fraktion der Grünen stimmte einstimmig gegen den Entwurf, die Fraktion der SP lehnte grossmehrheitlich ab und von der Fraktion der SVP war eine knappe Minderheit gegen die Vorlage. In der Schlussabstimmung vom 21. Juni entschied der Ständerat einstimmig und der Nationalrat mit 106 zu 76 Stimmen bei 8 Enthaltungen zugunsten des Bundesbeschlusses über den Staatsvertrag. Die Zustimmung der Bundesversammlung zum Staatsvertrag zog empörte Reaktionen vieler betroffener Regionen und Organisationen nach sich. Es zeigte sich, dass bei einem Inkrafttreten des Vertrages äusserst zähe innerschweizerische Verhandlungen zu erwarten sind. Der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer hielt im August in seiner Antwort auf eine Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/die Grünen fest, dass es das Ziel der Bundesregierung bleibe, mit dem Staatsvertrag den langjährigen Konflikt positiv zu lösen. Noch offene Fragen könnten mit einer Protokollerklärung völkerrechtlich verbindlich geregelt werden, ohne dass der Vertrag angetastet werden müsste. Einen Zeitpunkt für die Ratifizierung des Vertrags von Deutscher Seite nannte Ramsauer aber nicht.⁵³

ANDERES
DATUM: 14.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Oktober 2020 gab der Bundesrat seinen **Beschluss** bekannt, das **Sachplanverfahren zur Umnutzung des Militärflughafens Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit militärischer Bundesbasis und einem Innovationspark einzustellen**. Alternativ sollen das UVEK und das VBS am konzeptuellen Neustart des Planungsprozesses, geleitet durch den Kanton Zürich, partizipieren.

Wie der Bundesrat mitteilte, gaben verschiedene Gründe den Ausschlag für diesen Abbruch des aktuellen Sachplanverfahrens. Zum einen seien bei den Abklärungsarbeiten der Flughafen Dübendorf AG, welche den Zuschlag zum Betrieb des zivilen Flugfeldes erhalten habe, unvorhersehbare Fragen aufgetaucht, die bei der Projektausschreibung noch nicht vorhersehbar waren. So gebe es beispielsweise eine gewisse Sorge, dass es wegen tiefen Überflügen zu Klagen seitens privater Grundeigentümer kommen könne. Zum anderen hätten einige Standortgemeinden Vorbehalte gegen das Konzept der Flughafen Dübendorf AG geäussert. Schliesslich sei durch ein Urteil des Verwaltungsgerichts Zürich auch die Planung für einen Innovationspark auf dem Areal gebremst worden.⁵⁴

STANDESINITIATIVE
DATUM: 22.03.2023
MARCO ACKERMANN

Mit einer **Standesinitiative** forderte der Kanton Zürich im April 2022 die **Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer**. Der Bundesrat sollte mit der Initiative aufgefordert werden, sich auf EU-Ebene für eine Steuer auf Flugtreibstoffe einzusetzen, welche eine Lenkungswirkung erzielt und sowohl für nationale als auch für internationale Flüge gelten soll. Dank der Lenkungswirkung erhoffte sich der Kanton eine wirksame Massnahme zur Erreichung der Pariser Klimaziele.

Die UREK-SR beschäftigte sich im März 2023 mit der Initiative und beantragte mit 5 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen, ihr keine Folge zu geben. Die Kommissionsmehrheit war der Meinung, dass eine Kerosinsteuer auf globaler statt nur auf europäischer Ebene anzustreben sei, und bevorzugte schneller realisierbare Massnahmen für den Klimaschutz in der Flugbranche – beispielsweise eine obligatorische Beimischquote von erneuerbaren Treibstoffen bei Flugzeugen, welche im Rahmen der laufenden Revision des CO₂-Gesetzes diskutiert werde.⁵⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 13.06.2023
MARCO ACKERMANN

Die **Standesinitiative** aus dem Kanton Zürich **für die Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer** erfuhr im Ständerat im Sommer 2023 eine Absage. Mit 20 zu 10 Stimmen bei 6 Enthaltungen sprach sich die kleine Kammer dagegen aus, dass sich der Bundesrat auf EU-Ebene für eine Kerosinsteuer einsetzt. Kommissionssprecher Daniel Fässler (mitte, AI) erklärte, dass die Initiative etwas verlange, was die Schweiz nicht umsetzen könne, da sie nicht Teil der EU ist und seit 1944 ein internationales Abkommen bestehe, wonach Steuern auf internationalen Flügen untersagt seien. Über Regulierungen des Flugverkehrs im Sinne der Klimapolitik könne stattdessen im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes diskutiert werden. Minderheitssprecherin Lisa Mazzone (gp, GE) argumentierte vergebens zugunsten der Initiative. Sie kritisierte, dass sämtliche fossilen Energieträger mit Ausnahme des Kerosins einer Besteuerung unterlägen, was einer indirekten Subventionierung der Flugbranche durch die Allgemeinheit gleichkomme. Die Initiative könne einen besseren Rahmen für eine effektive Klimapolitik schaffen. Zudem habe es die Schweiz in anderen Bereichen auch geschafft, ihre Interessen ohne Mitgliedschaft in der EU einzubringen, argumentierte die Genferin.⁵⁶

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.⁵⁷

STANDESINITIATIVE
DATUM: 17.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Kanton Zürich forderte in einer im Juli 2021 eingereichten Standesinitiative ein **Moratorium für die Schliessung von Poststellen**. Dieses solle solange gelten, bis eine gesamtschweizerische Poststellenplanung vorliege und genehmigt sei. Zudem solle die Post dem UVEK alle vier Jahre eine Poststellenplanung für die ganze Schweiz präsentieren.

Die KVF-SR beriet das Geschäft im August 2021 und beschloss oppositionslos, der Initiative keine Folge zu geben. Sie tat dies mit der Begründung, dass die Standesinitiative des Kantons Jura (Kt. Iv. 17.314), der Folge gegeben wurde, die Forderungen der vorliegenden Zürcher Initiative bereits abdecke.⁵⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2021 befasste sich die kleine Kammer mit dem **vom Kanton Zürich geforderten Moratorium für die Schliessung von Poststellen**. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) erläuterte, dass sich die Post seit vielen Jahren in einem «Spannungsfeld des Gleichgewichts zwischen betriebswirtschaftlichen Anforderungen und den nicht rentablen Anforderungen des Service public» bewege. Die Initiative des Kantons Zürich nehme eine legitime Forderung auf. Da das Anliegen jedoch bereits durch die angenommene Standesinitiative des Kantons Jura abgedeckt werde und die Post zugesichert habe, die Zahl der Poststellen mittelfristig bei rund 800 zu stabilisieren, empfehle die KVF-SR die Zürcher Standesinitiative zur Ablehnung. Der Ständerat schloss sich dieser Haltung an und gab der Initiative stillschweigend keine Folge.⁵⁹

Die KVF-NR befasste sich im Mai 2022 mit dem **Moratorium für die Schliessung von Poststellen**, welches der Kanton Zürich in einer Standesinitiative vom Juli 2020 verlangt hatte. Die Kommission beschloss oppositionslos, der Initiative keine Folge zu geben. Sie anerkannte zwar den Handlungsbedarf, sah diesen jedoch bereits durch die ähnliche Standesinitiative des Kantons Jura, der Folge gegeben worden war, abgedeckt. Ausserdem vertrat die Kommission die Ansicht, dass mit Blick auf den Schlussbericht der Expertenkommission Grundversorgung Post zuerst eine detaillierte Diskussion über die postalische Grundversorgung erfolgen müsse, bevor weitere entsprechende Aufträge überwiesen würden. Der Nationalrat schloss sich in der Sommersession 2022 seiner Kommission an und gab der Initiative stillschweigend keine Folge. Diese ist damit erledigt.⁶⁰

-
- 1) AB NR, 1981, S. 1182; AB NR, 1981, S. 1796; AS, 1981, S. 1905; AS, 1981, S. 84 ff.; NZZ, 67, 21.3.81, NZZ, 74, 30.3.81, NZZ, 293, 17.12.81; Presse vom 30.3.81; Bund, 226, 28.9.81.
 - 2) BBl, 1982, II, S. 968 ff.; TA, 78, 3.4.82; 202, 1.9.82; TLM, 268, 25.9.82.
 - 3) BBl, 1984, I, S. 619
 - 4) BO CE, 1989, p. 459 ss.
 - 5) BO CN, 1989, p. 1485ss.
 - 6) BO CN, 1992, p. 177 ss.
 - 7) AB NR, 1985, S. 1316; AB NR, 1985, S. 1435 ff.; AB NR, 1985, S. 1859; AB NR, 1985, S. 935 ff.; AB SR, 1985, S. 189 ff.; AB SR, 1985, S. 318 f.; AB SR, 1985, S. 607; AB SR, 1985, S. 764 f.; BBl, 1985, I, S. 953 ff.; BBl, 1985, II, S. 1335.; Gesch. ber., 1985, S. 357; NZZ, 31.8.85; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 12 ff.; TA, 12.1.85; 19.1.85; 29.1.85; 5.2.85; 10. und 11.6.85; 22.6.85; 8.10.85; 30.11.85; SGT, 19.4.85; 28.5.85; Berner Presse vom 19.4.85; Presse vom 10.1.85 und 12.9.85; TW, 23.4.85; SGT, 4.1.85; 6.2.85; 2.4.85; 9.5.85; 16.7.85; 22.11.85; 30.11.85; SZ, 27. und 28.2.85; 7.5.85; 14.5.85; 24.9.85; 5.12.85.; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 11; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 86
 - 8) BBl, 1988, I, S. 306 ff.; SZ, 23.2.87; 20.5.87; 24.6.87; 13.7.87; NZZ, 5.3.87; 17.6.87; 3.7.87; 11.9.87; 17.9.87; SHZ, 12.3.87; Dém., 14.4.87; 16.4.87; 16.6.87; 3.10.87; Bund, 20.5.87; 30.5.87; 17.6.87; 17.8.87; Ww, 25.6.87; Lib., 13.8.87; BaZ, 16.9.87; 17.10.87.; VCS-Zeitung, 1987, Nr. 1, S. 7; Nr. 2, S. 4 ff.; Nr. 6, S. 4 ff.; Verhandl. B. vers., 1987, III, S. 33
 - 9) FF, I, 1990, p.574; FF, I, 1990, p.575ss.; Presse du mois de mars et L'Hebdo, 29.3.90.
 - 10) FF, 1990, II, p. 976ss.; Presse des 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90.
 - 11) Presse vom 20.7.06.
 - 12) TA, 24.1.07; Bund, 8.12.07.
 - 13) Bund, 24.12.88; Vat., 29.12.88; LNN, 30.11. und 15.12.88; BZ, 2.12.88; Bund, 16.12.88; NZZ, 17.12.88; SGT, 13.2.88.
 - 14) BO CN, 1991, p. 401 ss.; BO CN, 1991, p. 501; Presse du 19.1.12.3., 13.3. et 14.3.91; NF et NZZ, 15.3.91; BZ, 16.3.91.; JdG et NZZ, 22.1.91.
 - 15) JdG, 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.
 - 16) Presse du 10.7.92; NZZ, 27.11.92.
 - 17) JdG et 24 Heures, 20.1.94; La Suisse et BaZ, 22.1.94; SoZ, 23.1.94; BaZ, 26.1.94; TA, 23.7.94; NQ, 26.7.94.
 - 18) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
 - 19) LT, 8.5.01; 24h, 24.9.01.
 - 20) Presse du 4.9.04.
 - 21) 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.
 - 22) LT et NZZ, 2.9.08.
 - 23) Presse du 24.3.10.; Presse du 24.3.10; NZZ, 31.3.10; CdT, 10.4.10 (Gothard).
 - 24) AB NR, 2014, S. 535
 - 25) Presse du 4.12.91.
 - 26) NZZ, 4.9., 8.9., 3.11., 18.11., 21.11. und 5.12.67; NZ, 27.11.67.
 - 27) BBl, 1968, I, S. 1233; NZZ, 15.1., 22.1., 29.1., 29.3., 24.4., 21.5., 24.10. und 8.11.68; TdL, 30.1. und 2.2.68; GdL, 6.3. und 8.3.68; Vr, 12.3.68; Bund, 22.3., 7.5., 12.5. und 6.11.68; NZ, 22.3. und 8.11.68.
 - 28) FF, 1969, I, p. 1321; FF, 1969, I, p. 17 ss.; FF, 1969, II, p. 1495 ss.; PL, 11.1.69; NZ, 14.1. et 23.12.69; NZZ, 14.1., 9.6., 11.6., 19.8., 13.10., 16.11., 27.11., et 19.12.69; CdT, 12.2. et 20.5.69; JdG, 21.3.69; GdL, 19.8.69; Tw, 12.9. et 27./28.12.69; TdG, 8./9.11.69; NBüZ, 15.12.69.
 - 29) AB NR, 1971, S. 1419 ff.; AB NR, 1971, S. 630 ff.; AB NR, 1971, S. 641; AB SR, 1971, S. 578 ff.; AB SR, 1971, S. 858 f.; BBl, 1971, I, S. 266 f.; BBl, 1971, I, S. 653 f.; BBl, 1971, II, S. 1988 ff.; Gesch.ber., 1971, S. 241; TdG, 8.2.71; 9.2.71; 11.2.71; 28.6.71; Bund, 7.7.71; 26.10.71; 12.11.71; NZZ, 5.9.71; 5.10.71; BN, 12.11.71.
 - 30) Presse des 23.3. et 26.4.91; Suisse, 21.6.91; Express, 22.6.91.
 - 31) LT, 11.4.00; BaZ, 13.6.00; AZ, 8.7.00; NLZ, 25.8.00; NZZ, 25.10.00.
 - 32) Presse de novembre 2001.
 - 33) 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).
 - 34) 24h, 9.11 et 14.11.02; DETEC, communiqué de presse, 8.11.02.; DETEC, communiqué de presse, 30.1.02.; LT, 7.2, 19.9 et 28.8.02; DETEC, communiqué de presse, 11.3, 28.5 et 27.8.02.
 - 35) BO CE, 2003, p. 261 ss.; presse du 25.1 (tribunal), 18.2 (entretiens), 21.2 (CEATE) et 19.3.03 (CE); Lib., 21.2.03 (considérents Tribunal de Mannheim); DETEC, communiqué de presse, 12.2 et 18.2.03.
 - 36) Presse du 5.4.03 (ordonnance); 24h, 17.4.03; DETEC, communiqué de presse, 9.4 et 16.4.03.
 - 37) NF, 8.9.03 (Leuenerberger); presse du 24.10.03 (OFAC); LT, 29.10.03 (Skyguide); DETEC, communiqué de presse, 7.9 et 23.10.03.; Presse du 2.8.03; LT, 26.8.03 (autorités zurichoises).
 - 38) QJ, 10.3.04; presse du 25.3.04; AZ, 17.9.04; DETEC, communiqué de presse, 9.3.04; OFAC, communiqué de presse, 24.3.04.
 - 39) NZZ, 3.7.04; LT, 17.9.04.
 - 40) OFAC, communiqué de presse, 26.10.04; DETEC, communiqué de presse, 1.12.04.; Presse du 17.7.04; DETEC, communiqué de presse, 16.7.04.
 - 41) 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.
 - 42) LT, 19.10.05; DETEC, communiqué de presse, 18.10.05.
 - 43) LT, 23.1.07; presse du 5.9.07.
 - 44) Presse du 5.1 au 10.3 (audiences), du 8.6 (verdict) et du 8.9.07 (appel). Concernant la faillite de Swissair, voir Lit. "Seibt (2007). Der Swissair-Prozess".

- 45) NZZ, 6.2, 21.2, 24.2 et 28.3.07; presse du 26.11.07.
46) NZZ, 23.1 (cantons) et 22.2.08 (TAF).
47) AZ et Bund, 23.7.09; NZZ, 24.7.09.
48) AZ et NZZ, 28.9.09.
49) Lib. et SN, 6.11.09.
50) NZZ, 3.11. und 17.11.11; AZ, 8.11.11; LT, 21.11.11; Lib., 25.11.11; Presse vom 28.11.11.
51) SoZ, 1.5.11; NZZ, 13.7. und 27.8.11; TA, 30.7. und 25.8.11; SoZ, 31.7.11; Presse vom 1.9.11; NZZ, 3.10. und 2.12.11; Swissinfo, 15.10.11.
52) AZ, 3.2.12, SGT, 5.3.12, NZZ, 6.3., 14.5. und 17.7.12, TA, 2.7.12, Presse vom 3.7., SGT, 20.10.12, NZZ, 29.10., 8.11. und 27.11.12.
53) BBl, 2013, S. 533; AB SR, 2013, S. 61 ff., 650; AB NR, 2013, S. 808ff., 1214; NZZ, 23.2., 8.3. und 22.5.13; TA, 15.8.13
54) Medienmitteilung Bundesrat vom 14.10.20
55) Medienmitteilung UREK-SR vom 22.3.23; St. Iv. ZH 22.306
56) AB SR, 2023, S. 599 f.
57) Presse du 5.4.07.
58) Kt. Iv. ZH 20.324; Medienmitteilung KVF-SR vom 17.8.21
59) AB SR 2021, S. 1429
60) AB NR, 2022, S. 1089; Bericht KVF-NR vom 2.5.22; Medienmitteilung KVF-NR vom 3.5.22