

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	25.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Terrorismus, Staatsverträge
Akteure	Deutschland
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

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Terrorismus, Staatsverträge, Deutschland, 2001 – 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 25.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	1
Luftfahrt	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
DBA	Doppelbesteuerungsabkommen
APK-SR	Aussenpolitische Kommission des Ständerates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
WEF	World Economic Forum

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CDI	Convention de double imposition
CPE-CE	Commission de politique extérieure du Conseil des Etats
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
WEF	World Economic Forum

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.12.2012
NIKLAUS BIERI

Auch der **Staatsvertrag der Schweiz mit Deutschland zur Beilegung des Fluglärmsstreits** war 2012 ein grosses Thema, welches über die betroffenen Regionen hinaus kontrovers diskutiert wurde. Da die Ratifizierung in Deutschland ausgesetzt worden ist, bleibt der Fluglärmsstreit weiterhin eine Baustelle in der schweizerischen Verkehrspolitik.

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 09.01.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Réunis à Lugano, les ministres des transports de **l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé une convention sur les transports par rail** visant à développer l'axe menant de Rotterdam à la Lombardie. L'accord vise à augmenter la quantité de marchandises transportées sur le rail par l'amélioration des infrastructures et des conditions-cadres. Le trafic international des marchandises sur l'axe nord-sud sera ainsi simplifié et accéléré notamment par l'harmonisation des directives administratives et des formalités douanières. La déclaration commune signée correspondait au texte adopté en 2001 par les Pays-Bas et la Suisse. Les problèmes du trafic nord-sud avaient alors été évalués par un groupe de travail. Dans le courant 2002, des représentants allemands et italiens s'y étaient joints. Un plan de mesures, assorti de propositions d'amélioration, a dès lors été mis en place. Le groupe a obtenu un premier résultat tangible avec un guichet virtuel unique « one-stop-shop »: les clients du trafic marchandises disposent désormais d'un seul point de contact et de vente par le biais duquel ils obtiennent le droit de circuler sur un tronçon ferroviaire, à un moment déterminé, dans les différents pays de transit. Des mesures à court terme ont été réalisées durant l'année sous revue, celles à moyen terme interviendront d'ici à 2007, celles à long terme d'ici 2015, après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Elles touchent aussi bien les pays, que les gestionnaires des infrastructures et les entreprises ferroviaires. Les possibilités d'amélioration, dont les Etats sont responsables, concernent la reconnaissance mutuelle de l'admission des mécaniciens de locomotive, ainsi que la simplification des formalités de douane. Ils veilleront aussi à supprimer les goulets d'étranglements et à améliorer les capacités. Bien que concurrentes, les entreprises ferroviaires s'engagent à faciliter le passage des frontières, notamment en utilisant des locomotives multicourants.¹

BERICHT
DATUM: 06.06.2007
NICOLAS FREYMOND

En juin, lors des délibérations du Conseil national sur le **rapport de la DSN pour l'année 2006**, le groupe UDC a déposé une demande de renvoi et une motion d'ordre visant à repousser le traitement de l'objet pour confier à la commission de gestion le mandat d'examiner le caractère contraignant et les garanties pour la Suisse des accords bilatéraux conclus avec l'Italie et l'Allemagne concernant la NLFA. Le conseiller national Baader (udc, BL) a rapporté que le directeur des chemins de fer italiens avait déclaré dans les médias que l'axe du Lötschberg était plus favorable au transport de marchandises que le tunnel du Ceneri. Selon son groupe, cette déclaration remet en cause le choix des Chambres d'investir CHF 3 milliards pour le percement de ce tunnel. Les autres partis ont réagi très négativement. Rappelant qu'il s'agissait uniquement de débattre du rapport d'activité 2006, ils ont dénoncé une nouvelle tentative de l'UDC visant à dénigrer le projet de la NLFA. Au vote, le Conseil national a rejeté par 125 voix contre 42 la demande de renvoi et par 115 voix contre 45 la motion d'ordre. Les deux Chambres ont par ailleurs pris acte du rapport de la DSN.²

Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 25.04.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après l'impasse de décembre 2000, la Suisse et l'Allemagne ont réussi à esquisser les contours d'un **compromis sur les vols en provenance et en destination de Zurich**, qui survolent le territoire allemand. Sous la menace d'une ordonnance par laquelle l'Allemagne aurait fixé unilatéralement les conditions de survol de son territoire, Moritz Leuenberger a dû lâcher beaucoup de lest. Dès la ratification du traité, l'interdiction des vols sera étendue de deux heures; à partir du 1er septembre, plus aucun avion en phase d'atterrissage ne pourra survoler la région frontalière allemande entre 22 heures et 6 heures du matin. Avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 2002, ces vols seront également interdits les jours fériés et les week-ends de 20h à 9h. En outre, les deux parties se sont mises d'accord pour réduire à 100'000 par an le nombre d'avions passant au-dessus du sud de l'Allemagne (réduction de 35%). Berlin et Berne se donnaient 41 mois après la signature officielle pour y arriver. Une clause prévoyait de revoir après huit ans l'ensemble des dispositions à la lumière de l'évolution du trafic et des nuisances sonores qui en découlent. Alors que le Conseil fédéral s'était félicité de la tournure politique des événements, les trois partis gouvernementaux bourgeois refusaient de ratifier l'accord.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 05.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Si les conditions de restrictions du survol de l'espace aérien étaient acceptées par l'Allemagne et la Suisse, les conditions d'application du nouveau régime faisaient l'objet d'un âpre débat. Les négociateurs butaient sur la mise en œuvre des réductions de vols, l'indemnisation des riverains allemands, ainsi le caractère juridique de l'accord. Sur ce dernier point, la Suisse souhaitait obtenir l'assurance que l'accord sur Kloten ne s'appliquera que subsidiairement à des dispositions découlant d'accords existants ou à venir conclu entre la Suisse et l'UE. La Confédération a en plus concédé d'augmenter le nombre de zones d'attentes au-dessus de son propre territoire. Au terme du treizième round, Moritz Leuenberger et son homologue Kurt Bodewig ont réussi à **éliminer leurs dernières divergences**. La réduction des survols entre 2001 et 2005 ne se fera pas par étapes comme le désirait l'Allemagne. Ainsi, pendant la période transitoire de 41 mois, le nombre de survols pourra rester constant, c'est-à-dire au niveau mesuré de 154'000. Le droit suisse sera déterminant pour l'indemnisation des riverains allemands incommodés par le bruit des avions utilisant l'aéroport de Zurich. Concernant la subordination du traité au droit européen et aux accords bilatéraux, Berlin a accepté de se plier au verdict de la Commission européenne que consultera Moritz Leuenberger. Pour le reste, l'accord restait fidèle au compromis trouvé en avril à Berlin.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission européenne a précisé attendre la mise en œuvre de l'accord pour juger si le droit européen est prétérité. Les partis gouvernementaux bourgeois ont manifesté leur mécontentement, alors que le PS réitérait son soutien au Conseil fédéral. Dans les faits, cela c'est traduit par la défiance du Conseil des Etats envers le gouvernement. Par 25 voix contre 5, les sénateurs lui ont demandé, via une recommandation de Schweizer (prd, ZG) (01.3368), d'organiser une vaste consultation avant de signer l'accord aérien. Les sénateurs espéraient suspendre la signature du gouvernement jusqu'à l'entrée en vigueur des accords bilatéraux avec l'UE. Cette recommandation ne l'engageant à rien, le Conseil fédéral a autorisé le DETEC à ratifier l'accord aérien avec l'Allemagne. Le 18 octobre, après trois ans de négociations, l'Allemagne et la Suisse ont **signé l'accord aérien bilatéral**. Ce dernier est entré immédiatement en vigueur. La ratification par le parlement a été agendée à 2002. Tant pour Unique Airport, société concessionnaire de l'aéroport international de Kloten, que pour Swissair/Crossair et les cantons riverains (Thurgovie, Schaffhouse, Argovie et Zurich), le plus dur restait à venir. L'ensemble des acteurs est appelé à coopérer autour d'une **"table ronde"** instituée par la Confédération. Il s'agira d'élaborer un nouveau concept d'exploitation de l'aéroport zurichois, qui tienne compte du transfert en Suisse de 50'000 vols sur les 154'000 passant au-dessus de l'Allemagne, mais aussi qui assainisse les griefs liés au renouvellement de la concession de l'aéroport par l'OFAC.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé le message concernant **l'accord de trafic aérien entre la Suisse et l'Allemagne** et l'a transmis aux Chambres fédérales. A l'exception du Parti socialiste et des Verts, l'accord a fait l'unanimité contre lui. Le PRD, l'UDC, le PDC, le PL, Economiesuisse, Aerosuisse, Swiss et l'aéroport de Kloten se sont mobilisés afin de s'opposer à sa ratification et afin d'exiger une renégociation de ce qu'ils jugeaient comme discriminatoire et en violation avec le droit européen et les accords bilatéraux. Le Conseil d'Etat zurichois a également opéré une volte-face afin de le dénoncer. Le parlement zurichois en a fait de même. Premier à se saisir du sujet, le Bundestag allemand a ratifié l'accord. En cas de refus suisse, il a menacé la Suisse de mesures unilatérales plus strictes et de retirer la gestion de l'espace du sud de l'Allemagne à Skyguide. Lors du vote au **Conseil national**, la cohorte du non a toutefois **refusé d'entrer en matière** sur l'accord par 105 à 79. Les opposants invoquaient la nécessité d'appuyer Unique et Swiss, par rapport à un accord qu'ils jugeaient mal négocié. Le vote suivait les recommandations de la Commission des transports, mais se mettait en porte-à-faux avec celles de la Commission des affaires extérieures. A quelques jours d'intervalle, le Bundesrat allemand rejetait également l'accord, acceptant un recours du Land de Bade-Wurtemberg. L'accord retournait au Bundestag. Suite à ces votes, Skyguide a milité pour le traité, argumentant qu'en cas de non-ratification, il perdrait le contrôle de cette zone et des revenus qui pourraient en être tirés. (L'entrée en vigueur du traité devait permettre à Skyguide de vendre ses prestations, qui jusqu'alors étaient gratuites.) Afin d'empêcher l'entrée en vigueur du deuxième volet de l'accord aérien, Swiss et Unique ont déposé une plainte auprès du tribunal administratif du Bade-Wurtemberg. La nouvelle réglementation interdisait les vols week-ends et les jours fériés allemands de 20 heures à 9 heures. Par 29 contre 10, le Conseil des Etats a suivi la proposition de sa CTT en acceptant d'entrer en matière sur l'accord et en le lui renvoyant, afin d'examiner les possibilités de renégociation et les effets de l'acceptation ou du rejet de la ratification. En agissant de la sorte, les **Etats se sont donnés jusqu'en mars 2003 pour analyser la situation**, mais ils ont surtout privilégié le débat plutôt qu'un conflit ouvert avec l'Allemagne. Le Conseil fédéral a quant à lui chargé Moritz Leuenberger de mener un entretien exploratoire avec l'Allemagne sur le contenu de l'accord. En effet, Berlin n'excluait plus une idée de renégociation sur un dossier qui n'avait pas avancé au Bundestag.⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.03.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Les juges allemands du **Tribunal administratif de Mannheim** ont **rejeté la plainte de Swiss et de l'aéroport de Zurich** (Unique) à l'encontre des restrictions de survol du sud de l'Allemagne. Les plaignants y voyaient une entrave au développement de l'aéroport et de sa principale compagnie Swiss. Le Tribunal de Mannheim a expliqué que les restrictions étaient valables pour toutes les compagnies et que la liberté du trafic aérien n'était pas violée. Les entretiens exploratoires entre Moritz Leuenberger et son homologue allemand, Manfred Stolpe, n'ont pas permis de rapprocher les points de vue. L'hostilité zurichoise et la fermeté du Bade-Wurtemberg, qui n'était pas disposé à faire des concessions sur la réglementation des vols du week-end, ont eu raison des tentatives de renégociation de l'accord aérien entre la Suisse et l'Allemagne. Au plan national, la fronde d'opposition zurichoise (Unique, Swiss et les autorités cantonales zurichoises) a réussi à peser sur la CEATE-CE, puis sur le **Conseil des Etats** afin qu'il donne le **coup de grâce à l'accord aérien**. Avec 30 voix contre 13 (5 PS, 4 PRD, 3 PDC et 1 UDC), les élus bourgeois ont enterré le traité, le jugeant discriminatoire et préjudiciable à la Suisse. Les critiques bourgeoises ont porté sur le fait que l'accord reposait sur des mouvements d'avions et non sur des normes de bruit. Aucun aéroport allemand ne devait respecter des directives aussi strictes que celles prévues pour Kloten.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.2007
NICOLAS FREYMOND

Le parlement a approuvé sans discussion **l'accord entre la Suisse et l'Allemagne relatif à la coopération en matière de sûreté aérienne contre les menaces constituées par les aéronefs civils**. Cet accord vise à préserver la sécurité du pays contre les attaques terroristes aériennes par l'échange systématique de renseignements et l'amélioration des capacités d'intervention des deux parties face à une menace concrète, non seulement dans la perspective du Championnat d'Europe de football 2008, mais aussi à plus long terme. Le Conseil fédéral a en outre adopté un message concernant un accord identique avec l'Autriche que le parlement traitera en 2008.⁸

POSTULAT

DATUM: 17.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Stillschweigend lehnte der Nationalrat ein Postulat Fiala (fdp, ZH) ab, das die Ratifizierung des Änderungsprotokolls zum Doppelbesteuerungsabkommen (DBA) mit Deutschland von einer Lösung des **deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** abhängig machen wollte. Die Grosse Kammer teilte die Befürchtung der Regierung, dass zusätzliche Bedingungen das DBA gefährden und Neuverhandlungen notwendig machen könnten.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.2012
NIKLAUS BIERI

Anfang Berichtsjahr verständigten sich Bundesrätin Leuthard als Vorsteherin des UVEK und der deutsche Verkehrsminister Ramsauer darauf, die **Bemühungen zur Lösung des deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** zu intensivieren. Eine Absichtserklärung dazu wurde am World Economic Forum (WEF) in Davos unterzeichnet. Da für Deutschland eine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Nordanflüge prioritär war und die in Aussicht gestellten Zugeständnisse der Schweiz den deutschen Verhandlungspartnern nicht weit genug gingen, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig. Den Durchbruch brachte der Ansatz, Deutschland mit anflugfreien Zeitfenstern zu entlasten. Beide Parteien konnten sich auf die weitere Anwendung der geltenden Anflugregime einigen, da die Evaluierung von Optionen für eine Neuordnung der Anflugverfahren über Süddeutschland durch die Deutsche Flugsicherung DFS und Skyguide keine bessere Lösung hervorbrachte. Am 2. Juli 2012 wurde ein Staatsvertrag entworfen und am 4. September 2012 wurde dieser unterzeichnet. Zum Verhandlungsergebnis gehören folgende Punkte: Über deutschem Staatsgebiet sind Nordanflüge an Werktagen von 6:30 bis 18:00 Uhr zulässig, an Wochenenden und Feiertagen von 9:00 bis 18:00 Uhr. Die Anflüge müssen somit an Werktagen drei und an Wochenenden zwei Stunden früher über die Schweiz erfolgen. Gut 17 Prozent der Anflüge auf den Flughafen Zürich müssen somit auf andere Anflugwege verschoben werden. Um dies zu bewältigen, sind Infrastrukturausbauten an den Pisten erforderlich. Die Schweiz erhält eine Übergangsfrist bis Ende 2019, damit diese realisiert werden können. Ab dem Zeitpunkt der Ratifikation des Vertrages werden die Anflüge ganzwöchig ab 20 Uhr nicht mehr über Deutschland durchgeführt. Im Vertrag ist weiter der „gekrümmte Nordanflug“ als Option vorgesehen. Dieser führt nur über Schweizer Gebiet. Der Vertrag ist zudem bis 2030 nicht kündbar. Dieser Punkt erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit enorm. Mit der Festlegung anflugfreier Zeiten verringert sich die Zahl der möglichen Anflüge über Deutschland massiv (20'000 Flugbewegungen weniger pro Jahr ab 2020), doch ausserhalb der Sperrzeiten bleibt dem Flughafen ein gewisses Wachstumspotenzial: Die Regelung mit Sperrzeiten lässt mehr Handlungsspielraum offen als eine Kontingentierung der Anflüge. Die neuen Verhandlungen zogen zu jedem Zeitpunkt Kritik auf sich: Schon die Absichtserklärung wurde im Landkreis Waldshut deutlich kritisiert, auch die Ostschweizer Kantone fürchteten sich vor einer massiven Zunahme des Fluglärms über ihrem Gebiet. In einer „Klotener Erklärung“ forderten die Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zug faire Verhandlungen. Sie bezeichneten die „Stuttgarter Erklärung“, an welcher sich die deutsche Seite orientierte, als inakzeptabel einseitig und stärkten damit Bundesrätin Leuthards Verhandlungsposition. Als Anfang Juli der gekröpte Nordanflug wieder ins Spiel gebracht wurde, reagierten sowohl süddeutsche als auch Schweizer Gemeinden nördlich des Flughafens mit massiver Kritik, welche sich mit der Unterzeichnung des Vertrages noch verstärkte. Insbesondere der Kanton Aargau, vom gekröpften Nordanflug betroffen und Heimatkanton von Bundesrätin Leuthard, sah sich geprellt. Im August berief die Verkehrsministerin ein Treffen der Begleitgruppe ein, welcher die betroffenen Kantone angehören. Ziel sei die Verteilung des Lärms in der Schweiz. Die innerschweizerischen Verhandlungen gestalteten sich ebenfalls schwierig. Derweil zeichnete sich im deutschen Parlament ab, dass der Staatsvertrag einen schweren Stand haben würde: Die Landesgruppe Baden-Württemberg der CDU kündigte an, sie werde dem Vertrag im Bundestag nicht zustimmen. Die SPD und die Grünen nahmen Befürchtungen aus der Bevölkerung auf und verlangten Nachverhandlungen. Nachdem auch die FDP die Zustimmung verweigerte, war unwahrscheinlich, dass der Staatsvertrag noch eine Mehrheit im Bundestag finden konnte. Der unter Druck geratene deutsche Verkehrsminister bezeichnete vom Bundesrat in der Vernehmlassung erwähnte Zahlen als „Unfug“. Die Ratifizierung des Staatsvertrages wurde in Deutschland aufgrund noch offener Fragen ausgesetzt. Deutschland bat um Nachverhandlungen, die Schweiz lehnte solche indes kategorisch ab. Kantone, Verbände, FDP und CVP äusserten in der Vernehmlassung ihre Zustimmung zum Staatsvertrag, SVP und Grüne signalisierten Ablehnung und die SP legte sich noch nicht fest. Die Botschaft des Bundesrates zum Staatsvertrag (12.099) wurde am 19. Dezember des Berichtjahres eingereicht, das Geschäft wird 2013 im Parlament behandelt.¹⁰

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 Ständevertretern 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.¹¹

Zwei inhaltlich praktisch identische Postulate Häberli-Koller (cvp, TG) im Ständerat und Walter (svp, TG) (13.3426) im Nationalrat, beide eingereicht am 12. Juni, fordern den Bundesrat auf, in einem Bericht aufzuzeigen, wie der Staatsvertrag bezüglich des Betriebs des Flughafens Zürich umgesetzt werden soll. Insbesondere die faire und angemessene Abwicklung der An- und Abflüge müsse sichergestellt werden. Begründet wurden die beiden Postulate mit der grossen Unsicherheit der Regionen darüber, wie stark sie von neuen Anflugregimes betroffen sein würden. Die Klarheit über die **Umsetzung des Staatsvertrags** sei eine Notwendigkeit zur Führung einer innerschweizerischen Debatte. Der Bundesrat erklärte sich einverstanden mit dem Anliegen und beantragte die Annahme. Beide Kammern nahmen die Postulate im September des Berichtjahres an.¹²

1) Presse du 10.1.03; DETEC, communiqué de presse, 9.1.03.

2) FF, 2007, p. 3259 ss.; BO CN, 2007, p. 658 ss.; BO CE, 2007, p. 386 ss. Concernant la polémique suscitée par les propos du patron de Trenitalia, cf. presse des 29.5 et 6.6.07.

3) Presse du 24.4.01; 24h, 25.4.01.

4) TG, 25.4 et 19.5.01; LT, 2.6, 17.7, et 19.7.01; presse du 27.7, 1.9 et 5.9.01.

5) BO CE, 2001, p. 590 ss.; LT, 6.9 et 6.10.01; AZ, 20.9.01; presse du 27.9 et 19.10.01.

6) BO CE, 2002, p. 948 ss. et 1283 ss.; LT, 21.8 (CTT-report), 8.10 (action judiciaire), 1.11 (CTT-report), 6.11 (Bundestag) et 10.12.02 (renégociation); QJ, 7.10.02 (action judiciaire); 24h, 15.10.02 (action judiciaire); presse du 10.9 (CTT-report), 7.12 (CTT-décision) et 13.12.02 (CE); DETEC, communiqué de presse, 8.3 (CF- transmission), 28.10 (Volet aérien) et 9.12.02 (Leuenberger); BO CN, 2002, p. 1022 ss.; TG, 5.3 (partis), 26.3 (autorités zurichoises) et 20.6.02 (menaces unilatérales); LT, 9.3 (Economiesuisse), 19.4 (Unique), 26.4 (Aerosuisse), 5.6 (partis) et 19.7.02 (Skyguide); 24h, 28.6.02 (Bundesrat); presse du 27.4 (autorités zurichoises), 1.5 (CTT), 7.5 (Autorités zurichoises), 18.5 (Acceptation Bundestag) et 22.6.02 (Bundesrat).

7) BO CE, 2003, p. 261 ss.; presse du 25.1 (tribunal), 18.2 (entretiens), 21.2 (CEATE) et 19.3.03 (CE); Lib., 21.2.03 (considérants Tribunal de Mannheim); DETEC, communiqué de presse, 12.2 et 18.2.03.

8) FF, 2007, p. 829 ss. (Allemagne) et 6209 ss. (Autriche); BO CE, 2007, p. 590 s.; BO CN, 2007, p. 1455 s.

9) AB NR, 2011, S. 1267; SoZ, 13.3.11.

10) AZ, 3.2.12, SGT, 5.3.12, NZZ, 6.3., 14.5. und 17.7.12, TA, 2.7.12, Presse vom 3.7., SGT, 20.10.12, NZZ, 29.10., 8.11. und 27.11.12.

11) BBI, 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

12) AB SR, 2013, S. 901; AB NR, 2013, S. 1747.