

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Kretschmann, Winfried, Deutschland, 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

Bieri, Niklaus
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Zürich, Deutschland, 2011 – 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1

Abkürzungsverzeichnis

APK-SR Aussenpolitische Kommission des Ständerates
KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU Europäische Union

CPE-CE Commission de politique extérieure du Conseil des Etats
CTT-CE Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE Union européenne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 02.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai des Berichtsjahrs wählte Baden-Württemberg den Grünen Winfried Kretschmann zum Ministerpräsidenten und es zeichnete sich ab, dass die Verhandlungen im Fluglärmdossier für die Schweizer Seite schwieriger werden dürften. So hielt die baden-württembergische Regierungskoalition aus Grünen und SP in ihrer Regierungserklärung denn auch fest, an der durch Deutschland einseitig verordneten Flugraumsperre festhalten zu wollen. Später stellte sich die neue baden-württembergische Regierung auf Druck der deutschen Fluglärmgegner auch hinter die Forderungen der Stuttgarter Erklärung von 2009, die zusätzlich zur Flugraumsperre eine Begrenzung der Anflüge über Süddeutschland auf 80'000 im Jahr fordert. Hinter die Stuttgarter Erklärung stellten sich auch der deutsche Bundestag mit der Unterstützung einer entsprechenden Petition sowie der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer nach einem Treffen mit süddeutschen Bürgerinitiativen. Im August sorgte Bundesrätin Leuthard für weitere Verstimmung, als sie die süddeutschen Fluglärmgegner ihrer fehlenden Kompromissbereitschaft wegen mit Taliban verglich. Die Wogen vermochten sich erst nach einer öffentlichen Entschuldigung Leuthards sowie einem Gesprächsangebot aus Baden-Württemberg Anfang September wieder zu glätten. Unzufrieden mit den schleppenden Verhandlungen des Fluglärmdossiers formierten sich Anfang Oktober Politiker aus den Kantonen Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen zum parlamentarischen „**Arbeitskreis Flugverkehr**“. Mit dem ähnlichen Ziel, den Streit endlich einer einvernehmlichen, konstruktiven Lösung zuzuführen, schloss sich zur gleichen Zeit das Netzwerk „Wirtschaft am Hochrhein“ zusammen. Die darin vereinten 19 Wirtschaftsverbände riefen die Schweizer Verkehrsministerin und ihren deutschen Amtskollegen in einem öffentlichen Brief dazu auf, das Dossier endlich einer nachhaltigen Lösung zuzuführen. Anfang Dezember legten die Verkehrsminister beider Länder das weitere Vorgehen fest, indem sie darüber informierten, bis Jahresende die Grundlagen zur Ausarbeitung einer einvernehmlichen Lösung präsentieren zu wollen.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Der im September des Vorjahres unterzeichnete Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz zur **Beilegung des langjährigen deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** wurde im Berichtjahr von beiden Parlamentskammern diskutiert und angenommen. Der Vertrag limitiert mit einer Sperrzeit von 18 bis 6.30 Uhr die Nordanflüge zum Flughafen Zürich, lässt aber den gekrümmten Nordanflug über Schweizer Gebiet zu und sorgt für Rechtssicherheit, was für die weitere Entwicklung des Flughafens von grosser Bedeutung ist. In Deutschland wurde die Ratifikation des Vertrags 2012 ausgesetzt, die Schweiz lehnte geforderte Nachverhandlungen aber kategorisch ab. Bei einem Besuch in Bern Ende Februar erklärte Winfried Kretschmann, Ministerpräsident von Baden-Württemberg, dem Abkommen in seiner derzeitigen Form könne von deutscher Seite nicht zugestimmt werden. Grund dafür war die unterschiedliche Auslegung des Vertrags: Während die Süddeutschen davon ausgingen, dass der Vertrag jährlich noch maximal 85'000 Anflüge über deutsches Gebiet zulasse, nannte der Bundesrat die Zahl von bis zu 110'000 Anflügen. Kretschmann betonte, dass eine rasche einseitige Ratifizierung seitens der Schweiz das Problem nicht löse. Als Erstrat debattierte der Ständerat am 7. März über den Vertrag. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates empfahl den Vertrag einstimmig zur Ratifizierung, er sei wichtig für die Rechtssicherheit und damit für die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens, der Volkswirtschaft der Region und des ganzen Landes. Eine Ablehnung des Vertrages enthalte zudem das Risiko, dass Deutschland einseitig wesentlich restriktivere Regelungen verfüge. Auch die Aussenpolitische Kommission (APK) des Ständerates empfahl die Ratifizierung einstimmig mit dem Ziel, einen langen Streit mit dem Nachbarland beizulegen. Bei den Ständesvertretern hielt sich die Begeisterung für den Vertrag in engen Grenzen. Es wurde in den Voten klar ausgedrückt, dass der Vertrag ein saurer Apfel sei, in den man beißen müsse, um noch restriktivere Regelungen zu verhindern. Einige Votanten beschwerten sich über Erpressung, nannten den Vertrag einen Knebelvertrag oder wiesen darauf hin, dass eine Schonung gerade des dünnstbesiedelten Gebietes rund um den Flughafen absurd sei. Trotzdem wurde zur Annahme des Vertrages

aufgefordert. Einzig Brigitte Häberli-Koller (cvp, TG) stellte klar, dass sie dem Vertrag nicht zustimmen könne, solange die innerschweizerische Verteilung des Fluglärms nicht geregelt sei. Auch in anderen Voten wurde gesagt, dass die eigentliche Schwierigkeit nicht in der Ratifizierung des Vertrages liege, sondern in seiner Umsetzung, in der es darum gehen werde, die Lärmbelastung fair auf die umliegenden Gebiete zu verteilen. Der Ständerat nahm den Entwurf mit 40 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Gleichentags wurde die Schweizer Klage gegen die einseitigen Restriktionen von Deutschland vom höchsten Gericht der Europäischen Union (EU), dem Europäischen Gerichtshofs EuGH, abgewiesen. Der Rechtsweg gegen die einseitigen Verfügungen war für die Schweiz damit ausgeschöpft. Der Nationalrat debattierte am 5. Juni über den Staatsvertrag. Während der Mehrheitsantrag Eintreten beantragte, forderte eine Minderheit Rickli (svp, ZH) die Sistierung der Vorlage, bis die offenen Fragen bezüglich Lärmverteilung innerschweizerisch geklärt seien, und eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) forderte die Rückweisung an die Kommission verbunden mit dem Auftrag, Fragen zu Sicherheit, Lärmbelastung und SIL-Verfahren (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) zu klären. Nach engagierter Debatte trat der Nationalrat schliesslich auf die Vorlage ein, die Minderheitsanträge wurden gegen den grösseren Teil der Fraktionen von Grünen, SP und SVP abgelehnt. Ein Einzelantrag Walter (svp, TG) wollte in den Bundesbeschluss aufnehmen, dass der Bundesrat bei der Umsetzung des Staatsvertrages auf eine angemessene regionale Verteilung der An- und Abflüge achten müsse. Nachdem verschiedentlich darauf hingewiesen worden war, dass der Antrag formaljuristisch falsch sei, zog ihn der Antragsteller zurück. Der Nationalrat nahm den Entwurf schliesslich mit 110 zu 66 Stimmen bei 8 Enthaltungen an. Die Fraktion der Grünen stimmte einstimmig gegen den Entwurf, die Fraktion der SP lehnte grossmehrheitlich ab und von der Fraktion der SVP war eine knappe Minderheit gegen die Vorlage. In der Schlussabstimmung vom 21. Juni entschied der Ständerat einstimmig und der Nationalrat mit 106 zu 76 Stimmen bei 8 Enthaltungen zugunsten des Bundesbeschlusses über den Staatsvertrag. Die Zustimmung der Bundesversammlung zum Staatsvertrag zog empörte Reaktionen vieler betroffener Regionen und Organisationen nach sich. Es zeigte sich, dass bei einem Inkrafttreten des Vertrages äusserst zähe innerschweizerische Verhandlungen zu erwarten sind. Der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer hielt im August in seiner Antwort auf eine Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/die Grünen fest, dass es das Ziel der Bundesregierung bleibe, mit dem Staatsvertrag den langjährigen Konflikt positiv zu lösen. Noch offene Fragen könnten mit einer Protokollerklärung völkerrechtlich verbindlich geregelt werden, ohne dass der Vertrag angetastet werden müsste. Einen Zeitpunkt für die Ratifizierung des Vertrags von Deutscher Seite nannte Ramsauer aber nicht.²

1) SoZ, 1.5.11; NZZ, 13.7. und 27.8.11; TA, 30.7. und 25.8.11; SoZ, 31.7.11; Presse vom 1.9.11; NZZ, 3.10. und 2.12.11; Swissinfo, 15.10.11.

2) BBl, 2013, S. 533; AB SR, 2013, S. 61 ff., 650; AB NR, 2013, S. 808ff., 1214; NZZ, 23.2., 8.3. und 22.5.13; TA, 15.8.13