

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Zürich
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 – 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Zürich, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Luftfahrt	4
Post und Telekommunikation	9

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ComCom	Eidgenössische Kommunikationskommission
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
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFCOM	Office fédéral de la communication
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFROU	Office fédéral des routes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ComCom	Commission fédérale de la communication
RER	Réseau express régional

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

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.¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 12.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, a réaffirmé sa conviction dans la pertinence des mesures de **Road Pricing** pour juguler l'engorgement des agglomérations. Il s'est toutefois heurté à la résistance des partis bourgeois et du lobby routier. En effet, tant à la chambre du peuple qu'à celle des cantons, une majorité issue des rangs PDC, PRD et UDC a décidé d'exclure du programme de législature la création de la base légale nécessaire à l'introduction de péages urbains à l'essai. La question a conservé son actualité dans la Ville de Zurich, où le parlement a confié à l'exécutif le mandat d'étudier la faisabilité de l'introduction d'un tel péage, malgré une décision en sens inverse du parlement cantonal en début d'année.²

MOTION
DATUM: 11.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Nordumfahrung bei Zürich hatten die Räte über die in beiden Kammern eingereichten Zwillingsmotionen Gutzwiler (fdp, ZH)/Schibli (svp, ZH) (09.4152 / 09.4142) sowie eine Kompromissmotion der KVF-NR zu befinden. Die Zwillingsmotionen forderten den Bau der 270 m langen **Überdeckung der Nordumfahrung bei Weiningen**, die im Planbewilligungsverfahren des Astra zum Gesamtprojekt ausgeklammert worden war. Der Bundesrat lehnte beide Motionen mit dem Hinweis ab, dass bereits das vom Kanton Zürich unterbreitete und vom Bundesrat im Herbst 2007 genehmigte Vorprojekt das Anliegen Weinings nicht berücksichtigt hatte. Neben finanziellen Vorbehalten aufgrund von Mittelknappheit im Infrastrukturfonds ab 2016 äusserte die Regierung auch Sicherheitsbedenken: Gemäss Astra-Experten sei es nicht möglich, innerhalb der gebotenen Frist eine in Bezug auf die Verflechtungs- und Einspurstrecken sicherheitskonforme Überdeckung der Autobahn zu realisieren. Zudem zeige die Gemeinde Weiningen wenig Bereitschaft, auf die Lösungsvorschläge des Bundes einzugehen. Beide Räte folgten zwar dem Bundesrat in der Ablehnung der durch die Zwillingsmotionen eingebrachten Weininger Maximalforderung, überwiesen aber deutlich (im Nationalrat mit 119 zu 36, im Ständerat mit 21 zu 4 Stimmen) – und gegen den Willen des Bundesrats – die Motion der KVF-NR, welche die neuerliche Evaluation einer Überdeckungslösung und von allen beteiligten Akteuren die Ausarbeitung einer zeit- und kostenneutralen Kompromisslösung zwischen den Lärmschutzanliegen Weinings und den nötigen Sicherheitsanforderungen verlangt.³

MOTION
DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Um die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer zu erhöhen, verlangte eine Motion Glättli (gp, ZH) eine rote **Einfärbung von Radstreifen bei Gefahrenstellen**. Der Bundesrat soll die Signalisationsverordnung so anpassen, dass eine teilweise rote Einfärbung von Radstreifen an gefährlichen Stellen ohne besondere Bewilligung des Bundesamtes für Strassen realisiert werden kann. Der Bundesrat anerkannte die erfolversprechenden Versuche der Stadt Zürich und bekundete seine Bereitschaft, die Verordnung entsprechend zu ändern. Der Nationalrat nahm die Motion im Juni gegen den

Widerstand der SVP und Teilen von FDP und CVP knapp an, der Ständerat im Dezember diskussionslos.⁴

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.12.1990
SERGE TERRIBILINI

L'intégration de la Suisse dans le réseau européen des TGV est également l'un des grands soucis ferroviaires helvétiques. Cela concerne plus spécifiquement le raccordement de l'ouest et du nord-ouest de la Suisse aux lignes françaises. En 1990, le gouvernement français a présenté son schéma directeur des lignes TGV et l'a mis en consultation. Ce projet prévoit la réalisation du TGV Rhin-Rhône, relié au TGV Est Paris-Strasbourg, passant par Belfort, et se prolongeant jusqu'à Bâle et Zurich. En ce qui concerne la Suisse occidentale, la situation est moins positive: au grand dam des Romands, Matignon a donné sa préférence au TGV Paris-Milan via le Mont-Cenis. La ligne TGV Genève-Mâcon, permettant le désenclavement de Genève et la revalorisation de la ligne du Simplon, fut laissée au second plan. Considérant que rien n'était perdu, A. Ogi a exhorté les cantons romands à former un front uni en faveur de ce tronçon, en abandonnant notamment d'autres projets, telle l'amélioration de la ligne Lausanne-Paris par Vallorbe, afin de tenter de convaincre les autorités françaises; cela n'eut pas l'heur de plaire à bon nombre de Vaudois, dont le désaccord fut partagé par beaucoup d'élus du canton. A. Ogi, dans la réponse qu'il donna en fin d'année à M. Delebarre, ministre des transports français, sur son plan directeur, put cependant se prévaloir du soutien de tous les cantons pour plaider en faveur des raccordements de la Suisse par Belfort-Bâle et Genève-Mâcon.⁵

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.⁶

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.⁷

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 02.09.2008
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, le Conseil fédéral a approuvé deux conventions avec les CFF pour le **raccordement de la Suisse orientale au réseau européen de lignes à grande vitesse**. L'Assemblée fédérale avait approuvé, en 2005 déjà, le financement de ces travaux pour un montant de CHF 47,2 millions. Les travaux ont débuté à l'automne. Les CFF ont par ailleurs annoncé l'investissement de CHF 110,2 millions pour l'élaboration d'avant-projets concernant le raccordement des régions de Winterthur et de l'aéroport de Zurich au réseau à grande vitesse.⁸

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.⁹

ANDERES
DATUM: 21.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Oktober blockierte die Gewerkschaft Unia die Baustelle der Durchmesserlinie im Zürcher Hauptbahnhof. Die Gewerkschaft warf den SBB vor, die Arbeitenden der Arbeitsgemeinschaft Bahnhof Löwenstrasse nicht genügend vor den Fäkalienabwässern zu schützen, die aus den Zügen mit offenen Toiletten in den Baustellenbereich unter den Gleisen des Hauptbahnhofs sickerten. Nachdem die Gewerkschaft, die Arbeitsgemeinschaft Löwenstrasse und die SBB sich in einer schriftlichen Vereinbarung auf Abhilfemassnahmen geeinigt hatten, wurden die Arbeiten nach einem Unterbruch von drei Tagen wieder aufgenommen.¹⁰

POSTULAT
DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat forderte die KVF-SR den **Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München**. Die Kommission hatte das Postulat im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 formuliert und verlangte darin, dass die Schweiz bei den zuständigen Behörden in Deutschland auf die Planung und Realisierung der fehlenden Infrastruktur für eine schnelle Verbindung von Zürich und München hinwirke. Wenn nötig könnten auch Mittel aus dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 eingesetzt werden. Im Ständerat, der das Postulat am 18. Juni 2019 behandelte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass er sich schon 1987 (noch als Nationalrat) mit einem Vorstoss für eine bessere Verbindung auf dieser Linie eingesetzt habe – seither sei es stets schlechter geworden. Bundesrätin Sommaruga bekräftigte, dass diese Verbindung eine hohe Priorität geniesse, und erklärte, sie werde den zusätzlichen Druck, den das Parlament mit dem Postulat auf die Regierung ausübe, einsetzen. Das Postulat wurde vom Ständerat ohne Widerspruch angenommen.¹¹

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.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,6 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération**, par lequel le Conseil fédéral a proposé d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014. Les sénateurs ont salué le projet présenté, tout en soulignant le problème du financement pour lequel la commission des transports (CTT-CE) a proposé une solution par voie d'initiative parlementaire. Si l'entrée en matière n'a suscité aucune opposition, des propositions de minorité visant à augmenter les moyens alloués aux projets de Zurich et de Bâle ont été présentées. Leurs auteurs les ont toutefois retirées, après que le président de la CTT-CE a rappelé que le succès de toute l'entreprise dépendait de l'équilibre d'ensemble que le gouvernement était parvenu à trouver, réussissant ainsi à concilier les intérêts de toutes les agglomérations présentant des problèmes urgents de trafic. Sur proposition de sa commission, la chambre haute a amendé le texte afin de préciser les conditions de préfinancement par les agglomérations. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé à l'unanimité le projet d'arrêté ainsi modifié. Au Conseil national, l'entrée en matière a également été décidée sans la moindre opposition. Lors de la discussion par article, des propositions de minorité en faveur d'un soutien accru aux projets d'agglomération de Berne et de Bâle ont été présentées par des députés issus des cantons concernés. Elles ont été rejetées, respectivement par 145 voix contre 22 et par 142 voix contre 20. Aucun autre point n'ayant prêté à discussion, les députés ont suivi le Conseil des Etats et adopté le projet d'arrêté à l'unanimité.¹⁵

Luftfahrt

ANDERES
DATUM: 27.02.1990
SERGE TERRIBILINI

Le parlement a adopté le projet du Conseil fédéral d'octroyer des prêts pour **les programmes d'aménagement 1988-1995 des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève-Cointrin**. Ces derniers doivent réaliser d'importants travaux, d'un montant de plus de 400 millions de francs pour chacun d'eux, afin d'adapter leurs installations aux nouvelles exigences techniques et faire face à un trafic en constante augmentation. Les subventions à fonds perdus, dont l'aéroport de Zurich-Kloten avait profité, ayant été supprimées pour cause d'économie, des mesures transitoires permettent tout de même à la Confédération de soutenir certains aménagements. Ces prêts doivent se monter à 20% au plus du coût total des travaux et être remboursés sur 25 ans avec un taux d'intérêt annuel de 2%. Cela représente, pour Bâle-Mulhouse, une somme de 78,78 millions de francs et, pour Genève-Cointrin, de 77,86 millions.¹⁶

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.)¹⁷

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 24.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que la Confédération décidait de ne pas se joindre à la nouvelle action juridique de Swiss et Unique devant le Tribunal de Mannheim, le **Conseil fédéral** a joué la carte judiciaire en **portant plainte auprès de la Commission européenne** contre les restrictions de vol au-dessus du sud de l'Allemagne (poursuite en nullité). Pour le gouvernement, celles-ci restreignaient de manière disproportionnée le trafic aérien sur l'aéroport de Kloten et violaient par conséquent l'accord bilatéral, avec à la clé des dommages importants pour la place économique suisse. Après avoir pris le pouls des cantons (AG, AR, AI, BL, BS, GL, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, ZG et ZH) et des entreprises (Unique, Skyguide et Swiss) concernés, le **DETEC a accepté que les vols d'approche puissent se faire par le sud** à partir de l'automne. Pour arriver à cette autorisation, le Conseil d'Etat zurichois a dû briser « un tabou » en cédant sur les approches par le sud. Les différents acteurs concédaient qu'il n'y avait pas d'autres possibilités d'exploiter l'aéroport. Il faut toutefois noter que la ville de Zurich continuait de refuser ces approches par le sud. Le délai à l'automne émanait d'une requête de la société de contrôle aérien Skyguide qui avait besoin d'une période d'adaptation. L'OFAC a interdit les atterrissages par le sud avant 6 heures, car l'étude d'impact sur l'environnement a montré que, si ceux-ci étaient autorisés, des régions trop étendues seraient exposées à des nuisances supérieures aux valeurs limites et autorisées. Ces restrictions ont également été appliquées dès l'automne aux approches sur la piste est. L'OFAC a approuvé l'autre requête d'Unique, à savoir les plans pour l'installation de l'ILS et le balisage d'approche sur la piste sud.¹⁸

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.¹⁹

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 08.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Zu einer aviatischen Aussprache kam es im Ständerat anlässlich einer Interpellation Hofmann (svp, ZH), der sich über den Stand der Dinge beim so genannten **gekröpften Nordanflug** auf den Flughafen **Zürich** erkundigt hatte. Bundesrat Leuenberger bezeichnete das Verfahren als grundsätzlich fliegbare, aber als Notlösung, die weitere Abklärungen zur Sicherheit erfordere. Mit Deutschland gebe es derzeit intensive Kontakte auf allen Ebenen. Das Verfahren bleibe ein Thema im Rahmen des Sachplans „Infrastruktur der Luftfahrt“. Hier müsse die Schweiz intern endlich eine Konsenslösung finden, sonst stünden die Chancen auf eine Einigung mit dem nördlichen Nachbarn schlecht. (Siehe auch die Antworten des Bundesrates auf die Interpellationen Müller (gp, AG) (05.3550), Kaufmann (svp, ZH) (05.3890), Häberli (cvp, TG) (06.3196) und Wäfler (edu, ZH) (06.3348). Zur allfälligen Umsetzung der kantonalzürcherischen „Plafonierungsinitiative“, welche die Flugbewegungen über Kloten beschränken will, siehe die Antwort des Bundesrates auf eine Anfrage von Jacqueline Fehr (sp, ZH) (06.1130).)²⁰

ANDERES
DATUM: 02.08.2007
NICOLAS FREYMOND

Dans l'attente de la décision de l'OFAC et pour remédier aux retards engendrés par les restrictions de vols imposées par l'Allemagne, Flughafen Zürich AG a décidé de recourir plus fréquemment aux atterrissages par l'**approche orientale**.²¹

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 initiateurs, 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.²²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Bien que les examens de la sécurité de la **procédure d'approche coudée par le nord de l'aéroport de Zurich** se soient révélés positifs, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) n'a pas encore pu statuer sur la demande de la société exploitant l'aéroport de Zurich (Flughafen Zürich AG). Les spécificités de cette nouvelle approche exigent en effet une adaptation des documents techniques aux prescriptions internationales en la matière.²³

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.²⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.07.2008
NICOLAS FREYMOND

L'OFAC a finalement rejeté la demande d'autorisation déposée par la société exploitant l'aéroport de Zurich (Flughafen Zürich AG) pour la **procédure d'approche coudée par le nord**. Cette procédure impliquant un atterrissage à vue compliqué par un virage délicat à faible distance de la piste, l'OFAC l'a jugée excessivement risquée en comparaison avec la procédure aux instruments ou celle de précision (guidage par radar). Se référant aux études disponibles au niveau international, il a estimé ce risque environ quatre fois supérieur pour l'approche à vue par rapport aux deux autres approches.²⁵

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 21.08.2008
NICOLAS FREYMOND

La société exploitant l'aéroport de Zurich a pu fournir une **première estimation du montant global des dédommagements** qu'elle devra verser aux riverains. En effet, le Tribunal fédéral a précisé les critères donnant droit à une indemnisation à l'occasion de l'examen d'une première série de demandes émanant d'habitants d'Opfikon (ZH). Selon ces critères, le coût total avoisinera les CHF 760 millions et sera intégralement payé par le fond pour le bruit créé en 2003 et alimenté par une taxe de CHF 5 par billet d'avion. Plusieurs questions demeurent toutefois sans réponse. Selon les futures décisions du Tribunal fédéral, la facture pourrait atteindre CHF 1,1 milliards et exiger un financement complémentaire.²⁶

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.²⁷

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.²⁸

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.²⁹

BERICHT
DATUM: 16.12.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFAC a mis en consultation le rapport final concernant les travaux préparatoires en vue du futur **plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Zurich**. Des trois variantes examinées, deux conservent le concept d'exploitation (approche orientale) et le système de pistes actuels (E DVO et E optimisée), tandis que la troisième prévoit l'allongement des pistes d'atterrissage pour les approches par le nord et par l'est (J optimisée). Une seule variante respecte toutefois les restrictions de vol imposées par l'Allemagne (E DVO). Si aucune ne se distingue du point de vue du volume de trafic, la variante J optimisée présente le meilleur bilan au niveau des émissions sonores. Au terme de la consultation, le Conseil fédéral a décidé de privilégier les variantes optimisées E et J et confié à l'OFAC le mandat d'élaborer un projet de fiche de coordination concrétisant ce choix.³⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 21.08.2010
NICOLAS FREYMOND

Après la publication, en début d'année, de son rapport final sur le processus de coordination du **plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relatif à l'aéroport de Zurich**, l'OFAC a ouvert une procédure d'audition publique sur le projet de fiche définissant le futur régime d'exploitation de l'aéroport de Zurich. Celle-ci comporte les trois variantes d'exploitation mises en consultation l'année précédente, de sorte à garantir une marge de manœuvre suffisante pour réagir aux évolutions politiques et sociales, notamment concernant le différend avec l'Allemagne. Pour rappel, les variantes « E optimisée » et « E DVO » prévoient la poursuite de l'exploitation de l'actuel système de pistes, tandis que la variante « J optimisée » implique le prolongement des pistes 14 et 28 (approches septentrionale et orientale). Toutefois, la première correspond au régime d'exploitation privilégiant l'approche septentrionale en vigueur jusqu'à l'édiction par l'Allemagne des restrictions de survols de son territoire, alors que la deuxième consiste en l'actuel régime d'exploitation (atterrissages par le sud le matin et par l'est le soir). La troisième combine quant à elle les régimes d'exploitation par le nord et par l'est. Par ailleurs, les trois variantes prévoient la possibilité de décollages et d'atterrissages par le sud mais uniquement en cas de brouillard et de bise, afin de ne pas accroître les nuisances sonores pour les riverains. Enfin, la fiche entérine les nouveaux horaires d'exploitation (de 6h à 23h) assortis d'une marge de manœuvre jusqu'à 23h30 pour compenser les retards. Elle prévoit également la possibilité d'introduire d'autres dérogations en fonction du développement de l'aéroport.³¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 28.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Plus de **15'000 prises de position** ont été adressées à l'OFAC, émanant principalement des riverains de l'aéroport de Zurich et des habitants des communes situées sur le tracé de l'approche orientale. Craignant que le Conseil fédéral mette en avant la variante « J optimisée » dans le cadre des négociations avec l'Allemagne, la communauté d'intérêt « Region Ost » regroupant les autorités des communes opposées à une augmentation du nombre d'atterrissages par l'approche orientale, a réclamé la suppression pure et simple de cette variante.³²

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 08.01.2011
SUZANNE SCHÄR

Ende 2010 hatte das Bundesgericht in wesentlichen Teilen einen Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts von 2009 zum vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich-Kloten gestützt. Die obersten Richter bestätigten die **Zulässigkeit des neuen Süd- und Ostanflugregimes**, das 2003 mit der durch Deutschland einseitig verfügten Beschränkung der Überflüge über süddeutsches Gebiet eingeführt worden war, um die Kapazität des Flughafens zu erhalten. Gleichzeitig wurde die Flughafenbetreiberin verpflichtet, weitere Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen, indem sie lenkungswirksame Lärmschutzgebühren erhebt und binnen Jahresfrist ein Konzept für passive Schallschutzmassnahmen zur Lärmreduktion bei den morgendlichen Südanflügen vorlegt.³³

ANDERES
DATUM: 24.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang des Berichtsjahrs meldete der Flughafen Zürich-Kloten für 2010 ein Rekordergebnis bezüglich **Flugverkehr**. Die Zahl der abgefertigten Passagiere erfuhr im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 4,3 % auf 22,9 Mio. Das Frachtvolumen nahm um 19,3% zu und die Flugbewegungen um 2,5% auf 416'111. Ebenfalls grösser als im Vorjahr war das Passagieraufkommen am Flughafen Genf-Cointrin (+5% auf knapp 12 Mio. Fluggäste) und am Euroairport Basel-Mülhausen (+7% auf 4,1 Mio.). Bern-Belp hingegen verlor 6% seiner Passagiere (101'285). Insgesamt verzeichneten die vier Regionalflughäfen Bern, Lugano-Agno, Sitten und St.-Gallen-Altenrhein zusammen 11'190 Starts und Landungen, was rund 3% des gesamten Flugverkehrs im Land ausmachte.³⁴

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.³⁵

ANDERES
DATUM: 21.01.2012
NIKLAUS BIERI

2011 war ein Rekordjahr bezüglich **Flugverkehr**: Im Januar 2012 meldete der Flughafen Zürich-Kloten einen neuen Passagierrekord für 2011: 24,3 Mio. Reisende wurden am Flughafen Zürich-Kloten abgefertigt. Das Rekordergebnis von 2010 konnte um weitere 6,4% gesteigert werden. Die Flughafenbetreiberin erklärt die gestiegene Nachfrage mit dem starken Franken, welcher viele SchweizerInnen veranlasst habe, ins Ausland zu reisen. Die Zahl der Flugbewegungen stieg um 3,8 % auf 279'000. Ebenfalls grösser als im Vorjahr war das Passagieraufkommen am Flughafen Genf-Cointrin (+10,5% auf 13,1 Mio. Passagiere) und am Euroairport Basel-Mülhausen (+22,4% auf 5,05 Mio. Passagiere). Die Anzahl der Flugbewegungen stieg dank grösserer Flugzeuge und besserer Auslastung nicht im selben Mass an. Auch die Swiss vermeldete ein Rekordjahr: Sie beförderte mit 15,3 Mio. Passagieren 2011 mehr Reisende als die Swissair zu ihren besten Zeiten.³⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 27.06.2013
NIKLAUS BIERI

Im Juni machte der Bundesrat seine Entscheide zum **Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)** publik: Wegen des blockierten Staatsvertrags mit Deutschland etappierte die Regierung das Sachplanverfahren für den Flughafen Zürich. Die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 wurden zwar zur Vororientierung erwähnt, aber nicht festgesetzt, obschon sie durch die Reduktion der Pistenquerungen für die Sicherheit relevant sind. Hingegen entschied der Bundesrat, dass neu Südstarts auch bei Nebel und Bise möglich seien. Die Stadt Zürich sowie verschiedene Fluglärmorganisationen rechnen mit bis zu tausend Starts pro Jahr über den Süden und bekundeten ihre Empörung darüber. Der SIL ist nicht anfechtbar, allerdings lassen sich weitere Schritte, die auf dem SIL basieren, gerichtlich anfechten.³⁷

ANDERES
DATUM: 29.12.2013
NIKLAUS BIERI

Bezüglich **Passagieraufkommen** war 2013 ein **Rekordjahr** für die Landesflughäfen: Eine Hochrechnung bezifferte das Wachstum des Passagieraufkommens auf dem Flughafen Basel-Mülhausen auf rund 10%, jenes von Genf-Cointrin auf rund 3,9% und jenes von Zürich-Kloten noch auf rund 0,2%. 2012 hatten 24,8 Mio. Passagiere den Flughafen Zürich-Kloten frequentiert, in Genf waren es 13,9 Mio. und in Basel 5,3 Mio. Die Anzahl der Flugbewegungen wuchs wegen höherer Auslastung weniger stark an als die Passagierzahlen.³⁸

Post und Telekommunikation

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.02.2010
NICOLAS FREYMOND

La Poste a annoncé une **restructuration de ses services express et coursier** entraînant la suppression de 100 postes de travail sur les 260 actuellement répartis entre Aarau, Bâle, Genève, Lausanne, Olten, Winterthur et Zurich. L'entreprise a en effet enregistré un recul de 15% de son volume d'activité dans ce secteur. Un plan social a été négocié avec les syndicats.³⁹

ANDERES
DATUM: 22.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Bezüglich der Ausgestaltung des derzeit mehrheitlich unregulierten Glasfasermarkts kam es im Verlauf des Berichtsjahrs zu einem eigentlichen Seilziehen zwischen der Wettbewerbskommission (Weko) und der Swisscom um die kartellrechtlich saubere Ausgestaltung der Kooperationsverträge, die letztere mit den Elektrizitätswerken Genf, Zürich, St. Gallen, Bern, Luzern, Basel sowie Freiburg eingegangen war. Um allfälligen späteren Klagen wegen Wettbewerbsbehinderung oder Kartellabreden entgegenzuwirken und mit dem Ziel, eine rechtsverbindliche Sanktionsbefreiung für harte Wettbewerbsabreden über die gesamte Vertragsdauer von 40 Jahren zu erhalten, legten fünf Vertragspartner ihre **Glasfaser-Kooperationsverträge** der Weko zur Prüfung vor. In ihrem Urteil kam diese zum Schluss, dass das gewählte Mehrfasernmodell den Wettbewerb auf den Glasfasernetzen zwar grundsätzlich ermöglicht, dass einzelne Vertragsklauseln (Monopol der Elektrizitätswerke bei der Vermietung der Glasfasern, die sog. Layer-1-Exklusivität, sowie eine Investitionsschutzklausel und Ausgleichszahlungsvereinbarungen) jedoch wettbewerbsrechtlich heikel seien. Die Weko sah zwar von einem Verbot der angestrebten Kooperationen ab, drohte aber mit Sanktionen, falls die Verträge nicht in ihrem Sinn überarbeitet würden. Daraufhin gab die Swisscom bekannt, die bereits unterschriebenen Verträge kartellrechtskonform nachzuverhandeln und laufende Kooperationsverhandlungen zu sistieren. Ende Dezember konstituierte sich die Interessenvertretung Glasfaser Schweiz. Die Swisscom, die darin vertretenen Politiker und diverse städtische Elektrizitätswerke streben darüber die Intensivierung des Glasfaserausbaus an, der nach dem Weko-Entscheid im September ins Stocken geraten war.⁴⁰

Nachdem die von der Wettbewerbskommission beanstandeten Verträge zwischen der Swisscom und den Stadtwerken von Basel, Bern, Luzern und Zürich bezüglich ihrer Kooperation beim Bau des Glasfasernetzes im Januar des Berichtjahres bereinigt worden waren, zeigten sich Bakom und ComCom zuversichtlich, dass die **Breitbandinfrastruktur der Schweiz für die nahe Zukunft gesichert** ist. Während die Schweiz in der Breitband-Durchdringung des Festnetzes in der OECD einen Spitzenplatz belegt, liegt sie in der FTTH-Versorgung (Glasfaseranschluss ins Haus) noch zurück. Die Nachfrage nach schnellem Festnetzzugang ist enorm: das Datenvolumen im Schweizer Festnetz verdoppelt sich alle 19 Monate.⁴¹

-
- 1) TA, 24.1.07; Bund, 8.12.07.
2) FF, 2008, p. 676 ss.; BO CE, 2008, p. 254 ss.; BO CN, 2008, p. 720 ss.; LT et NZZ, 29.4.08 (CE); presse du 4.6.08 (CN); TA, 26 et 27.2.08 (ZH); NLZ, 16.8.08 (Leuenberger); LT, 12.9.08 (ville de Zurich).
3) AB SR, 2011, S. 180 ff. (Ablehnung Mo. 09.4152); AB SR, 2011, S. 892 ff. (Annahme Mo. 11.3003); AB NR, 2011, S. 399 ff. (Ablehnung Mo. 09.4142, Annahme Mo. 11.3003); NZZ, 11.10.2011.
4) AB NR, 2012, S. 1206, AB SR, 2012, S. 1226.
5) 24 Heures, 7.3.90; NZZ, 15.3., 17.3., et 17.8.90; SHZ, 26.4.90; Suisse et Dém., 9.6.90 ainsi que DP, 981, 1.2.90 et 991, 19.4.90.; BO CE, 1990, p.299ss.; Bund, 28.4.90; presse du 14.6.90; NF, 15.6.90; BZ et CdT, 16.6.90. Etude du projet par la SNCF; Dém., 19.7.90; NZZ et JdG, 20.7.90; NF, 30.7.90.; JdG, 27.10.90.; JdG, 7.6.90. Suisse, 21.6.90; JdG, 30.6.90; Dém., 25.7.90. Suisse, 26.7.90; NZZ, 18.8.90; NF, 18.8. et 21.8.90; JdG, 4.4., 27.9. et 1.10.90; 24 Heures, 5.10. et 17.10.90. JdG, 10.10.90; presse du 3.11.90; 24 heures, 17.12. et 20.12.90.; Presse du 18.10.90.; TGV Rhin-Rhône LNN, 1.3.90; NZZ, 2.3., 14.4., 7.6., 17.8., 24.8. et 15.9.90; BaZ, 25.8.90; presse du 28.8. et 14.9.90; Express, 16.10.90. Dém., 21.6. et 5.10.90; Suisse, 20.8.90.
6) LT, 8.5.01; 24h, 24.9.01.
7) 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.
8) LT et NZZ, 28.8.08 (CF); LT, 2.9.08 (CFF).
9) LT et NZZ, 2.9.08.
10) Medienmitteilung SBB vom 17.10.11; TA 20.10.11; NZZ, 21.10.11.
11) AB SR, 2019, S. 474 f.
12) Presse du 4.12.91.
13) Presse du 20.12.08.
14) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.
15) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 685 ss.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1413 ss.; FF, 2010, p. 6293 s.
16) FF, 1990, I, p.913ss.
17) 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).
18) LT, 23.5.03 (Conseil d'Etat ZH); 24h, 25.6.03; DETEC, communiqué de presse, 16.5 et 24.6.03.; Presse du 10.5 et 11.6.03; Lib., 10.6.03 (Swiss et Unique); DETEC, communiqué de presse, 9.5 et 10.6.03.
19) NF, 8.9.03 (Leuenberger); 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).
20) AB SR, 2006, S. 174 ff.; AB NR, 2006, Beilagen I, S. 366 f. und 592 f. sowie Beilagen IV, S. 361 ff. und 497 f.; AB NR, 2006, Beilagen V, S. 112 f.; Presse vom 7.1.06.
21) NZZ, 2.8.07.
22) NZZ, 6.2, 21.2, 24.2 et 28.3.07; presse du 26.11.07.
23) Presse du 20.12.07.
24) NZZ, 23.1 (cantons) et 22.2.08 (TAF).
25) Presse du 4.7.08.
26) Lib., 21.8.08.
27) AZ et Bund, 23.7.09; NZZ, 24.7.09.
28) AZ et NZZ, 28.9.09.
29) Lib. et SN, 6.11.09.
30) Presse du 14.8 et du 16.12.09.
31) Presse du 21.8.10.
32) SGT, 28.10.10.
33) BGE-Entscheid 1_C58/2010; NZZ, 19.12.2009; Presse vom 8.1.11.
34) NLZ und BaZ, 13.1.11; NZZ, 26.2. und 24.3.11.
35) NZZ, 3.11. und 17.11.11; AZ, 8.11.11; LT, 21.11.11; Lib., 25.11.11; Presse vom 28.11.11.
36) TA, 12.1.12; AZ, 21.1.12.
37) AZ, 18.6.14; NZZ, 27.6.13.
38) SO, 29.12.13.
39) LT et NLZ, 22.2.10.
40) Presse vom 5.1.11; LT, 4.3.11; NZZ, 22.3. und 8.10.11; TA, 16.4.11; NZZ, TA, Lib., 19.4.11; NZZ, 15.6.11; Expr., 22.6.11; LN, 22./23.6.11; TA, 4.8.11; SoZ, 4. und 18.9.11; Medienmitteilung Weko vom 5.9.11; Presse vom 17.9.11; TA, 6.9. und 10.11.11; NZZ, 6.9., 17.9, 28.9., 8.10. und 22.12.11.
41) TA und NZZ, 17.1.12.