

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Genf
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

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Ehinger, Paul
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Holenstein, Katrin
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Ehinger, Paul; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Genf, 1971 – 2022. 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	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	6
Luftfahrt	7
Post und Telekommunikation	9

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
S-Bahn	S-Bahn

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
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
FTP	Fonds de financement des transports publics
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
RER	Réseau express régional

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 21.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November wurde mit den Bauarbeiten für die Vernetzung des schweizerischen mit dem französischen Bahn-Agglomerationsverkehr bei Genf begonnen. Das Vorhaben einer **Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse** war bereits 1912 in einem Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton Genf geplant worden.¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.09.2014
NIKLAUS BIERI

Die 2012 eingereichte Standesinitiative Genf zum **Ausbau der A1** in Genf (zwischen Genf Flughafen und Le Vengeron) war 2013 von beiden Räten sisiert worden, da dieses Ausbauprojekt im Rahmen des zweiten Programmes zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz diskutiert werden müsse. Das Ausbauprojekt fand Eingang in die zweite bundesrätliche Programmbotschaft, welche in der Herbstsession des Berichtjahres verhandelt wurde. Aufgrund seiner Zustimmung zum zweiten Programm betrachtete der Ständerat die Forderung der Standesinitiative als erfüllt und gab keine Folge. Der Nationalrat folgte der kleinen Kammer in der Wintersession 2014 und gab ebenfalls keine Folge.²

Strassenverkehr

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 25.09.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'instar de la mobilisation régionale en faveur d'une troisième voie CFF entre **Genève et Lausanne**, les organisations patronales et les partis bourgeois des deux cantons ont lancé une campagne pour la construction d'une **troisième piste autoroutière** entre les deux capitales cantonales. Il s'agit de remédier à l'engorgement récurrent de ce tronçon par un accroissement des flux. Ils ont déposé une pétition à l'Assemblée fédérale et fait approuver des propositions en ce sens dans leur Grand Conseil respectif.³

MOTION
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiants, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.01.2012
NIKLAUS BIERI

In der Botschaft zum **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz** beantragte der Bundesrat die Übernahme von 376 Kilometern bereits bestehender Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz. Daneben nahm der Bundesrat aber auch **Ausbauvorhaben** in den Beschluss auf: Die Zürcher Oberlandautobahn, die Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds, die Glattal-Autobahn sowie die Umfahrung von Morges. Unmut erzeugte die Botschaft in Genf, da darin der dort geforderten Seeunterquerung zur Umfahrung der Stadt nicht die gleiche Priorität zugesprochen wurde wie der Umfahrung von Morges und der Glattal-Autobahn.⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.09.2013
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2012 eingereichte Standesinitiative Genf, welche den **Ausbau der A1 in Genf** als vordringliches Projekt ins Programm zur Beseitigung von Engpässen aufnehmen wollte, ist im Berichtsjahr von den Räten sistiert worden. Im Ständerat wurde argumentiert, dass es sich um ein lokales Anliegen handle, deren es viele gäbe und die alle gleichermaßen betrachtet werden müssten. Die Standesinitiative sei bis zur bundesrätlichen Botschaft zum zweiten Programm zu sistieren. Der Ständerat folgte am 13. Juni seiner Kommission und der Nationalrat folgte dem Ständerat am 16. September.⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.12.2016
NIKLAUS BIERI

Der Kanton Genf sieht sich im Strassenverkehr mit grossen Herausforderungen konfrontiert und wollte deshalb mit einer Standesinitiative eine gesetzliche Grundlage für **Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut** erreichen. Die Verkehrskommission des Ständerates sah in ihrem Bericht vom 20. Oktober 2016 aber keinen Handlungsbedarf: Der Bund habe Abklärungen für Pilotversuche im Mobility Pricing unternommen und Genf habe in diesem Rahmen die Möglichkeit, an Pilotversuchen teilzunehmen. Zudem sei die von der Standesinitiative erwähnte Innenstadtmaut einseitig auf den Strassenverkehr ausgerichtet und missachte daher die Gleichbehandlung von Strasse und Schiene. Der Ständerat gab der Initiative am 15. Dezember 2016 keine Folge.⁷

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem einer Standesinitiative von Genf bezüglich **Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut** 2016 im Ständerat keine Folge gegeben worden war, gab im Juni 2017 auch der Nationalrat keine Folge. Eine Minderheit Mazzone beantragte zwar die Annahme der Standesinitiative, unterlag in der Abstimmung aber mit 43 zu 130 Stimmen (11 Enthaltungen).⁸

Eisenbahn

KANTONALE POLITIK
DATUM: 20.08.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Les membres du Conseil d'Etat genevois ont manifesté leur volonté de construire la voie de **chemin de fer entre Cornavin/La Praille et la gare SNCF d'Annemasse par les Eaux Vives**. Pour ce projet à environ CHF 650 millions, le gouvernement genevois a saisi le parlement fédéral par le biais d'une initiative d'un canton pour lui demander d'assumer l'investissement requis à hauteur des deux tiers.⁹

MOTION
DATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

En début d'année, **Genève** a présenté son **réseau express régional** (RER). Il espère le mettre en fonction pour 2007. Cette nouvelle offre ferroviaire desservira un vaste espace transfrontalier, dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de Genève. Gland (VD), Bellegarde, Bonneville et Thonon (F) en constitueront les points d'ancrage extérieurs. L'étendard du nouveau système de transports sera formé de la nouvelle liaison entre la Praille et les Eaux-Vives. C'est dans ce contexte que l'Etat de Genève a plaidé en faveur d'une application rapide d'une **Convention signée le 7 mai 1912**. Ce texte prévoyait que le raccordement ferroviaire entre Cornavin et la frontière d'Annemasse soit financé par l'Etat de Genève, la Confédération et les CFF à hauteur d'un tiers chacun. Son but inhérent était de désenclaver Genève en le raccordant au réseau français de Haute-Savoie. La commission des transports du Conseil des Etats a reconnu que l'accord de 1912 était encore valable et l'a transmis sous forme de motion chargeant la Confédération d'honorer les engagements pris. Les Etats l'ont adopté sans opposition, la préférant à une initiative cantonale genevoise (00.317). Suivant sa commission des transports, le Conseil national a fait de même en plébiscitant cette motion. Le Conseil fédéral a reconnu la pertinence de la motion et, à l'aune des estimations, il prendra CHF 550 millions à sa charge. Quant à la part cantonale de CHF

400 millions, elle représentera un peu plus du tiers du devis, car certains aménagements n'étaient pas couverts par l'accord du début du siècle.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.07.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a confirmé son intérêt au **projet genevois de RER** en acceptant d'y consacrer CHF 40 millions de la convention sur les prestations des CFF. Répondant aux attentes qu'avaient manifestés les autorités fédérales en accordant ce crédit, le Conseil d'Etat genevois a proposé de mettre sur la table l'intégralité de la contribution genevoise, soit CHF 400 millions sur un total de CHF 950 millions. Les CHF 550 millions restants seront versés par la Confédération. Les sources de financement genevoises proviendront des ressources liées à la nouvelle Redevance poids lourds liées aux prestations (RPLP) et de la valorisation des parcelles à côté de la Praille et de la gare des Eaux-Vives. La majeure partie de cette somme sera destinée à la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via la Praille. A ce propos, le raccordement ferroviaire La Praille-Les Eaux-Vives a été rebaptisé CEVA pour **Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse**. Le Grand Conseil genevois a suivi le Conseil d'Etat et a également donné un signal clair aux Chambres fédérales en votant unanimement un crédit de CHF 400 millions. Se saisissant du dossier, le Conseil fédéral a décidé d'approuver et signer le protocole d'accord du 26 avril 2002 entre les parties concernées (Confédération, Canton de Genève et CFF).¹¹

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.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé

répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.¹³

KANTONALE POLITIK
DATUM: 30.11.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le peuple genevois a approuvé par 61,2% des voix l'octroi d'un **crédit supplémentaire pour** la future ligne transfrontalière du RER genevois Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (F) (**CEVA**) afin de couvrir un surcoût de CHF 107 millions par rapport aux CHF 400 millions octroyés par le Grand Conseil en 2002. Suite à l'approbation du Grand Conseil en juin, le référendum avait été lancé par le front anti-CEVA, qui avait déjà tenté de faire barrage au projet l'année précédente au moyen d'une initiative populaire visant à modifier le tracé de la ligne. Le Grand Conseil avait alors invalidé l'initiative, décision confirmée par la suite par le Tribunal fédéral.¹⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT et les CFF ont lancé la **mise en œuvre du ZEB**. Ils ont en outre incité les cantons à préfinancer les projets sur leurs territoires pour accélérer leur réalisation, à l'instar des cantons de Vaud et Genève. Cette solution est par ailleurs à l'étude dans les cantons d'Argovie et de Zoug pour hâter la construction des tunnels du Wisenberg et du Zimmerberg, respectivement.¹⁵

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 22.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Afin de hâter la résolution du problème de **saturation de la ligne Lausanne-Genève**, les gouvernements vaudois et genevois ont conclu une convention comprenant notamment le préfinancement de la quatrième voie sur le tronçon Lausanne-Renens pour un montant de CHF 210 millions. Cette avance de fonds aux CFF vise en outre à relancer le projet de troisième voie entre Renens et Coppet, pour l'heure relégué dans le paquet Rail 2030. À cet égard, elle est destinée à financer les études préalables et avant-projets y-relatifs.¹⁶

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.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.09.2014
NIKLAUS BIERI

Im September 2014 unterbreitete der Bundesrat seine Botschaft zum Abkommen mit Frankreich bezüglich der Modernisierung und dem Betrieb der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf**. Es geht dabei um die Ratifizierung des von Bundesrätin Leuthard und dem französischen Transportminister Frédéric Cuvillier im März 2014 unterzeichneten Abkommens zum Ausbau der Bahnverbindung Cornavin-Eaux Vives-Annemasse (CEVA). Das Projekt, welches den Strassenverkehr in der Region Genf entlasten soll, beinhaltet den Bau einer neuen Bahnlinie von 14 km Länge in der Schweiz sowie ein zwei Kilometer langer Streckenabschnitt in Frankreich, dessen Finanzierung in Abweichung vom Territorialprinzip von der Schweiz geleistet werden soll. Die Kosten für die Bauarbeiten in der Schweiz sollen CHF 1'567 Mio. betragen, jene für das Streckenstück in Frankreich EUR 15,7 Mio. Der Bundesbeschluss über die Genehmigung des Abkommens wurde 2014 vom Nationalrat nicht mehr behandelt.¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 04.06.2015
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss zur Genehmigung des Abkommens mit Frankreich bezüglich der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf** wurde 2015 in den Räten behandelt. Dass die Bahnverbindung nach Annemasse (F) für die Region Genf eine wichtige Sache ist, war in den Räten unbestritten. Anlass zu Diskussionen gab die Finanzierung eines Streckenabschnitts auf französischem Boden durch die Schweiz. Bundesrätin Leuthard begründete diese Abweichung vom Territorialprinzip mit der Entlastung Genfs vom Grenzgängerverkehr deutlich, so dass der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2015 ihre Zustimmung gaben.¹⁹

POSTULAT
DATUM: 18.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Roger Nordmann (sp, VD) verlangte in einem im Dezember 2021 eingereichten Postulat eine **Studie zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und der Redundanz der Bahnverbindung Lausanne-Genf**. Auf dieser stark befahrenen Strecke komme es immer wieder zu Unterbrüchen, die sich teilweise auf die ganz Schweiz auswirkten. In der Studie sollten nach dem Willen von Nordmann zwei Hauptoptionen geprüft werden: zum einen der Bau einer komplett neuen Bahnlinie zwischen den Zonen Renens-Bussigny und Genf Cornavin-Genf Flughafen ohne Anbindung an die alte Strecke, zum anderen die schrittweise Erstellung mehrerer Abschnitte einer neuen Strecke mit Anbindung an die alte Linie, «damit Schritt für Schritt eine vollständige Redundanz entsteht». Gemäss Nordmann sollten die Ergebnisse der geforderten Studie in die für 2026 vorgesehene Botschaft über einen nächsten Ausbauschnitt der Eisenbahninfrastruktur einfließen.

Der Bundesrat sprach sich für die Annahme des Postulats aus. Die grosse Kammer stimmte ihm in der Frühjahressession 2022 stillschweigend zu.

Im Ständerat reichte der Waadtländer Olivier Français (fdp, VD) ebenfalls ein Postulat zu dieser Thematik ein.²⁰

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

KANTONALE POLITIK
DATUM: 16.11.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nachdem in Zürich und anderen deutschschweizer Städten der grosszügige **Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs** seit einigen Jahren im Gang ist, werden nun auch in **Genf** entsprechende Projekte konkret diskutiert. Die Kantonsregierung sprach sich für den Bau einer Metro aus, deren Baukosten sie auf rund CHF 1 Mia. veranschlagte. Unterstützt wurde sie darin von den Bürgerlichen und den Automobilverbänden, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass sie von ihren Plänen zur gleichzeitigen Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs absehe. Opposition erwuchs dem Projekt von den Grünen und der SP, welche einen Ausbau des oberirdischen Tramnetzes bevorzugten.²¹

KANTONALE POLITIK
DATUM: 13.06.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Auch im Kanton Genf **hiessen die Stimmbürgerinnen und -bürger den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes mit grosser Mehrheit gut**. Die Entscheidung betraf lediglich das Prinzip eines Ausbaus, während die umstrittene Frage des Verkehrsmittels – Bau einer Metro oder Ausbau des Tramnetzes – vorläufig ausgeklammert blieb. Gleichzeitig stimmte der Genfer Souverän auch einer Volksinitiative für eine neue Strassenverbindung zwischen den Seeufnern zu, wobei auch hier lediglich grundsätzlich über eine neue Seeuferverbindung abgestimmt wurde, während die Frage Untertunnelung oder Überbrückung der Seebucht sowie die Linienführung nicht zur Debatte standen.²²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 04.12.1989
SERGE TERRIBILINI

Le canton de Genève a **poursuivi son action** en vue **d'améliorer son infrastructure en matière de transports publics** d'agglomération. Les TPG (Transports publics genevois) ont présenté leur plan directeur pour la période 1990-1994 qui vise à augmenter d'un tiers la capacité des transports de la ville et de faire de 40 pourcent des Genevois des usagers réguliers. La principale nouveauté devrait être la création de deux nouvelles ceintures ainsi que plusieurs lignes de trams. Un projet de «mini-RER» doit également être élaboré et la décision pour la création d'un métro devrait intervenir en 1991.²³

KANTONALE POLITIK
DATUM: 11.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **gouvernement genevois a proposé**, dans le cadre d'une restructuration de son système de transports publics d'agglomération, de réaliser, pour le début du siècle prochain, **un métro**. Sa ligne serait construite en plusieurs étapes. Elle suivrait un tracé nord-sud de Meyrin à Rive. Le premier tronçon prévu consisterait en une traversée de la rade.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne, vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde. Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.²⁵

Luftfahrt

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 Ruhezonen 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 **Nachtflugsperr** 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.²⁶

En septembre, la nouvelle compagnie romande Swiss World Airways (SWA) a obtenu du DETEC une **concession** pour six liaisons par semaine entre **Genève-Cointrin et New York-Newark** pour une année. Le premier vol s'est concrétisé le 10 septembre. Mais la société manquait de fonds propres, alors qu'elle souhaitait augmenter son capital de CHF 35 millions à CHF 60 millions. Des rumeurs concernant une mauvaise gestion de l'entreprise se sont rapidement répandues dans la presse. Les cantons romands qui avaient engagé CHF 7 millions dans le projet, à titre de solidarité, dont CHF 5 millions de Genève, ont fait savoir qu'ils ne participeraient pas à une augmentation de capital. Les autorités genevoises ont refusé d'investir les CHF 3 millions supplémentaires nécessaires à la compagnie qui se trouvait face à un besoin urgent de liquidités. Par la suite, le conseiller national Jean-Charles Simon (pdc, VD), pionnier de l'aventure, a quitté précipitamment le conseil d'administration de SWA. En décembre, **la compagnie a suspendu ses activités** et licencié ses 110 employés, n'ayant pas trouvé d'investisseur privé. SWA a ensuite réclamé, auprès de l'OFAC et du DETEC, une suspension temporaire de l'autorisation générale d'exploitation et de sa concession aérienne. Le tribunal de première instance genevois lui a finalement accordé **un sursis concordataire** de six mois. La compagnie aura jusqu'au 15 juin 1999 pour trouver un repreneur et pour proposer un concordat à ses créanciers.²⁷

KANTONALE POLITIK
DATUM: 24.09.1999
LAURE DUPRAZ

Le Grand Conseil genevois a voté deux lois qui attribuent à l'aéroport de **Cointrin** l'indemnisation des riverains selon le principe du pollueur-payeur. L'aéroport **devra** ainsi **payer CHF 60 millions aux riverains**. Il a déposé un recours de droit public auprès du Tribunal fédéral, estimant que ces deux lois violaient sa concession d'exploitation et contrevenaient à son autonomie.²⁸

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 23.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

La justice genevoise a homologué le concordat par abandon d'actifs (**liquidation douce**) proposée par les représentants de la défunte compagnie aérienne **Swiss World Airways (SWA)**.²⁹

ANDERES
DATUM: 06.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'aéroport international de Genève (AIG) n'est pas parvenu à faire annuler par le Tribunal fédéral la loi genevoise votée en juin 1999 qu'il l'obligeait à assumer lui-même l'indemnisation des riverains. Il a aussi été débouté sur la demande d'annulation de la loi qui mettait à sa charge l'amortissement (CHF 40 millions) et les intérêts d'un crédit de CHF 20 millions destiné à couvrir ces indemnités. La demande de **renouvellement de la concession fédérale pour l'exploitation de l'AIG** a polarisé l'attention de la classe politique. D'un côté, la gauche en a profité pour proposer de soumettre l'aéroport à un contrat de prestations afin qu'il reste un outil de la politique économique du canton. De l'autre, les libéraux avec les autres partis de l'Entente ont élaboré un contre-projet de loi censé permettre, à l'instar de Zurich, d'accroître davantage l'autonomie de Cointrin. Il s'agirait de créer une société anonyme d'économie mixte.³⁰

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.³¹

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 27.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Les cantons de Genève et Neuchâtel ont déposé une **plainte pénale commune contre les administrateurs de SairGroup** auprès du parquet zurichois. Leur premier objectif était de récupérer quelque chose des CHF 57 millions perdus par Genève et du million de perte de valeur des actions et des emprunts obligataires souscrits par Neuchâtel. Par cette action, ils souhaitaient également établir les circonstances ayant mené à la débâcle financière du groupe et établir les responsabilités. La plainte est un document de plus de 50 pages, dirigé contre tous les administrateurs. Elle fait état de gestion déloyale, faux dans les titres, manipulation de cours en Bourse et d'avantages accordés à certains créanciers. Le canton de Vaud s'est joint à la plainte collective, tandis que les cantons de Fribourg et Jura ont renoncé à le faire.³²

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.³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Lors de la **consultation de la première révision partielle de la loi sur l'aviation**, le Conseil d'Etat genevois a vivement dénoncé une tentative de la Confédération de s'approprier l'aéroport de Genève-Cointrin. Selon lui, le financement proposé de l'OFAC par la nouvelle taxe de surveillance vise à nationaliser les bénéfices des deux grands aéroports du pays au détriment des investissements nécessaires au développement des infrastructures du trafic aérien. Les milieux de l'aviation et l'UDC ont également condamné les nouvelles taxe et redevance, jugeant qu'elles alourdiraient excessivement les coûts et affaibliraient par conséquent la compétitivité de l'aviation suisse. Pour la même raison, le PRD et le PDC ont refusé la redevance de sécurité, mais ont soutenu la taxe de surveillance. Enfin, le PS fut le seul parti gouvernemental à soutenir pleinement le projet du Conseil fédéral, estimant nécessaire de consolider le financement de l'OFAC pour garantir la sécurité aérienne du pays.³⁴

Post und Telekommunikation

MOTION
DATUM: 06.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le projet **Optima** a entraîné une levée de boucliers en Suisse. La pétition du Syndicat de la Communication contre la fermeture d'offices postaux intitulée "Touche pas à ma Poste!" a récolté 120'000 signatures qui ont été déposées au DETEC. Le Syndicat exigeait que la majorité des prestations soit offerte dans tous les offices postaux. Le Grand Conseil genevois, via une motion de la gauche et des radicaux, l'a accepté à l'unanimité et invité le gouvernement genevois et les autorités fédérales à faire pression sur La Poste pour qu'elle revoie la copie de son projet Optima. Le Conseil national a transformé la motion du genevois Spielmann (ps, GE) en postulat. Celle-ci demandait au Conseil fédéral d'obliger La Poste à renoncer à ses projet. Le Conseil fédéral a répondu à son inutilité vu que les termes de la restructuration étaient réétudiés par La Poste, par contre les frais non couverts de CHF 500 millions pour le réseau postal nécessitaient des solutions. Les adversaires à la restructuration des offices postaux ont obtenu une victoire avec le maintien de la Poste de St Jean à Genève. Cette dernière symbolisait le premier mouvement de résistance populaire à la suppression d'un office postal. La Poste a fait marche arrière et a réouvert un guichet à mi-temps. En contrepartie, la ville de Genève s'engageait à prendre en charge les frais de location et la gestion de la moitié du bâtiment. Le cas genevois est annonciateur d'un état de fait où les autorités devront prendre en charge une partie des frais nécessaires au service public de base. En effet, La Poste est tiraillée entre son devoir de service public déficitaire et l'obligation d'être rentable. Malgré les protestations, les contours d'Optima ont été révélés. La Poste prévoit **un classement des offices en trois catégories**: les petits (P) offrant les prestations de base (paiement, distribution et prise en charge du courrier et des colis), les moyens (PP) assurant en plus certains services financiers et les gros (PPP) offrant la gamme complète. Le réseau de vente sera organisé dans sept régions de vente. Le redimensionnement et les fermetures se feront entre 2001 et 2004.³⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

L'annonce du projet de restructuration a entraîné une cascade de **réactions négatives**. Les responsables de l'économie publique de Genève, du Valais et de Vaud ont manifesté leur désir de rencontrer les dirigeants de La Poste et les autorités fédérales. Rompant la convention collective de travail, les employés de Lausanne, Genève et des Grisons, suivis plus tard par ceux d'autres villes, ont voté la grève pour manifester contre la fermeture de leur centre de tri. Les syndicats ont exigé le maintien des postes de travail, spécialement dans les régions périphériques. Devant ce concert de protestations, La Poste a fait marche arrière en signant une trêve avec les syndicats et en s'engageant à réexaminer son projet. En échange, les syndicats de la communication et Transfair ont renoncé temporairement à des mesures de lutte. Deux variantes à l'étude ont été évoquées par La Poste ; la première prévoit de maintenir les trois centres, tout en gardant un nombre limité de petites unités régionales, dans la seconde le nombre de centres serait porté à cinq. Les deux emplacements retenus en plus se situeraient dans les régions de Lausanne et de Winterthur/Wil.³⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 01.07.2019
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR hat sich an ihrer Sitzung vom 1. Juli 2019 mit verschiedenen **Standesinitiativen** befasst, die **bezüglich der Postgesetzgebung** hängig sind. Nach einer Aussprache mit der Departementsvorsteherin und der Post-Spitze entschied die Kommission einstimmig, ihrem Rat zu beantragen, den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312, «Für den Erhalt der Arbeitsplätze und eine echte Grundversorgung durch die Post»), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314, «Service public erhalten. Keine Schliessung von Quartierpoststellen!») und Solothurn (Kt.lv. 18.315, «Postversorgung») keine Folge zu

geben. 2018 war der Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314, «Verbesserung des Poststellennetzes und Stärkung der Rolle der Gemeindebehörden bei der geografischen Verteilung der Postämter») Folge gegeben worden und die Kommission sah die Anliegen der übrigen Standesinitiativen als weitgehend in der jurassischen enthalten.³⁷

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.09.2019
NIKLAUS BIERI

Drei **Standesinitiativen bezüglich der Postgesetzgebung** hatte der Ständerat im September 2019 zu behandeln, sie waren zusammen traktandiert worden. Die Standesinitiativen von Genf, Solothurn und Basel-Stadt drehten sich alle um von der Post angekündigte Änderungen beim Poststellennetz oder bei der Zustellung und wollten sicherstellen, dass beim Service public keine Abstriche gemacht würden. Die KVF-SR hatte schon im Juli 2019 auf die angenommene Standesinitiative Jura hingewiesen und erklärt, sie wolle eine Gesamtschau zur Post erarbeiten und danach die Standesinitiative Jura umsetzen. Sie hatte ihrem Rat deshalb empfohlen, den drei weiteren Standesinitiativen keine Folge zu geben. Für die KVF-SR hielt Claude Janiak (sp, BL) im Plenum noch einmal fest, dass die Anliegen der drei Standesinitiativen bei der Umsetzung der Standesinitiative Jura aufgenommen werden könnten, dass die Kommission aber aus formellen Gründen beantrage, den Initiativen keine Folge zu geben. Der Ständerat folgte seiner Kommission und sprach sich gegen Folgegeben aus.³⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 03.03.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Kanton Genf reichte im März 2020 eine Standesinitiative mit dem Titel «**Moratorium für die 5G- (und 4G-plus-) Technologie in der Schweiz**» ein. Die Standesinitiative forderte ähnlich wie die Initiative des Kantons Neuenburg, ein Moratorium für den Aufbau des 5G-Millimeterwellen-Netzes in der Schweiz zu verhängen, in Kooperation mit den Kantonen ein nationales Funkwellen-Kataster zu erstellen und auch bei der Vorbereitung der Netzabdeckung mit den Kantonen zusammenzuarbeiten und deren Stellungnahmen miteinzubeziehen.

In der Begründung der Initiative wurde festgehalten, dass vor dem Aufbau des 5G-Netzes eine Grundsatzdebatte über das Für und Wider von 5G stattfinden müsse, zumal die gesundheitlichen Auswirkungen auf Mensch und Natur noch nicht geklärt seien. Auch seien die Auswirkungen auf das Klima sehr fragwürdig. Während die Befürworterinnen und Befürworter von 5G davon ausgehen würden, dass «durch ein präziseres Prozessmanagement Energie und Ressourcen gespart werden können», war der Kanton Genf der Ansicht, dass es durch 5G eher zu einer Erhöhung des CO₂-Ausstosses kommen werde.³⁹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 27.05.2020
NIKLAUS BIERI

In ihrer Sitzung vom 27. Mai 2020 diskutierte die KVF-NR unter anderem über die **Standesinitiativen** von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314) und Solothurn (Kt.lv. 18.315) **bezüglich der Postgesetzgebung**. Erfreut über die von Post-CEO Cirillo bei der Präsentation der Strategie 2021-2024 Mitte Mai

gemachte Zusicherung, das Poststellennetz bei rund 800 Poststellen zu belassen, beschloss die Kommission, den drei Standesinitiativen keine Folge zu geben. Alle den Service public der Post betreffenden Fragen könnten in der angenommenen Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) geregelt werden, erklärte die Kommission.⁴⁰

STANDESINITIATIVE
DATUM: 24.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 lehnte der Nationalrat die drei **Standesinitiativen bezüglich der Postgesetzgebung** (Kt. lv. GE 18.312; Kt. lv. BS 18.314 und Kt. lv. SO 18.315) in globo ab. Da der Ständerat den drei Initiativen ebenfalls keine Folge gegeben hatte, sind diese definitiv erledigt.⁴¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 10.05.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Mai 2021 befasste sich die KVF-SR einmal mehr mit dem Mobilfunkstandard 5G, dieses Mal in Form von Standesinitiativen der Kantone Neuenburg, Jura und Genf. Der Genfer Initiative, welche ein **Moratorium für die 5G- (und 4G-plus-) Technologie in der Schweiz** forderte, wurde keine Folge gegeben. Sie wurde mit 11 zu 1 Stimmen deutlich abgelehnt und dies mit derselben Begründung wie bei den beiden anderen Standesinitiativen. Die Kommission argumentierte in ihrem Bericht, dass – obwohl die so genannten Millimeterwellen für den Schweizer Mobilfunk derzeit nicht verwendet werden – die Forschung bezüglich möglicher Auswirkungen dieser Wellen auf die Gesundheit bereits stark vorangetrieben werde. Diese Forschung sei auch durch die Gruppe Mobilfunk und Strahlung empfohlen sowie in der überwiesenen Motion 19.4073

von Edith Graf-Litscher (sp, TG) gefordert worden. Die Kommission hielt in ihrem Bericht gleichzeitig fest, dass bei den derzeit geltenden Grenzwerten für die Mobilfunkanlagen bislang keine negativen gesundheitlichen Auswirkungen festgestellt werden konnten. Die Forderung nach einem Funkwellenkataster und somit nach einem Monitoring der Strahlenbelastung sah die Kommission als erfüllt an, auch würden die Gemeinden und die Bevölkerung bei der Planung der Netzabdeckung bereits stark involviert, was die Standesinitiative ebenfalls gefordert hatte.

Die Kommission reichte im Zuge ihrer Debatte ein eigenes Postulat (Po. 21.3596) ein, um beim allenfalls in Zukunft genutzten Millimeterwellenbereich bedacht vorgehen zu können. Dieses Postulat solle daher «den frühzeitigen Informationsfluss zwischen Behörden und der Bevölkerung [sicherstellen], sowie den Einbezug der Kantone und der zuständigen Parlamentskommissionen in eine künftige Nutzung von Frequenzen im sogenannten Millimeterwellenbereich [garantieren]». Durch das Postulat solle zudem gewährleistet werden, dass die Forschungsergebnisse über die Auswirkungen der neuen Millimeterwellenfrequenz in die Planung der Nutzung dieser Frequenzbänder berücksichtigt werden.⁴²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** behandelte in der Wintersession 2021 die **Standesinitiative des Kantons Genf betreffend ein Moratorium für die 5G-Technologie in der Schweiz** gemeinsam mit zwei ähnlich gelagerten Initiativen der Kantone Jura und Neuenburg sowie dem Postulat «Künftige Frequenznutzung für den Mobilfunk im sogenannten Millimeterwellenbereich. Einbezug der Kantone» der KVF-SR. Der Ständerat gab den drei Initiativen keine Folge, nahm das Postulat jedoch an.⁴³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat schloss sich in der Frühjahrsession 2022 seiner vorberatenden KVF-NR sowie dem Ständerat an und gab der **Standesinitiative des Kantons Genf betreffend ein Moratorium für die 5G-Technologie in der Schweiz** sowie zwei ähnlichen Initiativen der Kantone Neuenburg und Jura keine Folge. Diese sind somit erledigt.⁴⁴

1) Medienmitteilung SBB, 15.11.11; TdG, 21.10.11.

2) AB NR, 2014, S. 2349.; AB SR, 2014, S. 805.

3) LT, Lib. et 24h, 25.9.08.

4) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.

5) BBI, 2012, S. 745; SGT, 19.1.12, TG und LT 20.1.12.

6) AB SR, 2013, S. 557; AB NR, 2013 S. 1405.

7) AB SR, 2016, S. 1247 f.; Kommissionsbericht_KVF-SR

8) AB NR, 2017, S. 1179

9) NZZ, 8.6.00; LT, 20.8.00.

10) BO CE, 2001, p. 106 s.; BO CN, 2001, p. 988; TG, 18.1, 27.1 et 26.6.01; LT, 17.2 et 6.9.01; presse du 18.9 et 25.9.01; 24h, 6.12.01.

11) TG, 28.3 (convention sur les prestations et Commission du Grand Conseil) et 29.6.02 (Grand Conseil); presse du 11.4.02 (Conseil d'Etat); LT, 4.7.02 (CF).

12) Presse du 4.9.04.

13) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.

14) TG, 26.2.09; LT, 29.4, 26.6 (GC) et 17.7.09; LT, NZZ et TG, 30.11.09 (votation).

15) NLZ, 26.6.09 (ZG); presse du 1.12.09 (OFT/CFF); BaZ, 18.12.09 (AG); DETEC, communiqué de presse, 30.11.09.

16) 24h, 31.3.09; 24h, LT et TG, 3.4 et 22.12.09.

17) Presse du 24.3.10.; Presse du 24.3.10; NZZ, 31.3.10; CdT, 10.4.10 (Gothard).

18) BBI, 2014, S. 8175 ff.

19) AB NR, 2015, S. 309f.; AB SR, 2015, S. 397.

20) AB NR, 2022, S. 585

21) JdG, 9.9., 23.9., 1.10., 4.11. und 16.11.87; Suisse, 3.10.87.

22) JdG, 3.2., 19.3., 2.6., 3.6., 6.6. und 13.6.88; NZZ, 25.2., 19.3. und 3.6.88; Bund, 24.3.88.

23) JdG, 11.3., 30.3., 30.5., 8.6., 10.6., 7.7., 9.8., 18.8., 7.9., 18.9. et 4.12.89; Suisse, 7.7. et 6.9.89.

24) Presse du 30.4.92; JdG, 17.6.92; Suisse, 30.9.92; NQ, 11.12.92

25) AB NR, 2019, S. 1509 ff.

26) 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.; BBI, 1971, I, S. 266 f.; BBI, 1971, I, S. 653 f.; BBI, 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.

27) Presse des 19.2 et 3.12.98; TG, 12.8.98; NZZ, 10.9.98; 24 Heures, 19.11, 20.11, 16.12 et 24.12.98; LT, 24.11.98.

28) LT, 11.6 et 24.9.99.

29) TG, 23.5.00.

30) FF, 2000, p. 2896; LT, 10.2 (lois) et 30.5.00 (concession).

31) Presse de novembre 2001.

32) Presse 27.2 (plainte), 11.7 (Vaud) et 13.7.02 (FR); QJ, 26.8.02 (JU).

33) LT, 19.10.05; DETEC, communiqué de presse, 18.10.05.

34) TG, 30.9.08 (GE); LT, 4.10.08 (UDC et milieu de l'aviation); NZZ, 7.10.08 (PDC, PRD et PS).

35) BO CN, 2000, p. 1195 (Spielmann); presse de janvier 2000 (Optima/St Jean); CdT, 10.2.00 (pétition); TA, 2.3.00 (Optima); TG, 3.4.00 (St Jean).

36) Presse du 24.10, 29.10 (grève), 7.11 (réexamen et variantes), 12.11 (grève) et 15.11.02 (critiques cantonales); LT, 26.10 (responsables cantonaux VD, VS et GE) et 5.11.02 (grève); 24h, 28.10.02 (USS); TG 5.11.02 (grève).

37) Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur Standesinitiative BS; Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur

- Standesinitiative GE; Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur Standesinitiative SO; Medienmitteilung KVF-SR vom 2.7.19
- 38) AB SR, 2019, S. 720
 - 39) Pa. Iv. 20.309
 - 40) Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20
 - 41) AB NR, 2020, S. 1849
 - 42) Bericht KVF-SR vom 10.05.21; Medienmitteilung KVF-SR vom 11.5.21
 - 43) AB SR 2021, S. 1419 ff.
 - 44) AB NR, 2022, S. 500