

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Volksabstimmung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1998 - 01.01.2018

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
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Pasquier, Emilia
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Pasquier, Emilia; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Volksabstimmung, 1998 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	9
Luftfahrt	10
Post und Telekommunikation	12

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
UE	Union européenne
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
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.02.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. Februar 2017 konnte das Stimmvolk an der Urne über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** befinden. Die Abstimmung über den NAF stand jedoch im Schatten der Unternehmenssteuerreform III, deren Abstimmungskampf deutlich kontroverser und mit viel mehr Medienpräsenz geführt worden war. Mit fast 62% Ja-Stimmen wurde der NAF sehr deutlich gutgeheissen. Laut Voto-Bericht wurde die Notwendigkeit einer Finanzierungslösung für die Strasseninfrastruktur in allen Bevölkerungssegmenten anerkannt.

Abstimmung vom 12. Februar 2017

Beteiligung: 46.6%

Ja: 1'503'746 (61.9%) / Stände: 20 6/2

Nein: 923'783 (38.1%) / Stände: 0

Parolen:

- Ja: BDP, CVP, EVP, FDP, GLP, SVP.

- Nein: GPS (1)*, SP (3)*, EDU.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ¹

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.04.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'accord bilatéral avec l'UE sur les transports, négocié en 1999, a été soumis dans un seul paquet avec les six autres accords à la population lors de la votation du 21 mai. Pour les détails sur la votation et son acceptation par le souverain, voir ici. Dans l'accord, l'Union Européenne acceptait les grands principes de la politique suisse des transports, et notamment l'idée selon laquelle la maîtrise à long terme de la croissance du trafic à travers les Alpes passait par le transferts des marchandises de la route au rail. Elle approuvait également le dispositif suisse mis en place pour atteindre le transfert du trafic, en particulier la perception de la taxe poids lourds (la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP) ainsi que les mesures d'accompagnement au profit du rail. La RPLP était donc intimement liée à la mise en application de l'accord sectoriel sur les transports terrestres (pour de plus amples détails, voir ici). ²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 17.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai konnte sich der **Urner Souverän** zu einem allfälligen zweiten Strassentunnel am Gotthard äussern. Er stimmte über die Initiative der jungen SVP ab, welche die Einreichung einer Standesinitiative für den Bau einer zweiten Röhre verlangte. Mitte Mai entschieden die Urnerinnen und Urner mit doppeltem Nein gegen die Initiative (52,4% Nein) und den regierungsrätlichen Gegenvorschlag, der zwar den Bau eines zweiten Tunnels unterstützte, den alten Strassentunnel nach erfolgtem Bau des neuen jedoch stilllegen wollte. ³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.11.2013
NIKLAUS BIERI

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren

nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsverfahren gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitsantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignettenpreiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserte des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%
Ja: 1 087 368 (39,5%)
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.02.2014
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss über die **Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** wurde am 9. Februar 2014 in der Volksabstimmung gutgeheissen. Während das Hauptmotiv der Ja-Stimmenden gemäss Vox-Analyse die Zustimmung zum Ausbau der Bahninfrastruktur war, liessen sich die Nein-Stimmenden hauptsächlich von der Ablehnung der hohen Kosten und der Mitfinanzierung durch den Strassenverkehr motivieren. Von den abstimmenden Anhängern der SVP folgte ein Drittel nicht der Parteiparole und stimmte der Vorlage zu. Anhänger der SPS und der CVP folgten grossmehrheitlich ihren befürwortenden Parteien, von den Anhängern der FDP. Die Liberalen folgten hingegen weniger als zwei Drittel der Ja-Empfehlung ihrer Partei. Die Zustimmung zur Vorlage war bei Jungen, Frauen, städtischen Regionen, höheren Einkommen und höherem Bildungsstand am grössten, unter den 50- bis 59-Jährigen und unter Autopendlern am tiefsten. Während des Abstimmungskampfes dominierte das Pro-Lager die Inseratespalten der Schweizer Tagespresse: 93,8% der Inserate warben für die Zustimmung zur Vorlage. In den Inseraten der Befürworter wurde die Wichtigkeit der Vorlage für den öffentlichen Verkehr (und damit für die Schweiz) betont: Der Hauptslogan lautete „Ein guter Zug für die Schweiz.“ Die Gegner der Vorlage legten den Schwerpunkt ihrer Inseratekampagne auf die hohen Kosten und auf regionale Interessen. Die Zustimmung zu FABI fiel etwa gleich deutlich aus wie die Zustimmung zu den früheren Eisenbahn-Grossvorlagen NEAT (1992) und Finöv (1998): Bei einer Beteiligung von 55.0% stimmten 1'776'688 Stimmberechtigte zu (62.0%), 1'088'210 lehnten ab (38.0%). Am deutlichsten angenommen wurde die Vorlage in den Kantonen Genf (mit 76.6% Ja), Waadt (73.9%), Basel-Stadt (72.3%) und Tessin (71.8%), abgelehnt wurde sie nur im Kanton Schwyz (mit 50.5% Nein).

Abstimmung vom 9. Februar 2014

Beteiligung: 56,24%
Ja: 1 776 878 (62,02%)
Nein: 1 088 176 (37,98%)

Parolen:

- Ja: FDP (2*), CVP, SPS, EVP, CSP, GPS, GLP, BDP, SGV, SBV, SGB, TravS.
- Nein: SVP, EDU
- Stimmfreigabe: economiesuisse.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.06.2016
NIKLAUS BIERI

Am 5. Juni 2016 hatte die Stimmbevölkerung über die **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** zu befinden. Der Abstimmungskampf begann ausgesprochen früh: Rund drei Monate vor dem Abstimmungstermin wurden in den Printmedien erste Pro-Inserate geschaltet, und bereits im Wahlherbst 2015 war das Logo der Milchkuh-Initiative (eine Kuh auf Rädern) auf Inseraten von Nationalrats-Kandidierenden aufgetaucht. Die Milchkuh-Initiative war, zumindest an der Anzahl von Inseraten in Printmedien gemessen, die umstrittenste Vorlage des Abstimmungstermins, an welchem vier weitere nationale Vorlagen zur Abstimmung kamen. Die Pro-Seite strich einerseits die Gerechtigkeit heraus, die den von Steuern und Abgaben gebeutelten Automobilisten mit der Initiative widerfahren sollte, andererseits beschwor sie den Bedarf an Mitteln für die vernachlässigte Strasseninfrastruktur, betonte die Wichtigkeit eines funktionierenden Strassenverkehrs für die Wirtschaft und wehrte sich prophylaktisch gegen eine Benzinpreiserhöhung. Die Gegnerschaft stellte die Initiative als "Raubzug auf die Bundeskasse" dar und legte den Fokus ihrer Kampagne auf Sparmassnahmen, die im Falle einer Annahme der Initiative in verschiedenen Bereichen, namentlich aber bei der Bildung, der Landwirtschaft und im öffentlichen Verkehr, notwendig würden. Zwar hatten frühe Umfragen eine Mehrheit

für die Initiative konstatiert, doch am Tag der Abstimmung fiel das Verdikt deutlich gegen die Vorlage aus: Bei einer Stimmbeteiligung von 46.8% stimmten nur 29.2% Ja. Die VOX-Analyse ergab, dass Nein-Stimmende fürchteten, die Annahme würde zu Finanzierungsverschiebungen führen, was Sparübungen in anderen Bereichen zur Folge hätte. Die Ja-Stimmenden votierten dafür, weil sie es für richtig hielten, dass das Steuergeld auch da ausgegeben wird, wo es generiert wird. Zudem sahen Ja-Stimmende einen grossen Finanzierungsbedarf beim Strassenausbau und bei Stauverminderungsmassnahmen.

Abstimmung vom 5. Juni 2016

Beteiligung: 46.8%
Ja: 709'974 (29.2%) / Stände: 0
Nein: 1'719'661 (70.8%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

- Ja: SVP, Jungfreisinnige
 - Nein: BDP (1)*, CVP, EVP, FDP, SP, GLP, GPS.
- *in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ⁶

Strassenverkehr

Le **référéndum** contre la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une **redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, lancé par l'Association Suisse des transports routiers (ASTAG), a **abouti** au mois d'avril avec 189'707 signatures.

Par conséquent, en septembre, les citoyens helvétiques ont été appelés à se prononcer sur la RPLP. Cette redevance est liée à la charge transportée et à la distance parcourue. Elle doit remplacer la taxe actuelle (un montant forfaitaire par année) dès 2001. **C'est avec une majorité de 57,2% que le peuple a accepté la RPLP**, et avec 14 cantons et 4 demi, au terme d'une campagne très disputée et d'un scrutin marqué par un taux de participation élevé. Les résultats de la votation ont montré un clivage entre les communes urbaines et les communes rurales. Les villes se sont prononcées nettement en faveur de la redevance (64% de oui), alors que les communes rurales l'ont franchement rejetée (45% de oui). Contrairement aux votations précédentes qui touchaient aussi la politique des transports, les différences entre les régions linguistiques ont été dans ce cas relativement faibles. La Suisse italienne a le plus fortement approuvé la RPLP (67%), précédant la Suisse alémanique (58%) et la Suisse romande (52%).

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Votation du 27 septembre 1998

Participation: 51,0%
Oui : 1 355 735 (57,2%) / 14 4/2 cantons
Non : 1 014 370 (42,8%) / 6 2/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PDC (2*), PRD (13*), PS, PE, PdT, PCS, AdI, PEP; USS, UCAPS, CSC, Vorort.
- Non : UDC (1*), PL, PdL, UDF; ASTAG, USAM, Centre patronal, ACS.
- Liberté de vote : DS (4*).

* Recommandations différentes des partis cantonaux.

La **campagne** précédant le vote a été particulièrement intense et conflictuelle en raison de ses implications multiples et enchevêtrées. Les **partisans** ont estimé que la RPLP avait un rôle clé dans la politique suisse des transports, car elle permettait de rétablir l'équilibre des chances entre le rail et la route et de financer les nouvelles transversales. Ils ont rappelé que la RPLP autoriserait un désengorgement des routes et préserverait l'environnement, en réalisant le principal objectif de l'Initiative des Alpes. Les partisans ont également insisté sur le lien entre la RPLP et la politique d'intégration européenne de la Suisse. Sans la taxe, il serait impossible d'abandonner la limite des 28 tonnes et donc de signer les accords bilatéraux avec l'UE. En outre, ils ont estimé qu'un refus mettrait en péril des milliers d'emplois dans la construction, l'industrie ferroviaire

et les entreprises de chemins de fer.

Dans les rangs des **opposants**, l'ASTAG a axé la campagne sur les répercussions économiques de la nouvelle taxe. L'association a estimé que la RPLP provoquerait une hausse de l'imposition d'un camion de 28 tonnes, de CHF 4'000 actuellement à CHF 56'000 par année. Selon l'association des routiers, chaque ménage suisse devrait assumer cette hausse à hauteur de CHF 500 par année. A cet argument, le Conseil fédéral a répondu par ses propres estimations (des experts du DETEC): la RPLP entraînerait une charge annuelle de CHF 11 à 55 par ménage et un renchérissement minime pour l'économie en raison du gain de productivité lié à l'autorisation des 40 tonnes. Les opposants ont également douté des effets de la RPLP sur le transfert de la route au rail du trafic de marchandises. Ils ont craint que la taxe ait des effets négatifs pour les régions périphériques et de montagne. Ils ont refusé aussi toute implication européenne du scrutin et redouté le non respect de l'affectation des recettes prévue par la Constitution. Finalement, les opposants ont estimé que la RPLP mettrait en danger plus de 30'000 emplois.⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Déposée en 1996 avec 108'000 signatures, l'initiative populaire pour la réduction du trafic **Actif-traffic** (appellation initiale rétro-traffic) a été soumise au vote le 12 mars. Celle-ci demandait à la Confédération, aux cantons et aux communes de «réduire de moitié le trafic routier motorisé dans les dix ans» qui suivraient son acceptation. Le but des initiants était de réduire le nombre de kilomètres parcourus en Suisse, estimés à 56 milliards par an, pour atteindre celui de 28 milliards, niveau de 1970. L'initiative excluait les transports publics de ce calcul et voulait permettre aux communes de restreindre le trafic sur leurs artères. Elle laissait le libre choix aux autorités pour atteindre le but fixé. Actif-traffic était soutenu par les Verts, les associations de protection de l'environnement et du bout des lèvres par le PS. L'Union syndicale suisse (USS) a laissé liberté de vote, alors que la FTMH et la Confédération des syndicats chrétiens s'y opposaient. Pour les partisans de l'initiative, celle-ci permettait d'atteindre, grâce à l'abaissement du trafic, une meilleure qualité de vie et des transports publics de plus haute qualité. Les adversaires, à savoir le Conseil fédéral, le parlement et la totalité des partis de droite, estimaient qu'Actif-traffic menaçait les 130'000 places de travail dans les secteurs des transports routiers, de l'automobile et du tourisme et que les mesures proposées pour atteindre les objectifs étaient paralysantes, non seulement pour l'économie nationale (péages routiers, fermetures de rues, écobonus de CHF 2 par litre d'essence, hausses des taxes de parcage...), mais aussi pour les accords bilatéraux. Moritz Leuenberger a surenchéri en affirmant que l'initiative se trompait de cible en combattant la mobilité. A ce qu'il considérait comme une utopie aux accents dirigistes, il a opposé le bilan de sa politique des transports: des prescriptions renforcées sur les gaz d'échappement et sur le bruit, la taxe poids lourd dont l'introduction était imminente, la loi sur le CO2, la réforme écologique de la fiscalité décidée par le parlement, celle des chemins de fer ainsi que plusieurs améliorations dans le domaine de la sécurité

Initiative pour la réduction du trafic – Actif-traffic **Votation du 12 mars 2000**

Participation : 41,6 %
Oui: 415 605 (21,3%) / 0 cantons
Non: 1 532 518 (78,7) / 20 6/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non: PDC, PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; USCI, USAM, USP.
- Liberté de vote: PdT, USS.

* Recommandations différentes des partis cantonaux⁸

Réaffirmant son opposition à l'initiative "**Rue pour tous**", le Conseil fédéral a proposé, comme promis, des mesures incitatives destinées aux cantons et communes afin d'améliorer la sécurité des zones urbaines. Les modalités d'aménagement des zones 30 km/h seront simplifiées, dans le sens que les communes pourront librement définir l'ampleur de ces zones et le type de routes où elles seront installées. Moritz Leuenberger proposait cependant d'en exclure les routes principales, ainsi que celles qui sont affectées à la "circulation générale". Il invitait en outre les communes à créer des zones de rencontre qui auraient les mêmes caractéristiques que les anciennes rues résidentielles, mais ne seraient pas limitées aux quartiers d'habitation. L'application porterait sur les quartiers commerciaux ou artisanaux. Donnant suite à une requête formulée par différents milieux, le DETEC souhaitait enfin recommander aux automobilistes de circuler de jour avec les phares allumés. Si les opposants ne remettaient pas en question la nécessité de diminuer le nombre d'accidents et d'accroître la sécurité dans les localités, ils s'opposaient aux moyens et au montant de la mise en œuvre de l'initiative. Pour son initiateur – l'ATE –, la Confédération devait dans un délai d'un an après son acceptation abaisser la vitesse maximale générale de 50 km/h à 30 km/h. Cette mesure serait obtenue en entreprenant des travaux nécessaires évalués à CHF 1 milliard: îlots, giratoires, rétrécissements de routes, nouveau revêtement, marquage, signalisation, passages protégés et gendarmes couchés. Les Verts et le PS ont apporté leur soutien à cette initiative. Les adversaires contestaient le montant des travaux, qu'ils estimaient à CHF 2 milliards, et se sont mobilisés contre une généralisation de la vitesse maximale. Ils ne pensaient pas que des signalisations en début de localité suffisaient à abaisser la vitesse des véhicules. Seuls des aménagements routiers coûteux permettaient de discipliner les automobilistes. De plus, l'initiative engendrerait, d'après eux, un risque d'embouteillage et un grave problème pour les transports publics, car ceux-ci n'étaient pas mentionnés parmi les exemptés. Ils perdaient ainsi leur avantage concurrentiel avec l'obligation de circuler à 30 km/h. Ces arguments étaient avancés par les partis bourgeois, les milieux économiques et automobiles, le TCS et même le Bureau suisse de la prévention des accidents.

Initiative populaire "Rues pour tous"

Votation du 4 mars 2001

Participation : 55,8%
Oui : 525 609 (20,3%)
Non : 2 063 314 (79,7%) / (20 6/2 cantons)

Mots d'ordre :

- Oui: PS, Verts, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non : PDC (2*), PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; Economiesuisse, USAM, USP, USS.
- Liberté de vote: PdT

* Recommandations différentes des partis cantonaux ⁹

Afin de promouvoir l'initiative « **Pour un dimanche sans voitures par saison** », ses partisans ont joué sur son côté émotionnel, à savoir une utilisation inédite du temps et de l'espace. Il s'agissait d'expérimenter de nouveaux modes de vie (animations spontanées) et formes de mobilité sans danger (vélo, rollers, randonnée...), en particulier pour les plus vulnérables. La population pourrait aussi jouir de journées sans nuisances sonores. Le PS et les Verts se sont ralliés à cette argumentation. Le camp des opposants était composé du Conseil fédéral, des partis de droite (UDC, PRD, PDC, PLS) et des lobbies automobiles et économiques. Ces derniers y voyaient une mesure autoritaire, allant à l'encontre de la liberté individuelle. L'initiative serait même dangereuse car certains véhicules continueraient de circuler. De plus, l'impact écologique serait faible. D'après les opposants, son acceptation aurait des retombées négatives pour le tourisme, l'économie et les travailleurs du dimanche. Elle discriminerait également les habitants de régions périphériques mal desservies en transports publics et bloquerait le trafic international. Les accords bilatéraux signés avec l'UE assurant la liberté des transports seraient ainsi violés.

Initiative „Pour un dimanche sans voitures par saison“

Votation du 18 mai 2003

Participation: 50%
Oui: 881 953 (37,6%) / cantons 0

Non: 1 460 794 (62,4%) / cantons 20 6/2

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS, UDF; USS.

– Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PL; UCAPS, Economiesuisse, USAM, USP.

– Liberté de vote: CSC

* Recommandations différentes des partis cantonaux ¹⁰

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.02.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les opposants au **contre-projet de l'initiative Avanti** se sont fortement engagés durant la **campagne précédent la Votation**. Leurs arguments se sont concentrés sur deux éléments : la construction du tunnel du Gothard, qui sabotait l'objectif d'un transfert du trafic des marchandises de la route au rail, et les coûts très élevés de réalisation de l'initiative (oscillant entre CHF 30 et 40 milliards), alors que l'Etat devait opérer des restrictions budgétaires. Les opposants craignaient également que l'extension de certaines capacités routières favorise un engorgement du réseau. Le PS, les Verts, les organisations de protection de l'environnement, les syndicats, ainsi que le PDC, contre la recommandation de la direction de son parti, ont apporté leur soutien aux adversaires du contre-projet. Les partisans d'Avanti ont pu compter sur l'appui du PRD, de l'UDC et des associations d'entrepreneurs. L'UDC a toutefois reproché à ses partenaires « leur mollesse » et leur manque d'engagement dans la campagne en comparaison de leurs rivaux. Les partisans ont vanté le concept du contre-projet qui permettait à la fois de promouvoir le trafic privé et les transports publics, et dont le financement était assuré à long terme par l'utilisation des taxes à affectation spéciale payées par les automobilistes. Ils récusaient les chiffres avancés par les opposants et avançaient à la place la somme de CHF 20 milliards. Tout en défendant le texte soumis au vote, Moritz Leuenberger, ministre en charge du dossier, n'a pas caché ses réserves sur les modifications apportées par le parlement. Il a estimé qu'il appartenait à ce dernier de défendre ses propositions.

Contre-projet de l'Assemblée fédérale relatif à l'initiative populaire "Avanti" Votation du 8 février 2004

Participation : 45,6%

Oui : 800 632 (37,2%) / cantons: 0

Non : 1 351 500 (62,8%) / cantons: 20 6/2

Mots d'ordre:

– Oui : PRD (1*), UDC (5*), PLS, PSL, Lega ; Economiesuisse, USAM.

– Non : PS, PDC (5*), PES, PEC, PCS, PST, DS, UDF ; USS, CSC.

* Recommandations différentes des partis cantonaux

Le contre-projet Avanti a été **rejeté par 62,8% des votants et tous les cantons**. La plus forte opposition a été enregistrée aux Grisons (74,5% de non), à Uri (73,6%) et au Valais (71,8%). A l'autre bout de l'échelle, le Tessin (55,7%), Zoug (58,1%) et Schwyz (58,3%) se sont montrés les plus favorables. D'après les résultats de l'analyse Vox, il y a des différences entre les diverses régions linguistiques quant au rejet du contre-projet. Alors qu'en Suisse allemande et au Tessin le motif principal du rejet est d'empêcher la construction du second tube du Gothard, la Suisse francophone met en exergue l'importance des coûts. Les partisans et adversaires du contre-projet se sont rejoints sur la nécessité d'investir dans les transports publics d'agglomérations. Selon l'Analyse Vox, le comportement de vote dénote un fossé gauche/droite : les personnes à gauche de l'échiquier politique rejettent le contre-projet, tandis que celles qui se situent à droite l'acceptent de justesse. La position relative à la politique de protection de l'environnement a influencé la décision de manière quasi identique. Le comportement des sympathisants des partis montre que le scepticisme s'était largement répandu dans le camp bourgeois. A l'inverse, la gauche a su motiver ses sympathisants à participer au vote. Deux tiers de sympathisants du PDC ont suivi la recommandation de leur parti. ¹¹

Am 23. September 2012 stimmte die Thurgauer Stimmbevölkerung über die **Erweiterung des Strassennetzes um die Bodensee-Thurthalstrasse (BTS)** und die Oberlandstrasse (OLS) ab. Die Regierung und der Grosse Rat empfahlen den Stimmberechtigten ein Ja, weil sie sich von den neuen Verkehrsachsen eine Entlastung der Dörfer und Städte im Mittel- und Oberthurgau erhofften. Der Grosse Rat hatte den Grundsatzentscheid (Netzbeschluss) wegen seiner grossen Bedeutung von sich aus der Volksabstimmung unterstellt. Die Stimmbevölkerung unterstützte das Vorhaben mit 54.6 Prozent Ja-Stimmen bei einer Beteiligung von hohen 54.4 Prozent.¹²

Am 28. Februar 2016 fand die Volksabstimmung über das **Referendum** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) statt. Bei einer hohen Stimmbeteiligung von 63.5% entschied eine Mehrheit von 57% für den Bau einer zweiten Röhre. Die beiden am stärksten betroffenen Kantone Uri und Tessin sagten beide Ja (UR 53.0%, TI 57.8%). Nein sagten nur die Kantone Waadt (45.5%) und Genf (45.2%): Sie profitieren von der Gotthardroute nicht und hielten eigene Umfahrungs- und Agglomerationsprojekte für dringender. Dem Urnengang war ein intensiver Abstimmungskampf vorausgegangen, der zwar nicht so polarisiert und emotional aufgeladen geführt worden war, wie bei der am gleichen Termin zur Abstimmung kommenden "Durchsetzungsinitiative". In Bezug auf die Inserate in den Printmedien war das Referendum gegen die zweite Gotthardröhre aber die mit Abstand präsenteste Vorlage des Abstimmungswochenendes. In ihren Inseraten warben die Befürworter, deren Kampagne von einem bürgerlichen Komitee geführt wurde, mit mehr Sicherheit im Tunnelverkehr und beschworen den nationalen Zusammenhalt. Sowohl Pro- als auch Contra-Seite warben mit der Solidarität für den Kanton Tessin: Die Befürworter der zweiten Röhre liessen verlauten, das Tessin dürfe nicht isoliert oder abgehängt werden. Die Gegner (unter der Federführung des VCS) erklärten die zweite Röhre hingegen zum "vergifteten Geschenk", welches dem Tessin noch mehr Luft- und Gesundheitsbelastungen bringe – Solidarität mit dem Tessin müsse deshalb bedeuten, eine zweite Röhre abzulehnen. Zudem sei die Vorlage eine Mogelpackung, da sie verfassungswidrig und quasi durch die Hintertür die Strassenverkehrskapazitäten am Gotthard verdopple. Dass die Mittel für eine zweite Röhre in den Städten und Agglomerationen mehr für den Strassenverkehr bewirken könnten als im Gotthardmassiv, war ein Argument des bürgerlichen Nein-Komitees. Laut der VOX-Analyse zur Abstimmung war für die Ja-Stimmenden massgebend, dass sie das Vorhaben einer zweiten Röhre als wichtig für die Verkehrssicherheit im Gotthardstrassentunnel erachteten. Ja-Stimmende befürworteten zudem eher einen Kapazitätsausbau auf der Nord-Süd-Achse und hätten das Gefühl gehabt, dass die vorgeschlagene Lösung für die Tunnelsanierung die beste sei. Die Nein-Stimmenden begründeten ihre Wahl bei der Nachbefragung mit der Umweltbelastung, die durch den Tunnel entstehe, mit den hohen Kosten und mit der Befürchtung, dass der Tunnel entgegen den Versicherungen der Regierung doch zum Kapazitätsausbau genutzt werde.

Abstimmung vom 28. Februar 2016

Beteiligung: 63.5%
Ja: 1'883'859 (57.0%) / Stände: 18 6/2
Nein: 1'420'390 (43.0%) / Stände: 2

Parolen:

- Ja: SVP, FDP, CVP (2)*, BDP, EDU, MCG
- Nein: SP, GPS, GLP, EVP, PdA, CSP

* in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen¹³

Eisenbahn

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui.** Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en perçant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Votation du 29 novembre 1998

Participation: 37,7%

Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons

Non : 634 714 (36,5%) / 13/2 cantons

Mots d'ordre:

– Oui : PS, PRD (6*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.

– Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.

– Liberté de vote: USAM.

* Recommandations différentes des partis cantonaux. ¹⁴

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

Winterthour sans rebroussement.¹⁵

KANTONALE POLITIK
DATUM: 06.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Februar hiessen die Bündnerinnen und Bündner mit 72% Ja-Stimmen den Verpflichtungskredit von CHF 20 Mio. für den Bau der **Porta Alpina** in Sedrun gut. Regierung und Parlament Graubündens hatten dem Souverän einstimmig ein entsprechendes Gesamtpaket mit Vor- und Hauptinvestitionen für den NEAT-Anschluss in die obere Surselva vorgelegt, sämtliche Parteien und Verbände hatten um Zustimmung geworben. Zusammen mit der Beteiligung der Surselva von CHF 5 Mio. bringt Graubünden damit die Hälfte der veranschlagten Kosten von CHF 50 Mio. auf. Den Rest soll der Bund bezahlen; bisher hat das Bundesparlament einen Anteil an der Vorinvestition von CHF 7,5 Mio. verabschiedet. Im Mai erteilte das UVEK dem Kanton die Baubewilligung für Vorinvestitionen in der Grössenordnung von CHF 15 Mio. unter der Auflage, dass sich die Realisierung des Gotthard-Basistunnels nicht verzögert und dass der Kanton mit dem noch zu bestimmenden Betreiber der Porta Alpina ein Betriebskonzept ausarbeitet.¹⁶

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.¹⁷

Luftfahrt

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.)¹⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Saisi d'une **initiative populaire cantonale visant à réduire les nuisances sonores de l'aéroport de Zurich** par un plafonnement du nombre de mouvements d'appareils (250'000/an; 260'000 en 2006) et une interruption des vols durant neuf heures la nuit (en 2006: six heures), le Grand conseil zurichois a adopté un contre-projet censé permettre de lutter contre le bruit des avions sans entraver la croissance de l'aéroport. A la limitation, jugée rigide, voulue par les initiants, elle a préféré l'édiction d'une limite à 320'000 mouvements/an et une interdiction de vol durant sept heures pendant la nuit. Dans les urnes, l'initiative, soutenue par les Verts, le PS et les organisations écologistes, a été rejetée par 63% des votants, alors que le contre-projet a été approuvé dans une proportion identique. Le PRD, le PDC, l'UDC, Swiss et Flughafen Zürich AG, qui craignaient pour le développement économique de la région, ont fait part de leur soulagement. Le peuple zurichois devra toutefois encore voter sur trois autres initiatives visant toutes à réduire le nombre de vols et étendre la durée du repos nocturne.¹⁹

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.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à son approbation par les chambres l'année précédente, l'arrêté portant modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale afin de **créer un financement spécial en faveur du trafic aérien** a été soumis au **vote du peuple et des cantons** à l'automne de l'année sous revue. La création de ce fonds spécial doté d'environ CHF 40 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique n'a pas suscité les passions dans une campagne de votation nettement dominée par les initiatives populaires « pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre » et surtout « contre la construction de minarets ». Les partis gouvernementaux ont soutenu le projet, à l'exception du parti socialiste qui a laissé la liberté de vote, alors que son groupe parlementaire avait unanimement rejeté le projet l'année précédente. Les partisans ont souligné que la création de ce fonds est censée garantir que les taxes sur les carburants ne profitent plus exclusivement au trafic routier mais aussi au trafic aérien. À l'inverse, le camp des opposants, réunissant les Verts, le PEV, le PCS et le PdT, a critiqué les nuisances environnementales dues à l'aviation et jugées autrement plus graves que celles du trafic routier. Si les organisations patronales ont appelé à approuver le projet, les syndicats n'ont pas émis de mots d'ordre. Parmi les organisations de protection de l'environnement, seule l'ATE a pris position, laissant la liberté de vote.

Votation du 29 novembre 2009

Participation : 52,6%

Oui : 1 609 682 (65,0%) / cantons : 20 6/2

Non : 867 113 (35,0%) / cantons : 0

Mots d'ordre :

– Oui : PLR, PDC, UDC, UDF, PBD, Lega, Verts libéraux ; USAM, Economiesuisse, USP.

– Non : Verts, PCS, PEV, PdT.

– Liberté de vote : PS, DS ; ATE

Au terme de cette terne campagne, l'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien a été approuvé par 65% des citoyens et citoyennes et par tous les cantons. Grâce à la mobilisation suscitée par les autres objets, le taux de participation s'est élevé à 52,6%. Sans surprise, l'approbation a été la plus forte dans les cantons aéroportuaires de Genève (72,5%) et Zurich (69,2%).²¹

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 Ausbauperbot unter anderem auch einen Verzicht auf sogenannte Schnellabrollwege und eine Aufhebung der Südanflüge forderte.²²

Post und Telekommunikation

La **campagne** contre l'initiative populaire « Services postaux pour tous » a été marquée par le refus des partis gouvernementaux de droite d'assumer leur responsabilité. Ceux-ci ont prétexté leurs engagements sur les autres objets soumis à votation. Par défaut, le leadership a été confié au Parti libéral suisse. Les adversaires de l'initiative ont également connu la défection des milieux économiques et du patronat, qui ont refusé de mettre de l'argent à disposition. Les opposants rejetaient l'initiative, car deux de ses exigences – un réseau de bureaux postaux couvrant tout le territoire et la consultation des communes sur les décisions qui les concernent – avaient déjà été prises en compte par la révision de la loi sur la Poste et son ordonnance. Sur la troisième exigence – la garantie d'une subvention fédérale de CHF 500 millions si La Poste ne peut plus financer ses services de base, ni par son monopole sur les lettres, ni par les redevances des opérateurs privés –, les **adversaires** la qualifiaient « d'impôt postal ». Ils **refusaient de figer l'infrastructure de La Poste dans la Constitution**. D'après eux, l'initiative allait à l'encontre des efforts de rationalisation et de modernisation entrepris par La Poste face aux nouveaux défis (recul des volumes de courrier, abaissement de la limite du poids du monopole postal, nouvelles tendances SMS-E-mails). Les **initiants** rétorquaient que la mission de La Poste est avant tout de **garantir le service à toute la population dans tout le pays**. De ce fait, il était nécessaire de maintenir le réseau et les prestations complètes, de manière à ce qu'une large population (personnes âgées, en périphérie, handicapées) ne soit pas prétéritée. Les initiants considéraient que le service public n'était pas une activité économique ordinaire et l'initiative se voulait être un signal clair face aux risques de démantèlement et de privatisation de La Poste. Sur la question des coûts, ils estimaient que tant que le monopole de La Poste ne serait pas touché, il n'y aurait pas de nécessité pour l'Etat de passer à la caisse. Les radicaux de Genève et du Valais, les démocrate-chrétiens du Jura, des Grisons et de Neuchâtel, les démocrates du centre du Valais, ainsi qu'un comité bourgeois en faveur de l'initiative et les Démocrates suisses, sont venus apporter leur soutien aux initiants. Alors que la direction combattait l'initiative, elle a interdit à ses employés de manifester toute forme de soutien durant le temps de travail.

« Initiative populaire Services postaux pour tous »

Votation du 26 septembre 2004

Participation : 53,5%
Oui : 1 259 114 (49,8%) / cantons 9 1/2
Non : 1 247 771 (50,2%) / cantons 11 5/2

Mots d'ordre:

- Oui : PS, PES, PEV, PCS, PST, DS, Lega ; USS, CSC.
 - Non : PRD (1*), PDC (3*), UDC (1*), PLS, UDF ; Economiesuisse, USAM, USP.
- * Recommandations différentes des partis cantonaux²³

Am 5. Juni 2016 befand das Stimmvolk an der Urne über die **Volksinitiative „Pro Service public“**. Nachdem Bundesrat und Parlament die Initiative deutlich abgelehnt und keine Partei die Initiative unterstützt hatte, begann der äusserst einseitige Abstimmungskampf erst drei Wochen vor dem Abstimmungswochenende – die Gegnerschaft war von Umfrageergebnissen aufgeschreckt worden, welche einen knappen Ausgang vermuten liessen. Das Abstimmungsergebnis war schliesslich deutlich: Nur knapp ein Drittel der Stimmenden nahm die Initiative an. Die VOX-Analyse ergab, dass der häufigste Grund für die Ablehnung der Initiative die Meinung war, der Service public werde durch die Initiative nicht gestärkt, sondern eher geschwächt. Zudem sei die Grundversorgung in der Schweiz bereits sehr gut. Viele Nein-Stimmende meinten auch, es müsse den bundesnahen Betrieben weiterhin möglich sein, Gewinne zu erzielen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Ja-Stimmende

wollten den Service public insgesamt verbessern und hofften, mit der Annahme der Initiative spezifische Leistungen – etwa Poststellen und Bahnschalter – zu erhalten. Auch die als unangemessen empfundene Lohnungleichheit in bundesnahen Betrieben wurde als Grund für die Zustimmung zur Initiative angegeben.

Abstimmung vom 5. Juni 2016

Beteiligung: 46.77%

Ja: 784'303 (32.4%) / Stände: 0

Nein: 1'637'707 (67.6%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

- Ja: -

- Nein: BDP (1)*, CVP, EVP, FDP, GLP, GPS, SP, SVP (1)*.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ²⁴

1) APS-Inserateanalyse zum 12.02.2017; VOTO Bericht; NZZ, 4.2.17; AZ, Blick, Lib, NZZ, 13.2.17

2) LT, 28.4.00.

3) NZZ und CdT, 27.1.11; Presse vom 16. und 17.5.11.

4) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".

5) Bernhard et al. (2014). APS-Inserateanalyse der eidg. Abstimmung vom 9.2.14; Sciarini et al. (2014): VOX-Analyse der eidg. Abstimmungen vom 9.2.14; NZZ, 10.2.14

6) APS-Inserateanalyse_20160605.pdf; VOX-Analyse vom 5. Juni 2016; NZZ, 4.6.16; CdT, Lib, NZZ, SGT, TA, 6.6.16

7) FF, 1998, p. 2330 s.; FF, 1998, p. 4852 s.; presse du 28.9.98; communiqué de presse de l'OFS du 22.10.98.; Presse des 5.5, 13.5, 18.5, 20.6, 14.8, 17.8 et 28.8.98; NZZ, 30.6.98; BZ, 12.8.98; 24 Heures, 10.9.98; LT, 16.9.98.

8) LT, 8.1, 1.2 et 11.2.00; TG, 15.1.00.

9) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.

10) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.

11) FF, 2004, p. 2045 s; Hirter, Hans / Linder, Wolf, Vox, Analyse des votations fédérales du 8 février 2004, Berne 2004; presse du 9.2.04.; Presse du 9.2.04.; Presse du mois de janvier.

12) Resultate der Abstimmung im Kanton TG zum Netzbeschluss vom 23.9.12

13) APS-Inserateanalyse 28. Februar 2016; VOX Analyse de la votation fédérale du 28 février 2016; NZZ, 27.2.16; CdT, LMD, NZZ, SGT, TA, 29.2.16

14) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.

15) LT, 8.5.01; 24h, 24.9.01.

16) Presse vom 13.2. und 6.5.06.

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

18) 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).

19) NZZ, 6.2, 21.2, 24.2 et 28.3.07; presse du 26.11.07.

20) AZ et NZZ, 28.9.09.

21) FF, 2010, p. 3117 ss.; presse du 30.11.09.; Presse du 26.9.09 (CF); Lib. et NZZ, 13.10.09; SN, 22.10.09; BaZ, LT et NZZ, 27.10.09; BaZ, NZZ et SGT, 30.10.09; BaZ et NZZ, 6.11.09; SZ, 9.11.09; SGT, 11.11.09; SN, 14.11.09; NLZ, 17.11.09.

22) NZZ, 3.11. und 17.11.11; AZ, 8.11.11; LT, 21.11.11; Lib., 25.11.11; Presse vom 28.11.11.

23) Presse du mois de juillet, août et septembre 2004.

24) APS-Inserateanalyse; VOX-Analyse vom 5. Juni 2016