

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Deutschland</b>
Prozesstypen	<b>Gerichtsverfahren</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Gerichtsverfahren, Deutschland, 2003 - 2011*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1

# Abkürzungsverzeichnis

**UVEK** Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

**EU** Europäische Union

**BAZL** Bundesamt für Zivilluftfahrt

---

**DETEC** Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

**UE** Union européenne

**OFAC** Office fédéral de l'aviation civile

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Luftfahrt

GERICHTSVERFAHREN  
DATUM: 24.06.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que la Confédération décidait de ne pas se joindre à la nouvelle action juridique de Swiss et Unique devant le Tribunal de Mannheim, le **Conseil fédéral** a joué la carte judiciaire en **portant plainte auprès de la Commission européenne** contre les restrictions de vol au-dessus du sud de l'Allemagne (pouvoi en nullité). Pour le gouvernement, celles-ci restreignaient de manière disproportionnée le trafic aérien sur l'aéroport de Kloten et violaient par conséquent l'accord bilatéral, avec à la clé des dommages importants pour la place économique suisse. Après avoir pris le pouls des cantons (AG, AR, AI, BL, BS, GL, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, ZG et ZH) et des entreprises (Unique, Skyguide et Swiss) concernés, le **DETEC a accepté que les vols d'approche puissent se faire par le sud** à partir de l'automne. Pour arriver à cette autorisation, le Conseil d'Etat zurichois a dû briser « un tabou » en cédant sur les approches par le sud. Les différents acteurs concédaient qu'il n'y avait pas d'autres possibilités d'exploiter l'aéroport. Il faut toutefois noter que la ville de Zurich continuait de refuser ces approches par le sud. Le délai à l'automne émanait d'une requête de la société de contrôle aérien Skyguide qui avait besoin d'une période d'adaptation. L'OFAC a interdit les atterrissages par le sud avant 6 heures, car l'étude d'impact sur l'environnement a montré que, si ceux-ci étaient autorisés, des régions trop étendues seraient exposées à des nuisances supérieures aux valeurs limites et autorisées. Ces restrictions ont également été appliquées dès l'automne aux approches sur la piste est. L'OFAC a approuvé l'autre requête d'Unique, à savoir les plans pour l'installation de l'ILS et le balisage d'approche sur la piste sud.<sup>1</sup>

GERICHTSVERFAHREN  
DATUM: 15.12.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

**La Commission européenne a rejeté la plainte du Conseil fédéral** contre les restrictions de vol allemandes. D'après elle, l'ordonnance allemande ne violait pas le principe de proportionnalité, ni ne discriminait la compagnie Swiss. Les mesures allemandes étaient justifiées et leurs effets limités ne pouvaient être atteints par d'autres moyens. Il n'y avait non plus de discrimination directe ou indirecte à ses yeux, car les transporteurs suisses et communautaires étaient pareillement soumis aux nouvelles règles. Le fait que Swiss soit plus touché que d'autres transporteurs avec de faibles parts de marché n'était pas suffisant pour établir une discrimination indirecte. Par ailleurs, Bruxelles était d'avis que l'accord bilatéral sur le trafic aérien constituait un échange de droits de trafic entre la Suisse et l'UE, mais que la Suisse ne participait pas pour autant au marché aérien intérieur européen comme elle croyait. N'adhérant pas aux conclusions de la Commission européenne, le **Conseil fédéral a décidé de faire recours contre cette décision auprès de la Cour de justice des Communautés européennes**. Il ne partageait pas l'appréciation de la Commission en ce qui concernait les répercussions effectives des restrictions, ni celle des bases juridiques. Selon lui, les restrictions étaient discriminatoires pour Swiss, parce que la compagnie, principale utilisatrice de l'aéroport de Kloten et ayant son centre opérationnel à Zurich, était la plus touchée. Par rapport à ses concurrents, elle était désavantagée dans son accès à l'espace aérien européen, ce qui constitue une discrimination indirecte. Quant à l'accord bilatéral, dont la Commission européenne l'a réduit à un seul échange de droits de trafic, le Conseil fédéral le concevait comme servant à ouvrir progressivement le marché du transport aérien à la Suisse. Les autorités fédérales tenaient donc à garantir que la Suisse puisse bénéficier des droits que lui confère l'accord.<sup>2</sup>

GERICHTSVERFAHREN  
DATUM: 16.02.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans la « bataille » juridique contre les restrictions allemandes de survol du sud de l'Allemagne, Unique et Swiss ont obtenu du Tribunal administratif de Leipzig l'autorisation de faire recours contre le jugement en première instance qui leur était défavorable. Comme annoncé en fin d'année 2003, le Conseil fédéral a déposé un **recours auprès de la Cour européenne de justice** contre les restrictions d'approche de l'aéroport de Zurich décidées par l'Allemagne. Le recours est dirigé contre la décision de la Commission européenne qui avait reconnu la légalité des mesures allemandes.<sup>3</sup>

**GERICHTSVERFAHREN**  
DATUM: 06.05.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Tribunal administratif allemand de Leipzig a décidé de reporter son verdict sur les **restrictions allemandes de survol du sud de l'Allemagne** (approche de Zurich), jusqu'à ce que la Cour de justice européenne ait créé une jurisprudence dans ce domaine.<sup>4</sup>

**GERICHTSVERFAHREN**  
DATUM: 08.01.2011  
SUZANNE SCHÄR

Ende 2010 hatte das Bundesgericht in wesentlichen Teilen einen Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts von 2009 zum vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich-Kloten gestützt. Die obersten Richter bestätigten die **Zulässigkeit des neuen Süd- und Ostanflugregimes**, das 2003 mit der durch Deutschland einseitig verfügten Beschränkung der Überflüge über süddeutsches Gebiet eingeführt worden war, um die Kapazität des Flughafens zu erhalten. Gleichzeitig wurde die Flughafenbetreiberin verpflichtet, weitere Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen, indem sie lenkungswirksamere Lärmschutzgebühren erhebt und binnen Jahresfrist ein Konzept für passive Schallschutzmassnahmen zur Lärmreduktion bei den morgendlichen Südanflügen vorlegt.<sup>5</sup>

---

1) LT, 23.5.03 (Conseil d'Etat ZH); 24h, 25.6.03; DETEC, communiqué de presse, 16.5 et 24.6.03.; Presse du 10.5 et 11.6.03; Lib., 10.6.03 (Swiss et Unique); DETEC, communiqué de presse, 9.5 et 10.6.03.

2) 24h, 16.12.03; DETEC, communiqué de presse, 15.12.03.; Presse du 6.12.03; DETEC, communiqué de presse, 5.12.03.

3) 24h, 18.1.04.; Presse du 17.2.04; DETEC, communiqué de presse, 16.2.04.

4) QJ, 6.5.05.

5) BGE-Entscheid 1\_C58/2010: NZZ, 19.12.2009; Presse vom 8.1.11.