

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Deutschland
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

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Verwaltungsakt, Deutschland, 2000 – 2012*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Malgré l'insistance du gouvernement thurgovien auprès de Moritz Leuenberger, la Confédération a refusé de financer ou de co-financer avec l'Allemagne la **construction de l'autoroute allemande B33** dans la région frontalière de la Thurgovie. Le gouvernement a évoqué le manque de bases constitutionnelles pour une collaboration ou une contribution financière dans le raccord avec l'A7.¹

Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die bereits vor Ostern durchgeführte **Kampagne gegen Taschendiebstähle im Zug** wurde auch vor Weihnachten 2012 wieder aufgenommen. Auf den Strecken Basel-Interlaken, Basel-Chur, Basel-Luzern sowie Basel-Mannheim informierten gemischte Patrouillen der Transportpolizei der SBB und der deutschen Bundespolizei die Fahrgäste über die Tricks von Taschendieben und über einfache Vorsichtsmassnahmen. Die Zunahme von Diebstählen und Gewalt in Zügen wurde im Berichtsjahr von den Medien thematisiert. Im ersten Halbjahr 2012 habe die Gewalt gegen SBB-Personal um 20%, jene gegen andere Bahnkunden um 93% zugenommen. Diebstähle seien um 60% häufiger vorgekommen als im Vorjahr. Die SBB mahnte jedoch zur vorsichtigen Verwendung dieser Zahlen, da die Einstufung von Vorfällen zuweilen schwierig sei.²

Luftfahrt

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 16.04.2003
PHILIPPE BERCLAZ

L'Allemagne n'a pas tardé à réagir en **mettant en place des mesures unilatérales**. La première étape – le 17 avril, l'interdiction de survol du territoire allemand a été prolongée d'une heure le matin (de 6 à 7 heures) et avancé d'une heure le soir (de 21 à 22 heures). Les altitudes minimales des vols au-dessus du territoire allemand ont été rehaussées de 600 mètres (3'600 mètres). L'ordonnance allemande a aussi plafonné les mouvements au-dessus de son territoire: la première année, la limite sera de 110'000, puis l'année suivante (2004), elle sera abaissée à 80'000. Ces chiffres pourraient toutefois être revus selon l'activité de l'aéroport. La deuxième étape – le 10 juillet – prévoyait que les dérogations admises aux interdictions de vol seraient fortement restreintes. Seules les dérogations motivées par des conditions météorologiques seraient désormais autorisées (visibilité inférieure à 1'800 mètres), celles fondées sur des raisons d'ordre technique ne le seraient plus. Par ailleurs, elles devraient être approuvées par le service allemand du contrôle aérien. Comme ces mesures prêteraient une trentaine d'atterrissages par jour, l'aéroport de Zurich a déposé une demande de modification du règlement d'exploitation (autorisation d'approches par le sud et l'est) auprès de l'Office fédéral de l'aviation civil (OFAC). Unique a également demandé l'autorisation d'installer des instruments d'aide à l'atterrissage (ILS) pour la piste sud (piste 34). Pour éviter la fermeture de l'aéroport pendant ces deux heures, **l'OFAC** a rapidement pris la **mesure provisionnelle d'autoriser les avions à atterrir par l'est** (piste 28) de 6 à 7 heures et 21 à 22 heures. La mesure était provisionnelle car les personnes concernées pouvaient faire recours auprès de la commission de recours du DETEC. Auparavant, l'OFAC a consulté le canton de Zurich et les quatre cantons voisins (AG, SG, SH et TG). Ces derniers ont exprimé leurs critiques vis-à-vis de la requête de l'aéroport.³

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.⁴

1) SGT, 2.3 et 24.3.00.

2) BZ, 20.7.; Medienmitteilung SBB vom 3.12.12.

3) Presse du 5.4.03 (ordonnance); 24h, 17.4.03; DETEC, communiqué de presse, 9.4 et 16.4.03.

4) Presse du 21.8.10.