

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Volksabstimmung</b>
Akteure	<b>Aargau</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1989 - 01.01.2019</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bühlmann, Marc  
Clivaz, Romain  
Frick, Karin  
Hirter, Hans  
Mach, André  
Rinderknecht, Matthias  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bühlmann, Marc; Clivaz, Romain; Frick, Karin; Hirter, Hans; Mach, André; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Volksabstimmung, Aargau, 1992 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Rechtsordnung	1
Bürgerrecht	1
Stimm- und Wahlrecht	2
Föderativer Aufbau	2
Beziehungen zwischen Bund und Kantonen	2
Städte, Regionen, Gemeinden	3
Wahlen	3
Wahlen in kantonale Regierungen	3
<b>Aussenpolitik</b>	3
Beziehungen zu internationalen Organisationen	3
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	4
Energie	4
Energiepolitik	4
Verkehr und Kommunikation	4
Verkehrspolitik	4
Luftfahrt	5

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>SHIV</b>	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
<b>SBV</b>	Schweizerischer Bauernverband
<b>SKJV</b>	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>UE</b>	Union européenne
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>USCI</b>	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
<b>USP</b>	Union Suisse des Paysans
<b>CSCSP</b>	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Rechtsordnung

#### Bürgerrecht

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 12.02.2017  
KARIN FRICK

Mit 60,4 Prozent Ja- gegenüber 39,6 Prozent Nein-Stimmen nahm das Schweizer Stimmvolk am 12. Februar 2017 die **erleichterte Einbürgerung von Personen der dritten Ausländergeneration** deutlich an. Die Stimmbeteiligung lag schweizweit bei 46,8 Prozent und schwankte zwischen 39 Prozent im Kanton Uri und rund 66 Prozent in Schaffhausen. Eher überraschend war das ebenfalls deutliche Ständemehr: 17 von 23 Ständen stimmten der Vorlage zu. Die auf frühere Abstimmungsergebnisse zur erleichterten Einbürgerung zurückgehenden Befürchtungen der Befürworter, am Ständemehr zu scheitern, wurden damit klar widerlegt. In den im Vorfeld des Urnengangs noch als „Swing States“ bezeichneten Kantonen resultierte überall ein Ja. Verglichen mit der Abstimmung von 1994, als das Anliegen am Ständemehr gescheitert war, wechselten somit die acht Kantone Luzern, Nidwalden, Solothurn, Aargau, Schaffhausen, Appenzell-Ausserrhodon, Tessin und Wallis auf die Befürworterseite, wobei es in Nidwalden, Appenzell-Ausserrhodon und Tessin ein enges Rennen war (NW 50,4%, AR 50,9%, TI 50,2% Ja-Stimmen). Die knappste Entscheidung überhaupt fiel im Kanton Thurgau, wo lediglich 24 Stimmen für die ablehnende Ständestimme ausschlaggebend waren. Ein ebenfalls hauchdünnes Nein resultierte in Glarus und St. Gallen mit Nein-Stimmenanteilen von 50,4 Prozent bzw. 50,2 Prozent. Demgegenüber stiess die Vorlage in sämtlichen Westschweizer Kantonen auf überdurchschnittlich hohe Zustimmung. Am deutlichsten stimmte der in Ausländerfragen ohnehin sehr offen eingestellte Kanton Neuenburg mit einem Ja-Stimmenanteil von 75,1 Prozent zu. Die höchste Ablehnung hingegen erfuhr die Vorlage in Appenzell-Innerrhodon, dessen Stimmbevölkerung zu 56,4 Prozent ein Nein einlegte. Augenfällig ist bei den Ergebnissen zudem das Gefälle zwischen Stadt und Land; so stimmte die Stadt Zürich zu 76 Prozent Ja (Kanton ZH: 63,2%) und die Stadt St. Gallen zu 65 Prozent (Kanton SG: 49,8%).

Bundesrätin Simonetta Sommaruga liess nach dem Urnengang verlauten, die Regierung nehme das Ergebnis „mit grosser Genugtuung“ zur Kenntnis und es stimme zuversichtlich „für weitere, ebenso umstrittene Vorlagen“. Darüber hinaus ermunterte sie junge Ausländerinnen und Ausländer der dritten Generation, nun „die Chance zu nutzen und ihre Heimat mitzugestalten“, und fügte an, die Erleichterung der Einbürgerung sollte voraussichtlich spätestens in einem Jahr in Kraft treten. Freude über den Entscheid herrschte auch beim SGB und bei der Operation Libero. Während Ersterer von einer überfälligen Reform sprach und ankündigte, nun auch die Anforderungen für andere Einbürgerungswillige senken zu wollen, sah Letztere in dieser Abstimmung einen „ersten, wichtigen Schritt zu einem liberalen Bürgerrecht“. Daran müsse man jetzt anknüpfen und beispielsweise auch die erforderliche Aufenthaltsdauer senken oder die Mindestwohnsitzfristen in den Gemeinden abschaffen. Wenig erfreut zeigte sich die SVP, die nach der Durchsetzungsinitiative und dem Asylgesetz mit dieser Abstimmung die dritte Niederlage in der Ausländerpolitik innerhalb eines Jahres hinnehmen musste. Als Kopf des Gegenkomitees und Initiator der umstrittenen Plakate machte Andreas Glarner (svp, AG) besonders die bereits Eingebürgerten für das Resultat verantwortlich und forderte die Abschaffung des Doppelbürgerrechts. Die SVP erklärte aber auch, das Verdikt von Volk und Ständen zu akzeptieren und die noch offenstehende Möglichkeit, das Referendum gegen die in dieser Sache beschlossene Gesetzesänderung zu ergreifen, nicht wahrnehmen zu wollen.

#### Abstimmung vom 12. Februar 2017

Beteiligung: 46,84%

Ja: 1'499'627 (60,4%) / Stände: 15 4/2

Nein: 982'844 (39,6%) / Stände: 5 2/2

Parolen:

– Ja: SP, FDP (1\*), CVP (1\*), Grüne, GLP, BDP (1\*), EVP, Städteverband, Eidgenössische Migrationskommission, SGB, Travail.Suisse

– Nein: SVP, EDU (1\*)

\* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen <sup>1</sup>

## Stimm- und Wahlrecht

Das Anliegen der Einführung des **Wahl- und Stimmrechts für niedergelassene Ausländer** konnte auch im Berichtsjahr **keinen Durchbruch** verzeichnen. In Genf empfahl das Parlament zwei Volksinitiativen für die Einführung des integralen resp. lediglich des aktiven Stimm- und Wahlrechts zur Ablehnung. Die beiden Begehren wurden vom Volk am 6. Juni resp. am 28. November mit jeweils 71 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Im Kanton Bern beantragte die Regierung immerhin, der 1992 eingereichten Volksinitiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen, der die fakultative Einführung auf Gemeindeebene erlaubt. Sie entsprach damit einer vom Parlament im Rahmen der Totalrevision der Verfassung überwiesenen Motion. Im Kanton Zürich folgte das Volk der Empfehlung von Regierung und Parlament und lehnte eine Volksinitiative für das fakultative kommunale Ausländerstimmrecht mit 74 Prozent Nein-Stimmen deutlich ab. In Basel-Stadt sprachen sich Regierung und Parlament gegen eine Volksinitiative für das kantonale Ausländerstimmrecht aus. Neue Volksinitiativen für das Ausländerstimmrecht auf kantonaler Ebene resp. für die fakultative gemeindeweise Einführung wurden im Berichtsjahr in den Kantonen Freiburg und Aargau eingereicht. Die im Tessin im Vorjahr lancierte Initiative erreichte die erforderliche Unterschriftenzahl nicht.<sup>2</sup>

## Föderativer Aufbau

### Beziehungen zwischen Bund und Kantonen

Als Folge der abgelehnten Kantonsfusion der beiden Basel gewann die Idee eines Vollkantons oder zumindest einer je doppelten Ständeratsvertretung für Basel-Stadt und Basel-Landschaft wieder an Fahrt. Bereits 1995 hatte Hans Rudolf Gysin – damals noch Nationalrat für Basel-Landschaft – eine entsprechende parlamentarische Initiative eingereicht, die allerdings auch aufgrund des Widerstands der Regierung von Basel-Stadt gescheitert war. Derselbe Gysin hatte 2014 eine kantonale Initiative eingereicht, die den Baselbieter Regierungsrat auffordert, eine eidgenössische Volksinitiative zu lancieren, mit der ein **Vollkanton** Basel-Landschaft umgesetzt werden soll. Das in der BaZ als "Schnapsidee" bezeichnete Vorhaben stiess laut einer von derselben Zeitung bei nationalen Parlamentarierinnen und Parlamentariern durchgeführten Umfrage auf wenig Wohlwollen. Zwar sei die Wirtschaftskraft der Nordwestschweiz so gross, dass lediglich zwei Ständeräte die Bedeutung derer nicht widerspiegeln; mit diesem Argument müssten aber auch andere Kantone eine Auf- oder gar Abwertung bei der Zahl der Ständesvertreter erhalten, was der Idee des Föderalismus widerspreche. Neben der parlamentarischen Unterstützung auf Bundesebene müsste aber auch der Nachbarkanton einverstanden sein. Einige Ereignisse im Laufe des Jahres 2015 zeigten jedoch auf, dass die beiden gewesenen Fusionspartner nicht (mehr) sehr gut aufeinander zu sprechen sind. So brachten etwa die Sparbeschlüsse der Baselbieter Regierung zu Lasten der Universität Basel und anderer gemeinsamer Institutionen den Stadtkanton in Rage. Die Hoffnung, dass die Ablehnung der Fusionsinitiative die Partnerschaft der beiden Nachbarn voranbringen soll, hatte sich bisher nicht bewährt – im Gegenteil: Die Fronten zwischen den beiden Basel schienen sich eher noch zu verhärten. Bereits Ende Mai hatte die Stadtregierung entsprechend signalisiert, dass sie von der Idee eines Vollkantons Basel-Landschaft nicht viel halte. Die Baselbieter Regierung, gezwungen durch die gültig eingereichte Initiative von Gysin, sondierte auch bei den anderen Nachbarkantonen und erhielt von Solothurn, Aargau und Jura durchgängig abschlägige Antworten. Wann die Initiative der Bevölkerung vorgelegt wird, war Ende 2015 noch nicht klar.<sup>3</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 20.12.2010  
MARC BÜHLMANN

## Städte, Regionen, Gemeinden

Auch im Berichtsjahr lagen **Gemeindefusionen** und Eingemeindungen im urbanen Raum im Trend. Ende 2010 gab es laut Bundesamt für Statistik 2'551 Gemeinden. Ende 2009 waren es noch 2'596 gewesen. Ende 2008 führte die Statistik des Städteverbandes 151 Gemeinden mit mehr als 10'000 Einwohnern auf (2007: 140). Die meisten Fusionen fanden 2010 im Kanton Tessin statt. Hervorzuheben ist zudem der Kanton Glarus, der ab 1. Januar 2011 nur noch aus drei Gemeinden bestehen wird. Die Stadt Luzern fusionierte mit der Gemeinde Littau und beherbergt neu 76'000 Einwohner. Im Gegensatz zu anderen Gemeindefusionen im Kanton Luzern wurde jener von Luzern und Littau vom Kanton nicht mitfinanziert. Allerdings wurden im Berichtsjahr auch zahlreiche Fusionsprojekte an der Urne verhindert. So scheiterten etwa der Zusammenschluss von Baden und Neuenhof im Kanton Aargau oder der geplante Zusammenschluss von acht waadtländischen Gemeinden rund um Coppet zu einer neuen Grossgemeinde mit über 13'000 Einwohnern am lokalen Widerstand und mussten aufgeschoben werden.<sup>4</sup>

## Wahlen

### Wahlen in kantonale Regierungen

WAHLEN  
DATUM: 20.12.1992  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Bei der Gesamterneuerungswahl der fünfköpfigen Aargauer Regierung, welche seit 1988 nicht mehr im selben Jahr wie die Parlamentswahlen stattfindet, kämpften sieben Kandidaten und eine Kandidatin um die Wählergunst. Die frei werdenden Sitze der zwei zurücktretenden Regierungsräte, Rickenbach (fdp) und Schmid (sp), liessen eine **Konkurrenzsituation innerhalb der bürgerlichen Parteien** entstehen, da die SVP einen zweiten Sitz forderte. Ausserdem stellte die Auto-Partei, welche über 13,2% Wähleranteil verfügt, National- und Grossrat Moser als Kampfkandidat gegen den sozialdemokratischen Bewerber auf, der den seit 1985 einzig verbliebenen Sitz seiner Partei verteidigte. Im ersten Wahlgang schafften die drei Bisherigen Wertli (cvp), Siegrist (svp), Pfisterer (fdp) sowie Nationalrat Silvio Bircher (sp), Nachfolger für den bisherigen Erziehungsdirektor Schmid, das absolute Mehr. (Für Bircher rückte der 1991 abgewählte Zbinden in den Nationalrat nach.) Die **hohe Stimmbeteiligung von 59,9% war unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Wahlen gleichzeitig mit der Abstimmung über den Beitritt zum EWR stattfanden**. Im zweiten Wahlgang gelang es der freisinnigen Kandidatin Stéphanie Mörikofer, den zweiten Sitz der FDP gegen die Bewerber der SVP und EVP sowie gegen den wild kandidierenden und von der Auto-Partei unterstützten Luzi Stamm (fdp) zu verteidigen. Die als erste Frau in die Aargauer Regierung gewählte Kandidatin distanzierte ihren Herausforderer aus der SVP mit über 14'000 Stimmen klar. Wie üblich in zweiten Wahlgängen fiel die Stimmbeteiligung mit 22% sehr gering aus.<sup>5</sup>

## Aussenpolitik

### Beziehungen zu internationalen Organisationen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 22.01.2002  
ROMAIN CLIVAZ

Les acteurs de la campagne ont fourni des efforts particuliers dans les **cantons incertains**. Les plus souvent mentionnés ont été l'Argovie, Saint-Gall, les Grisons, Zug, Lucerne et enfin, Soleure. Selon les nombreux sondages qui ont rythmé la campagne, un soutien populaire à l'initiative semblait acquis mais le résultat s'annonçait très serré en raison de l'obligation d'avoir une double majorité.<sup>6</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energiepolitik

KANTONALE POLITIK  
DATUM: 27.11.1992  
ANDRÉ MACH

**La population argovienne a rejeté à une large majorité l'initiative populaire** lancée par les milieux écologistes **qui demandait l'introduction d'une loi sur l'énergie** prévoyant l'instauration de mesures d'économie d'énergie. Quelques mois après ce refus, le gouvernement cantonal, qui avait jugé l'initiative populaire trop exigeante, a réussi à faire accepter au parlement, en première lecture, une loi sur l'énergie; cela faisait huit ans que les autorités politiques du canton projetaient de mettre en vigueur une législation dans ce domaine.<sup>7</sup>

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 20.02.1994  
SERGE TERRIBILINI

**L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes)**, sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

#### Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%  
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2  
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

#### Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
- Non: PRD (3\*), PDC (7\*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

\* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.



Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.<sup>8</sup>

## Luftfahrt

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions

ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement distinctes. SAirGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)<sup>9</sup>

---

1) BBl, 2017, S. 3387 ff.; SGT, 17.1.17; SN, 19.1.17; SGL, 1.2.17; NZZ, 4.2.17; TA, 11.2.17; AZ, BZ, BaZ, Blick, LMD, LT, LZ, Lib, NZZ, QJ, SGT, TA, TG, 13.2.17

2) CdT, 14.1.93; AT, 22.1.93; JdG, 13.3., 7.6., 29.11.93; Lib., 20.3. und 30.6.93; TA, 20.4. und 27.9.93; Bund, 11.8.93.

3) BaZ, 6.2., 7.2.15; NZZ, 5.5.15; SO, 12.7.15; NZZ, 24.7.15; BLZ, 31.7.15; NZZ, 3.10.15; BaZ, 15.10.15; BLZ, 30.10.15

4) BAZ, 2.1.10; NZZ, 7.4.10; Presse vom 20.12.10.

5) AT, 7.12. und 21.12.92; LNN, 27.1.1.92; NZZ, 18.12.92; TA, 19.1.93.

6) BZ, 5.1.02, BÜZ, 22.1.02; LT, 16.1.02; SGT, 11.1.02, presse du 18.1. 11.2 et 22.2.02; TA, 20.2.02; AZ, 19.2.02.

7) LNN, 11.2.92; AT, 17.2. 9.9 et 27.11.92.

8) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

9) 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).