

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage | 20.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Keine Einschränkung |
| Akteure | Zürich |
| Prozesstypen | Verwaltungsakt |
| 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

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Bernhard, Laurent
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Porcellana, Diane

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Porcellana, Diane 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verwaltungsakt, Zürich, 1990 – 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Wirtschaft | 1 |
| Wirtschaftspolitik | 1 |
| Strukturpolitik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Strassenverkehr | 1 |
| Eisenbahn | 1 |
| Luftfahrt | 1 |
| Post und Telekommunikation | 3 |
| Umweltschutz | 3 |
| Klimapolitik | 3 |
| Sozialpolitik | 5 |
| Gesundheit, Sozialhilfe, Sport | 5 |
| Suchtmittel | 5 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------------|--|
| EJPD | Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement |
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| UNO | Organisation der Vereinten Nationen |
| BAG | Bundesamt für Gesundheit |
| EU | Europäische Union |
| EnDK | Konferenz Kantonaler Energiedirektoren |
| BPUK | Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz |
| BAZL | Bundesamt für Zivilluftfahrt |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| EHS | Emissionshandelssystem |
| BetmG | Bundesgesetz über die Betäubungsmittel und die psychotropen Stoffe (Betäubungsmittelgesetz) |
| INCB | Suchtstoffkontrollrat (International Narcotic Control Board) |
| Swissoil | Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz |
| Aerosuisse | Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt |
| SIAA | Swiss International Airport Association |
| swisselectric | Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen |
| Swissmem | Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie |
| EV | Erdöl-Vereinigung |
| <hr/> | |
| DFJP | Département fédéral de justice et police |
| DETEC | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| ONU | Organisation des Nations unies |
| OFSP | Office fédéral de la santé publique |
| UE | Union européenne |
| CDEn | Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie |
| DTAP | Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement |
| OFAC | Office fédéral de l'aviation civile |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| SEQE | Système d'échange de quotas d'émission |
| LStup | Loi fédérale sur les stupéfiants et les substances psychotropes (Loi sur les stupéfiants) |
| OICS | Organe international de contrôle des stupéfiants |
| Swissoil | association nationale des négociants en combustibles |
| Aerosuisse | Fédération faïtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse |
| SIAA | Swiss International Airport Association |
| swisselectric | Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité |
| Swissmem | L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux |
| UP | Union Pétrolière |

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Strukturpolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.06.2011
LAURENT BERNHARD

Der Bundesrat entschied im Juni über die **Konzessionen von zwei Spielbankenprojekten**. Den Zuschlag erhielt in der Stadt Zürich die Swiss Casinos Zürich AG im „Haus Ober“ und in der Region Neuenburg die FBAM Neuchâtel SA im „Casino de la Rotonde“. ¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

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

Eisenbahn

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. ³

Luftfahrt

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.⁴

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.⁵

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.⁶

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.⁷

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.⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.02.2010
NICOLAS FREYMOND

Post und Telekommunikation

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, Winterthour 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.⁹

Umweltschutz

Klimapolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO2 et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Le projet de couplage a rencontré un large soutien – tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.

Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

La **procédure de consultation** a permis de recueillir 256 avis relatifs à la **politique climatique post-2020**, particulièrement quant à l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat, la révision de loi sur le CO2 et l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques. La ratification de l'Accord de Paris récolte un large soutien. Toutefois, les objectifs de réduction des émissions de CO2 sont plus disputés. La plupart des participants sont favorables à l'objectif global de réduction des émissions de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. A propos de la répartition des parts de réduction d'émissions entre la Suisse et l'étranger, une très faible majorité estime que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet. Les acteurs de l'économie, les entreprises et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. Finalement, la fixation d'un objectif moyen révèle des avis mitigés. Au sujet

du couplage des SEQE, seul un quart des participants s'y oppose. Du côté des partisans, un nombre important d'acteurs doutent de l'efficacité du système européen en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres souhaiteraient intégrer l'aviation dans le SEQE pour que le secteur réduise aussi ses émissions. Pour le projet de révision de la loi sur le CO₂, la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants est favorable au maintien des exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules, au maintien des activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels. Un tiers des participants est pour l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fond de technologie, ne rencontre pas de soutien. Suite à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats. Le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été transmis au Parlement dans le cadre d'une procédure accélérée.¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

L'**approbation de l'Accord de Paris** a été discutée dans le cadre de la **consultation** sur la politique climatique de la Suisse, en même temps que le projet de couplage du SEQE suisse et européen, et la révision totale de loi sur le CO₂. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politique énergétique, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Environ 95% des participants sont favorables à la ratification de l'accord. Tous les cantons sauf Schwyz, les partis politiques excepté l'UDC, les conférences et les commissions communales, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie excepté Swissoil, les représentants du secteur des transports et les organisations de protection de l'environnement figurent parmi les partisans. Ils s'attendent à des effets positifs sur l'économie suisse et soulignent l'efficacité de l'accord pour lutter contre les changements climatiques. Les quelques opposants estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ sont trop élevés, et que la croissance économique et la compétitivité de la Suisse seraient mises en péril.

Concernant l'objectif global (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030) et l'objectif moyen (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% en moyenne par rapport à 1990 entre 2021 et 2030) de la Suisse, les positions sont moins unanimes. Un peu plus de la moitié des participants est d'accord avec le principe de l'objectif global. La Suisse reflèterait ainsi une image responsable. S'agissant de l'objectif moyen, 43 participants s'y opposent contre 37 en faveur. Certains interrogés aimeraient que les objectifs soient augmentés, alors que d'autres voudraient les voir à la baisse. La majorité des organisations de protection de l'environnement et de politique énergétique, quelques associations faitières de l'économie et des partis politiques, cantons et communes refusent les objectifs car ils ne sont pas assez ambitieux. Enfin, des participants voudraient seulement l'objectif global. C'est maintenant au tour du Parlement, de statuer sur le projet d'approbation de l'Accord de Paris.¹²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Le **projet de révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020** a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour

pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faitières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO₂. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fond de technologie est refusée par les organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.¹³

Sozialpolitik

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Suchtmittel

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 02.11.1990
MARIANNE BENTELI

Immer häufiger ertönt auch der Ruf nach **ärztlich kontrolliertem Zugang zu Heroin**. Sowohl die Basler Regierung als auch die neue Zürcher Stadtexekutive befürworteten die versuchsweise Abgabe, um damit die Verelendung der Konsumenten und die Beschaffungskriminalität einzudämmen. Zur Abklärung des Spielraums, den das geltende BetmG hier bietet, gab das BAG beim EJPD ein Gutachten in Auftrag. Dieses kam zum Schluss, eine Heroinabgabe in grösserem Rahmen wäre nicht zulässig, doch könnte sie in einem limitierten Versuch toleriert werden.¹⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 25.06.1993
MARIANNE BENTELI

Ende Juni 1993 gab das BAG bekannt, welche **Projekte beim Versuch einer kontrollierten Drogenabgabe an Süchtige** bewilligt werden. In acht Städten sollen 700 Drogensüchtige unter ärztlicher Kontrolle Heroin, Morphin oder injizierbares Methadon erhalten. 250 Drogenkranken in Bern, Thun, Olten, Zürich und Basel wird Heroin zur Verfügung gestellt, 250 Süchtige in Bern, Thun, Olten, Basel, Schaffhausen, Zug und Zürich bekommen Morphin und weitere 200 Drogenabhängige in Bern, Freiburg, Basel und Zürich injizierbares Methadon. Da die politisch Verantwortlichen der Romandie (mit Ausnahme des Kantons Freiburg) jede Liberalisierung in der Drogenpolitik ablehnen, ist die Westschweiz an den Projekten nicht beteiligt. Angesichts der geringen Anzahl von Versuchsteilnehmern – 700 von den auf rund 30'000 geschätzten Drogensüchtigen in der Schweiz – warnte das BAG vor zu hohen Erwartungen bezüglich der Bewältigung des Drogenproblems. Im Zentrum des therapeutischen Interesses steht die Beobachtung der individuellen biographischen Entwicklung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Ziel der Versuche ist es, eine Verbesserung des körperlichen und psychischen Gesundheitszustandes, eine Erleichterung der sozialen Integration und Arbeitsfähigkeit, eine Distanzierung von der Drogenszene und einen Abbau des deliktischen Verhaltens zu erreichen. Die Ergebnisse sollen die nötigen Grundlagen zur Formulierung einer neuen Drogenpolitik liefern. Die Versuche laufen bis Ende 1996 und sind weltweit die ersten dieser Art. Begonnen wurde Ende Jahr mit einem ersten Projekt in Zürich, welches sich ausschliesslich an drogensüchtige Frauen mit ihren spezifischen Problemen richtet.

Das BAG trug zudem der von Drogenfachleuten vielfach geäusserten Kritik an seinen Vorgaben Rechnung und revidierte die Rahmenbedingungen für die Versuche. Der

Begriff der Schwerstabhängigkeit wurde durch jenen der Drogensucht mit negativen gesundheitlichen oder sozialen Folgen ersetzt, die untere Altersgrenze von 20 Jahren nur noch als Richtlinie definiert und der Nachweis von zwei gescheiterten Entzugsversuchen nicht mehr als Bedingung vorgeschrieben. Entscheidend für die Teilnahme an den Versuchen ist, dass beim Probanden bisherige Behandlungen versagt haben oder aus nachweisbaren Gründen nicht in Frage kommen. Finanziell kam der Bund den ausführenden Kantonen insofern entgegen, als er – neben der Beschaffung des Heroins bei einer Pharmafirma in Frankreich und der auf CHF 2.2 Mio. veranschlagten Begleitforschung – seinen Beitrag pro Versuchsteilnehmer von CHF 1000 auf CHF 3000 erhöhte. Das Schweizer Projekt ist insofern einzigartig, als in England, wo seit Jahren mit Erfolg das «Liverpooler Modell» der medizinisch überwachten Drogenabgabe funktioniert, der Staat diese Abgabe zwar toleriert, dabei aber keine aktive Rolle spielt.¹⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.01.1995
MARIANNE BENTELI

Gestützt auf die Empfehlungen der Praktiker beschloss der Bundesrat Ende Januar 1995, die **Versuchsprogramme mit der medizinisch kontrollierten Drogenabgabe** deutlich umzugewichten. Wegen der relativ schlechten Akzeptanz der intravenösen Verabreichung von Morphin und Methadon wurden diese Versuchsplätze von je 225 auf 100 reduziert, die Zahl der Patientinnen und Patienten, die Heroin erhalten, dagegen gesamtschweizerisch auf 500 erhöht. Die weitgehende Konzentration auf Heroinprogramme war im Vorjahr vom Bundesrat bereits angekündigt und von der Überregionalen Ethikkommission der Akademie der Medizinischen Wissenschaften bejaht worden. Obgleich das International Narcotic Control Board der UNO (INCB) die Versuche mit der kontrollierten Abgabe weiterhin argwöhnisch beobachtete, stimmte es doch indirekt der Umwandlung der Projektanlage zu und gestattete der Schweiz eine Erhöhung der jährlichen Importmenge an Heroin von 117 auf 200 Kilo. Sowohl auf Druck von Kantonen und Gemeinden als auch aus wissenschaftlichen Gründen – die Wissenschaft erhoffte sich davon breiteres Datenmaterial – erhöhte der Bundesrat im Mai die Anzahl der Heroinplätze um weitere 300 auf 800. Neu bewilligt wurden insbesondere Programme im Grossraum Zürich und in den Städten Biel, Genf, Luzern, St. Gallen und Solothurn sowie in einer Strafanstalt im Kanton Solothurn. Da das Gesamtprojekt Ende 1996 abgeschlossen sein muss, erklärte der Bundesrat gleichzeitig, dass es sich dabei um die letzte Ausdehnung der Heroinplätze im Rahmen dieser Versuchsreihe handelt. Die von der UNO Anfang März bewilligten Heroinimporte genügen für die Belieferung der zusätzlichen Therapieplätze, weshalb die Bundesbehörden für diesen Schritt nicht der Zustimmung des INCB bedurften.¹⁶

1) Medienmitteilung EJPD vom 22.6.11.

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) LT et NZZ, 28.8.08 (CF); LT, 2.9.08 (CFF).

4) 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).

5) Presse du 20.12.07.

6) Presse du 4.7.08.

7) Presse du 21.8.10.

8) AZ, 18.6.14; NZZ, 27.6.13.

9) LT et NLZ, 22.2.10.

10) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16

11) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16

12) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; OFEV-Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à l'Accord de Paris; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16

13) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16

14) TA, 19.7.90; Bund, 13.10.90. Baz, 16.10.90; NZZ und JdG, 17.10.90. BZ, 2.5.90 und 9.1.91; NZZ, 2.11.90.

15) Presse vom 25.6., 11.11. und 1.12.93; WoZ, 17.12.93.

16) Presse vom 31.1., 13.2., 28.2., 3.3., 26.5. und 27.6.95; TA, 14.2.95; BaZ, 15.2.95; Bund, 13.5.95; 24 Heures, 1.7.95., Presse vom 21.9.95, NZZ, 17.2.95