

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Staatsverträge</b>
Akteure	<b>Basel-Landschaft, Zürich</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</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  
Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Mach, André

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Mach, André 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Staatsverträge, Zürich, Basel-Landschaft, 1992 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Institutionen und Volksrechte	1
Volksrechte	1
<b>Aussenpolitik</b>	1
Beziehungen zu internationalen Organisationen	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	3
Verkehr und Kommunikation	3
Luftfahrt	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>SPK-SR</b>	Staatspolitische Kommission des Ständerats
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>APK-SR</b>	Aussenpolitische Kommission des Ständerates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>WEF</b>	World Economic Forum
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft

---

<b>CIP-CE</b>	Commission des institutions politiques du Conseil des États
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CPE-CE</b>	Commission de politique extérieure du Conseil des États
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
<b>UE</b>	Union européenne
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>WEF</b>	World Economic Forum
<b>CE</b>	Communauté européenne

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Volksrechte

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 14.05.2018  
MARC BÜHLMANN

Mitte Mai 2018 nahm die SPK-SR mit 11 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung einen Gesetzesentwurf an, der die **Kündigung von Staatsverträgen** regelt. Zwar seien wichtige Verträge bis heute nie gekündigt worden, es gelte aber – insbesondere vor dem Hintergrund von Volksinitiativen, die in jüngerer Vergangenheit in ihrer Umsetzung die Kündigung völkerrechtlicher Verträge forderten – die Regeln «vor dem Spiel» und nicht erst «während des Spiels» zu klären. Die Kommission stellte sich gegen die Haltung des Bundesrates, dass dieser alleine zuständig sei für die Kündigung von internationalen Abkommen. Vielmehr sei die Kündigung gleich zu regeln wie der Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen: Die Bundesversammlung sei es, die Abschlüsse für wichtige, rechtsetzende Verträge genehmige, also müsse es auch das Parlament sein, das solche Verträge auflösen könne. Mitberücksichtigt werden müsste dabei auch das Referendumsrecht: Auch hier müsse das Prinzip des «actus contrarius», also ein Parallelismus der Zuständigkeiten, angewendet werden. Kündigungen von wichtigen Verträgen seien dem Referendum zu unterstellen.

Auf die Vernehmlassung des Gesetzesentwurfs gingen 36 Stellungnahmen ein. Zwei Drittel (die 15 Kantone BE, SZ, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TI, NE; die fünf Parteien BDP, CVP, FDP, GLP, SP sowie der Städteverband, der Gewerbeverband, der Centre Patronal und die Gesellschaft für Aussenpolitik) sahen nicht nur Handlungsbedarf in der Frage zur Klärung der Zuständigkeit für die Kündigung völkerrechtlicher Verträge, sondern beurteilten den Vorentwurf der SPK-SR auch positiv. Die Kantone Thurgau und Glarus sowie die SVP sprachen sich gegen den Vorschlag aus. Die restlichen Kantone (OW, ZH, LU, FR, VD, VS und GE) und Verbände (Gemeindeverband, economiesuisse) nahmen entweder keine Stellung oder enthielten sich, weil sie mitunter die Notwendigkeit einer Gesetzesänderung nicht sahen (z.B. economiesuisse). Die Gegner der Vorlage befürchteten eine Verkomplizierung des Verfahrens und eine Relativierung der Kompetenzen der Regierung. Die SVP lehnte die Vorschläge ab, weil sie faktisch darauf hinausliefen, die direktdemokratische Mitbestimmung einzuschränken; zwar nicht beim Abschluss aber bei Neuaushandlung oder Kündigung von Staatsverträgen.<sup>1</sup>

## Aussenpolitik

### Beziehungen zu internationalen Organisationen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 24.11.1992  
ANDRÉ MACH

Tout au long de l'année, la question de la participation de la Suisse à l'EEE a suscité un **large débat dans les médias et la population**. Les opinions au sein des partis et des associations économiques se sont affinées et cristallisées au fur et à mesure que l'échéance de la votation populaire se rapprochait. De nombreux sondages sur l'opinion des Suisses à l'égard de l'EEE ont été publiés durant l'année. Outre la campagne d'information menée par le bureau d'intégration, les conseillers fédéraux, O. Stich excepté, sont intervenus à de nombreuses reprises dans les médias ou lors de conférences publiques pour soutenir et exposer le point de vue du gouvernement durant les mois précédant la votation. Quelques semaines avant la date du 6 décembre, face aux craintes de la population et au ton virulent, voire même intolérant, de la campagne, le Conseil fédéral est intervenu solennellement lors d'une conférence de presse pour demander aux citoyens un plus grand respect de la diversité des opinions. A cette occasion, il a réaffirmé que l'accord EEE ne mettait pas en danger l'identité et les particularités culturelles et politiques de la Suisse. Par ailleurs, 23 des 26 exécutifs cantonaux, de même que la Conférence des chefs des départements cantonaux de l'économie publique, ont formellement souhaité la participation de la Suisse à l'EEE, alors que les trois autres – Thurgovie, Zurich et Glaris – ont manifesté leur approbation mais sans évaluer le traité. Plusieurs Grands Conseils cantonaux ont également pris position en faveur du traité.<sup>2</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 25.11.1992  
ANDRÉ MACH

Outre le parti des automobilistes, la Lega dei Ticinesi et les Démocrates suisses qui ont clairement rejeté le **traité EEE, l'UDC**, lors de son assemblée des délégués, s'est également prononcée négativement, par 289 voix contre 119. Il est à noter que l'UDC zurichoise, emmenée par Ch. Blocher, figure centrale du front de l'opposition à l'EEE durant toute la campagne, avait déjà pris position au début du mois de juillet. Par la suite, les sections bernoise, à une courte majorité, et vaudoise se sont démarquées du parti national en optant pour le oui.<sup>3</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 06.12.1992  
ANDRÉ MACH

La votation historique sur l'EEE a donné lieu à une participation exceptionnelle (78,7%); il faut remonter au mois de juillet 1947 pour retrouver un pareil taux. Alors que, pendant la session spéciale des Chambres fédérales, les sondages effectués indiquaient encore qu'une majorité de citoyens avait l'intention de voter oui, **le peuple et les cantons ont rejeté le traité EEE** à une majorité de 50,3% et par 14 cantons et 4 demis-cantons. L'élément marquant de ce scrutin a été le clivage net entre la Suisse romande d'une part et la Suisse alémanique et le Tessin d'autre part.

#### Votation du 6 décembre 1992

Participation: 78,7%

Non: 1'786'708 (50,3%) / 14 et 4/2 cantons

Oui: 1'762'872 (49,7%) / 6 et 2/2 cantons (BL, BS, FR, GE, JU, NE, VS, VD)

Mots d'ordre:

Non: UDC (2\*: VD, BE), PES (6\*: VD, FR, GE, NE, JU, BL), PA, DS, Lega dei Ticinesi, UDF, FraP; ASIN, USP, Astag, LSPN

Oui: PRD (2\*: GR, SZ), PDC (2\*: OW, NW), PSS, PLS, AdI, PEP, PdT, gouvernements cantonaux; UCAP, Vorort, USAM (8\*: AG, AI, BL, GR, NW, TG, ZH, BE), USS, CSCS, Association suisse des banquiers, nombreuses associations économiques

Liberté de vote: WWF, ATE

\*Recommandations différentes sur les plans cantonaux.

Selon l'**analyse VOX**, les premières traces de recul des opinions favorables au traité sont intervenues dans le courant de l'été dès le début de l'offensive des opposants, emmenés par l'UDC zurichoise, et avec la prise de conscience des conséquences de la participation à l'EEE sur la démocratie directe et sur le plan social. Les adversaires du traité ont renforcé leur potentiel d'opposition par une publication d'annonces conséquente qui faisait contrepoids à la partie rédactionnelle de la presse. D'autre part, la campagne des partisans a débuté plus tardivement. Durant les dernières semaines avant la votation, la campagne a atteint une intensité jamais connue ces dernières années.

L'analyse du comportement des citoyens montre que, au moment du vote, les indécis se sont largement ralliés aux courants majoritaires de leur région: ce phénomène a ainsi renforcé l'acceptation en Suisse romande alors que, de l'autre côté de la Sarine, les indécis se sont plutôt rangés du côté du non. Le même phénomène s'est répété pour les abstentionnistes habituels qui s'étaient rendus aux urnes à cette occasion. Outre le clivage linguistique manifeste, il a également pu être mis en évidence que les citadins, les personnes de niveau de formation supérieur et celles se situant politiquement à gauche ont été largement favorables à l'EEE. La plupart des grandes villes alémaniques, telles Bâle, Zurich, Berne, Lucerne et Winterthour, ainsi qu'une partie de leur banlieue, se sont prononcées en faveur du traité. L'analyse par communes confirme cette tendance générale et révèle que le non a été beaucoup plus important dans les régions économiquement pauvres, les zones périphériques et les communes traditionnellement «conservatrices» que dans les régions riches ainsi que dans les villes et les communes «progressistes». Ces conclusions s'appliquent tout particulièrement aux communes alémaniques alors qu'elles doivent être relativisées pour la Suisse romande, où l'acceptation de l'EEE a été plus forte.

Les principales motivations avancées par les partisans s'articulent autour de deux thèmes principaux: d'une part, des motifs d'ordre culturel comme le refus de l'isolement et la volonté d'ouverture vers l'Europe; d'autre part, des arguments économiques, basés sur les avantages que procurerait l'accès au grand marché européen. Ces deux types de motivations étaient également présents chez les adversaires de l'EEE, mais en sens inverse: d'un côté, un réflexe identitaire, alimenté

par la crainte de voir s'effondrer une certaine conception de la Suisse, qui s'est manifestée par le refus de toute perte de souveraineté et de l'immigration de travailleurs étrangers; d'un autre côté, la peur du chômage et de la baisse des salaires. Enfin, une troisième catégorie d'opposants a invoqué les lacunes d'information et le manque de clarté du Conseil fédéral. La victoire des adversaires, en Suisse alémanique, a résidé dans leur capacité à énoncer des arguments qui «cadraient» avec certaines croyances et valeurs de la population.

Le revirement récent des autorités fédérales qui, jusqu'à ces dernières années exprimaient une certaine indifférence, voire de la méfiance à l'égard de la CE, peut expliquer un certain désarroi et finalement l'opposition d'un grand nombre de citoyens. Il n'a pas été possible d'évaluer l'impact de la décision du Conseil fédéral de déposer une demande d'adhésion à la CE; on peut cependant signaler qu'une forte majorité des personnes sondées se seraient opposées à une adhésion et qu'un peu plus d'un tiers des personnes ayant approuvé l'EEE auraient refusé d'adhérer à la CE.<sup>4</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Luftfahrt

#### 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.<sup>5</sup>

#### ANDERES

DATUM: 02.05.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Au début mars, la compagnie aérienne allemande **Lufthansa** a fait part aux actionnaires de Swiss de son **intention de reprise**. Après un temps de réflexion, les **principaux actionnaires**, qui représentent 86% du capital de Swiss, ont donné leur **feu vert au rachat**. Parmi les grands actionnaires, il y avait la Confédération (20,4%), le canton de Zurich (10,2%), l'UBS (10,4%), le Credit Suisse Group (10%), ainsi que diverses entreprises (35%). Ils ont obtenu pour leurs actions une option sur différence de rendement de l'action Lufthansa. Afin de contrôler la compagnie aérienne helvétique, Lufthansa a créé avec les principaux actionnaires une société de droit suisse nommée AirTrust. Les actions de ces derniers ont été transférées dans la nouvelle société. Les droits d'atterrissage respectifs des deux compagnies ont pu être conservés. Détentrice à 11%, la compagnie aérienne allemande prendra le contrôle total de AirTrust dans les 12 à 18 mois en fonction des négociations sur les droits de trafic. La Confédération occupe un siège au sein du conseil d'administration de cette société. Pour obtenir les 14% d'actions Swiss restantes détenues par les petits porteurs, AirTrust a lancé en mai une offre publique d'achat de CHF 8,96 par action. La somme offerte représentait environ CHF 70 millions. **L'accord de reprise par Lufthansa** prévoyait que la direction et le siège de Swiss demeurent en Suisse. La compagnie d'aviation sera gérée comme un centre de profit au sein du groupe Lufthansa. Swiss garde ses long-courriers, sa flotte et ses équipages. Même intégrée dans Lufthansa, Swiss a été sommée de réduire ses coûts. Les mesures de restructuration seront appliquées comme prévues. Les pouvoirs publics n'ont par contre obtenu aucune garantie formelle au sujet de l'exploitation de l'aéroport de Zurich. Contrepartie à la vente, la Confédération devra négocier des accords bilatéraux avec six pays (Etats-Unis, Japon, Canada, Inde, Thaïlande et Hong-

Kong) pour assurer la pérennité des droits d'atterrissage dont dispose Swiss.

Le contrat d'intégration signé entre Swiss et Lufthansa prévoit aussi la création de deux **fondations nommées Almea et Darbada**. La Confédération a le droit de déléguer dans chacune des deux fondations son représentant. La Fondation Almea suivra le déroulement de la transaction sur le plan technique. La Fondation Darbada sera chargée de suivre le développement du transport aérien suisse et de son infrastructure, afin d'assurer de bonnes liaisons aériennes entre la Suisse et le reste du monde. Le Conseil fédéral s'est penché sur l'avenir de sa délégation « conditions-cadres Swiss », créée en 2003, et a décidé de la dissoudre. Le **groupe de coordination « aviation »**, qui réunit depuis mai 2003 des représentants de l'administration, a par contre été maintenu. En septembre, Peter Siegenthaler, représentant du Conseil fédéral au sein de Swiss, a démissionné.<sup>6</sup>

#### 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 „Unflug“. 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.<sup>7</sup>

#### 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 beiessen 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 dünnbesiedelten 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 Gerichtshof 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.<sup>8</sup>

---

1) BG Kündigung völkerrechtlicher Verträge - Entwurf vom 14.5.18; Bericht SPK-S vom 14.5.18; Bericht Vernehmlassung vom 14.5.18; Vernehmlassungantworten zu 16.456; TA, 7.2.18

2) CH-EURO Intégration, no 9, Nov. 1992.; Presse du 12.11.92 (déclaration du CF); L'Hebdo, 12.11., 26.11. et 3.12.92.; Vox (1992). Analyse des votations fédérales du 6 décembre 1992.

3) Presse des 11.9. (PA), 26.10. (UDC) et 6.7.92 (UDC-ZH).

4) Analyse Vox de la votation du 06.12.1992; Centre de recherche en politique suisse (1993). Votation du 6 décembre 1992 sur l'adhésion à l'EEE. Une analyse des résultats des communes.; FF, I, 1993, p.147s.; Presse du 7.12.92; Presse du 7.12.92; WoZ, 17.12.92.

5) 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.

6) 24h, 12.5.05; QJ, 23.9.05.; DETEC, communiqué de presse, 6.4.05.; Presse des 14-15.3, du 23.3 (finalisation de l'achat), 24.3 (OPA) et 2.5.05; DETEC, communiqué de presse, 22.3.05.

7) 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.

8) 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