

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Luftfahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Ammann, Amando
Berclaz, Philippe
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Gilg, Peter

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Ammann, Amando; Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Gilg, Peter 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftfahrt, Bericht, 1966 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1
Umweltschutz	4
Lärmschutz	4

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EntG	Bundesgesetz über die Enteignung
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
LFG	Luftfahrtgesetz
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
LEx	Loi fédérale sur l'expropriation
UE	Union européenne
DFI	Département fédéral de l'intérieur
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
LA	Loi fédérale sur l'aviation
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Zwischenstaatliche Beziehungen

BERICHT
DATUM: 24.06.2021
AMANDO AMMANN

Im Juni 2021 legte der Bundesrat in Erfüllung eines Postulats Noser (fdp, ZH) den **Bericht zur Gesamtschau der Interessen der Schweiz im Strassen-, Schienen- und Luftverkehr in den Beziehungen mit Deutschland** vor. Darin erörterte er – wie vom Postulaten gefordert –, wie die Gesamtinteressen der Schweiz bei grenzüberschreitenden Beziehungen mit Deutschland in Zukunft besser gewahrt werden können. In Abweichung von Nosers ursprünglichem Antrag beschränkte sich der Bericht jedoch auf den Verkehrsbereich, welcher bereits viele bilaterale Dossiers umfasse. Der Bundesrat kam dabei zum Schluss, dass die Gesamtinteressen des Landes gut gewahrt seien und durch die bestehenden zwischenstaatlichen Beziehungen auch zukünftig wirksam vertreten werden können. Insbesondere die Kooperation zwischen Schweizer Kantonen und deutschen Landkreisen in Grenznähe wurde hervorgehoben. Grundsätzlich verfolgten die beiden Staaten bei den meisten grenzüberschreitenden Verkehrsdossiers gemeinsame Ziele, eine Ausnahme stelle die «verfahrenre» Situation um den Flughafen Zürich dar. Zwar habe man versucht, die Fluglärm-Streitfrage 2012 mittels eines Staatsvertrags zu lösen, dieser sei jedoch von deutscher Seite seither nicht ratifiziert worden, weshalb es der Schweiz nach wie vor an Rechtssicherheit mangle.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

BERICHT
DATUM: 21.09.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Après une année d'enquête, la Commission de gestion du Conseil des Etats a rendu public les conclusions de son **rapport sur le rôle du Conseil fédéral et de l'administration fédérale dans la gestion de crise Swissair**. Sans mener une enquête exhaustive – d'autres instances s'en sont chargées –, elle a examiné d'éventuelles responsabilités de la Confédération dans la surveillance de l'aviation civile, sur son rôle d'actionnaire et de membre du conseil d'administration, ainsi que sur le comportement du Conseil fédéral au plus fort de la crise. Le seul service administratif qui fait l'objet d'une véritable mise en cause est l'OFAC, mais il a été mis au bénéfice de nombreuses circonstances atténuantes. Le rapport jugeait que **l'OFAC avait fait une interprétation trop restrictive de son obligation de contrôle de la capacité économique des titulaires d'une autorisation d'exploitation de lignes aériennes**, la reléguant à un aspect d'importance secondaire. L'office s'est concentré uniquement sur les questions de sécurité et les problèmes opérationnels. A sa décharge, les parlementaires admettaient que les responsabilités et les moyens d'action de l'OFAC n'étaient pas clairs. Faute de critères, l'office n'a pas été en mesure de refuser le renouvellement de l'autorisation d'exploiter en décembre 2000, ni de retirer cette autorisation lorsque la situation s'est dégradée à partir du printemps 2001. En ce qui concernait le grounding de Swissair, l'enquête notait que l'autorité de surveillance ne pouvait être tenue pour responsable. Le rapport relevait en outre que l'office n'avait manifestement eu ni les compétences ni les effectifs nécessaires pour juger la situation réelle du groupe. D'autant plus que la forme de holding de Sairgroup a rendu difficile l'évaluation de la capacité économique de Swissair. Quant au reproche d'imbrications personnelles excessives entre les directions de l'OFAC et de Swissair, la commission ne les repoussait pas totalement et reconnaissait que la politique aérienne de la Confédération avait été faite par Swissair. Pour cette raison, elle engageait le Conseil fédéral à la déterminer lui-même à l'avenir. S'agissant du rôle du Conseil fédéral, le rapport de la commission lui reprochait d'avoir sous-estimé la gravité de la situation au printemps 2001, tout en admettant que personne n'avait envisagé l'ampleur de la débâcle. La seule véritable critique de fond portait sur le **manque de préparation du Conseil fédéral**, qui l'a conduit à réagir, là où il aurait pu agir s'il avait préparé à temps des scénarios catastrophes. Il avait fait trop confiance aux effets d'un crédit d'un milliard de francs octroyé par un consortium de banques en avril 2001. Pour le reste, la commission saluait les réactions du Conseil fédéral, notamment pour la gestion de la crise à partir du 3 octobre 2001 ; soit quand le Département des finances a repris les rênes suite à l'immobilisation de la flotte Swissair. Elle estimait que sans l'engagement de l'administration des finances, un

second grounding aurait sans doute eu lieu. Néanmoins, sur ce point, le Conseil fédéral aurait dû préparer des "décisions sous réserves", afin d'imaginer ce que pourraient être les effets d'une faillite de Swissair. Au total, la commission proposait au parlement un bouquet de deux motions, 5 postulats et dix recommandations adressées au Conseil fédéral pour améliorer les choses. Elle encourageait l'OFAC à mieux tenir compte de la capacité économique des compagnies d'aviation lorsqu'une autorisation d'exploitation était attribuée. A ce propos, la commission poussait le Conseil fédéral à s'aligner sur le droit de l'UE en matière de contrôle économique sur les compagnies aériennes. Pour elle, le Conseil fédéral devait aussi conduire une réflexion sur les entreprises dont l'importance est déterminante pour l'économie du pays et imaginer des procédures qui lui permettent de se préparer aux mauvais coups. ²

BERICHT
DATUM: 25.01.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le cabinet d'audit **Ernst & Young** a rendu son **rapport sur les responsabilités engagées dans la débâcle de Swissair**. Celui-ci a dressé une liste de manquements: politique d'expansion irréfléchie, budgets largement dépassés, compétences outrepassées, absentéisme, devoir de surveillance négligé, non respect du droit européen et comptes inexacts. ³

BERICHT
DATUM: 30.07.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Durant l'été, le Conseil fédéral a **mis en consultation le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse**. Il propose notamment de réduire les ambitions de l'aéroport de Zurich. Son rôle de plaque tournante n'est plus jugé primordial. Les autorités considèrent plus importantes de bonnes liaisons directes avec les principales villes d'Europe et avec des places intercontinentales fortes. A ce propos, le rapport, citant plusieurs études, estime que la compagnie Swiss n'est plus indispensable pour permettre à la Suisse d'atteindre les principales destinations. Quant aux vols à l'intérieur de la Suisse, ils devront à l'avenir être limités ou supprimés. Le rapport évoque également le rôle passif de la Confédération en matière aéroportuaire. Trois options sont proposées. La première laisse le marché seul maître du jeu. Dans la seconde, la Confédération fixe des limites en matière de nombre de mouvements, de bruit et de pollution. Dans la troisième option, sans vouloir étatiser les aéroports, les autorités auront le droit de donner leur mot sur leur développement. ⁴

BERICHT
DATUM: 14.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le rapport de politique aérienne a été globalement bien accueilli par les différents milieux concernés. L'idée de **placer les aéroports sous la responsabilité de la Confédération** n'a par contre pas plu aux principaux intéressés. Genève et Zurich ont refusé le transfert de responsabilité. La question a divisé les partis gouvernementaux. Le PRD et l'UDC jugeaient que ce n'était pas du rôle de l'Etat d'exploiter de telles infrastructures. A l'inverse, pour le PS et le PDC, la portée d'intérêt national des aéroports nécessitait une prise en main gouvernementale. L'importance de Zurich-Kloten a également divisé les partis. Se rangeant du côté de la direction de l'aéroport, le PDC a défendu le développement de ce dernier. Pour le PS, l'UDC et le PRD, c'était le marché qui devait juger. Réagissant à la consultation, le Conseil fédéral a précisé qu'il était exclu que la Confédération assume des compétences directes dans l'exploitation des aéroports. Il voulait renforcer son influence uniquement sur le fonctionnement, la sécurité, la sûreté, l'établissement de liaisons optimales avec l'étranger et la réduction des régions touchées par le bruit. ⁵

BERICHT
DATUM: 30.09.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le parlement a pris connaissance du **rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2004**. Répondant à des interventions parlementaires, le Conseil fédéral a remis un deuxième rapport sur les leçons de la crise de Swissair à la Commission de gestion du Conseil des Etats. Celui-ci fournit des informations sur la mise en œuvre des mesures souhaitées par le parlement suite à la débâcle de la compagnie Swissair. ⁶

BERICHT
DATUM: 29.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mai de l'année sous revue, la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) a présenté le **projet de loi** concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) **concernant les garanties de procédure en matière d'indemnisation pour nuisances sonores dues au trafic aérien**. L'objectif du projet est de garantir que les propriétaires fonciers concernés puissent faire valoir leurs prétentions à des indemnités pour moins-value en raison des nuisances sonores dans le cadre d'une procédure simple et conforme aux principes de la loi fédérale sur l'expropriation (LEx). Il vise tout particulièrement à porter le délai de prescription de 5 à 10 ans. En effet, dans une jurisprudence constante, le Tribunal fédéral a établi que les propriétaires pouvaient faire valoir leurs prétentions durant 5 ans à partir du moment où la spécialité des immissions et la gravité de l'atteinte sont objectivement reconnaissables. Or, la LEx prévoit un délai de 10 ans pour toutes les autres formes d'expropriation. Le projet de la CEATE-CN modifie en outre la loi fédérale sur l'aviation (LA) afin de garantir les droits des propriétaires à une indemnisation lors d'une augmentation des nuisances sonores résultant d'une modification du règlement d'exploitation d'un aéroport. De plus, les indemnités touchées par les propriétaires seront ristournées aux locataires sous la forme d'une diminution de loyer. Finalement, la commission propose d'étendre aux domaines des chemins de fer et du trafic routier le principe retenu pour la procédure d'expropriation des riverains d'aéroport, ces deux domaines occasionnant également des nuisances sonores.

Le Conseil fédéral s'est montré très critique face à ce projet, dont il estime qu'il déborde largement le cadre et les objectifs de l'initiative Hegetschweiler. Il a d'abord rejeté l'extension des procédures d'indemnisation aux domaines routier et ferroviaire en raison de leur complexité pratique, mais aussi parce que la commission n'a pas pris le soin d'en évaluer les conséquences financières pour la Confédération. La procédure concernant les nuisances occasionnées par le trafic aérien pose également des problèmes. Du point de vue pratique, elle implique une complexification et un surcroît de travail pour l'administration. Du point de vue financier, les répercussions seront considérables: pour le seul aéroport de Zurich, la facture devrait atteindre entre CHF 200 et 400 millions. Pour ces raisons, le Conseil fédéral a proposé de rejeter le projet ou, le cas échéant, d'en supprimer tout ce qui excède le cadre de l'initiative.⁷

BERICHT
DATUM: 16.12.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFAC a mis en consultation le rapport final concernant les travaux préparatoires en vue du futur **plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Zurich**. Des trois variantes examinées, deux conservent le concept d'exploitation (approche orientale) et le système de pistes actuels (E DVO et E optimisée), tandis que la troisième prévoit l'allongement des pistes d'atterrissage pour les approches par le nord et par l'est (J optimisée). Une seule variante respecte toutefois les restrictions de vol imposées par l'Allemagne (E DVO). Si aucune ne se distingue du point de vue du volume de trafic, la variante J optimisée présente le meilleur bilan au niveau des émissions sonores. Au terme de la consultation, le Conseil fédéral a décidé de privilégier les variantes optimisées E et J et confié à l'OFAC le mandat d'élaborer un projet de fiche de coordination concrétisant ce choix.⁸

BERICHT
DATUM: 07.02.2016
MARCO ACKERMANN

Im Februar 2016 veröffentlichte das BAZL einen **Bericht über die Herausforderungen im Zusammenhang mit zivilen Drohnen in der Schweiz**. Das «neue Phänomen am Himmel» habe in den letzten Jahren eine «starke technologische Entwicklung erfahren». Für das Jahr 2016 schätzte das Bundesamt die Anzahl Drohnen auf mindestens 20'000 Stück. Der Bericht verschaffte einen Überblick über technische und rechtliche Angelegenheiten in Zusammenhang mit solchen pilotenferngesteuerten Fluggeräten. Behandelt wurden etwa Fragen zur Sicherheit und zur internationalen Kooperation mit der ICAO und EU im Luftraum, zum Datenschutz bei Videoaufnahmen oder zur Haftung. Betreffend die Schaffung neuer Normen strebe das Bundesamt eine risikobasierte Regulierung an, damit genügend Raum für die Entfaltung dieses neuen Segments in der Luftfahrt gelassen werden könne.⁹

Umweltschutz

Lärmschutz

BERICHT
DATUM: 12.12.1966
PETER GILG

Über die Lärmbekämpfung erstattete der Bundesrat im April einen **besonderen Bericht**, wobei er parlamentarischen Vorstössen aus dem Jahre 1956 entsprach. Dem Bericht wurde die 1963 veröffentlichte Expertise einer vom Bundesrat bestellten Kommission zugrunde gelegt. In Übereinstimmung mit dieser Expertise wurden eine Revision des Luftfahrtgesetzes sowie neue Gesetze über die Typenprüfung von Bau- und Landwirtschaftsmaschinen in Aussicht gestellt; weitere Vorschläge der Experten wurden als entbehrlich bezeichnet. Für die vorgesehenen legislativen und administrativen Massnahmen erklärte der Bundesrat mit den Experten die bestehende Verfassungsgrundlage als genügend; immerhin liess er die Frage einer Verfassungsrevision im Zusammenhang mit der Prüfung der neuen Immissionsschutzmotion noch offen. (Dabei wurde speziell eine neue Verfassungsgrundlage für den Schallschutz in Wohnbauten in Betracht gezogen; dem Bedürfnis nach einem solchen Schutz soll einstweilen durch entsprechende Bedingungen für die Wohnbausubventionen Rechnung getragen werden.) Er wies ausserdem auf die Notwendigkeit hin, gewisse Probleme der Lärmbekämpfung auf internationaler Ebene zu lösen, und erwähnte entsprechende Studien und Verhandlungen. Während der Ständerat vom ganzen Bericht zustimmend Kenntnis nahm, griff der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den Expertenvorschlag für eine besondere **Bundeszentralstelle für Lärmbekämpfung** wieder auf und überwies ein **dahingehendes Postulat**.

NR Dürrenmatt (lib., BS) beklagte, dass mangelnde Energie der Kantone bei der Durchführung einer ihnen obliegenden Aufgabe dazu Anlass gebe, nach einem eidgenössischen «Antilärm-Vogt» zu rufen.¹⁰

BERICHT
DATUM: 15.11.1997
LIONEL EPERON

Chargée de plancher sur le problème des nuisances sonores provoquées par le trafic aérien, une commission d'experts du DFI a émis des propositions en vue de l'adoption de valeurs limites d'immission, respectivement d'alarme, à proximité des **aéroports nationaux**. Celles-ci se montent à 60 décibels (dB), respectivement 65 dB, dans les zones d'habitation pour la période comprise entre 6 et 22 heures (65 dB, respectivement 70 dB pour les zones mixtes). Entre 22 et 23 heures, les experts ont établi des limites de 55 dB, respectivement 65 dB, tant pour les zones d'habitation que pour les zones mixtes. Enfin, des seuils de 50 dB, respectivement 60 dB, ont été proposés dans les zones d'habitation pour les périodes comprises entre 23 et 24 heures et 5 et 6 heures (55 dB, respectivement 65 dB pour les zones mixtes).¹¹

BERICHT
DATUM: 17.02.1998
LAURE DUPRAZ

Une commission d'experts a proposé des mesures pour respecter les valeurs limites d'**émissions sonores occasionnées par le trafic aérien**. La commission a estimé que les coûts de ces mesures devraient s'élever à plus de CHF 2.3 milliards, dont 1.7 milliard pour Zurich et 616 millions pour Genève. La plus grosse part de cet investissement sera destinée aux expropriations. Le reste, CHF 302 millions, sera consacré à des fenêtres de protection contre le bruit. Selon les experts, environ 67'000 personnes en Suisse seraient considérablement incommodées par le bruit dû au trafic aérien. Les experts ont proposé que des valeurs limites correspondantes à celles déjà valables pour la route soient appliquées aux émissions sonores du trafic aérien.¹²

1) Bericht des BR zur Interessenwahrung der Schweiz im Verkehrswesen gegenüber Deutschland

2) Presse du 21.9.02 (Présentation du rapport).

3) 24h, 24.1.03; presse du 25.1.03.

4) Presse du 30.7.04.

5) LT, 14.12.04.; LT, 4.9.04.

6) FF, 2005, p. 1655; BO CE, 2005, p. 398 ss.; BO CN, 2005, p. 522 ss.; FF, 2006, p. 1655 ss; DETEC, communiqué de presse, 30.9.05.

7) BO CN, 2002, p. 1683; FF, 2007, p. 6039 ss.; FF, 2007, p. 6081 ss.

8) Presse du 14.8 et du 16.12.09.

9) Bericht BAZL vom 7.2.16

10) BBI, 1966, I, S. 621 ff.; BBI, 1966, I, S. 624; BBI, 1966, I, S. 633; Lärmbekämpfung in der Schweiz, Bericht der Eidg. Expertenkommission an den Bundesrat (1963); NZZ, 20.9. und 13.12.66; BN, 19./20.11.66.

11) TA, 15.11.97

12) TA, 17.2.98