

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Luftfahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Studien / Statistiken
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftfahrt, Studien / Statistiken, 1991 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Luftfahrt	1
Umweltschutz	2
Lärmschutz	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.06.2014
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Händen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.¹

Luftfahrt

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le canton de Zurich ainsi que la direction de l'aéroport ont présenté **une étude**, effectuée à la demande du Grand Conseil, **sur les conséquences écologiques de l'aéroport de Kloten**. En faisant des calculs prospectifs, il apparaît que d'ici 2010, compte tenu de l'accroissement du trafic aérien, les émissions d'oxyde d'azote, de dioxyde de carbone ainsi que la quantité de déchets devraient augmenter considérablement. Un des aspects principaux est cependant le trafic au sol engendré par l'aéroport. Swissair a pris quelques mesures afin de le diminuer: promotion des transports publics auprès des employés de l'aéroport (abonnements offerts à prix avantageux) et augmentation du prix de location des places de stationnement.²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 01.07.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La série noire d'accidents graves qu'a connu l'aviation civile suisse à l'étranger (Halifax-CAN en 1998 et Überlingen-D en 2002) et en Suisse (Nassenwil-ZH en 2000 et Basserdorf-ZH en 2001) a soulevé de nombreuses questions relatives à sa sécurité et à l'organisation de sa surveillance par l'Etat. C'est ce qui a amené le DETEC en 2002 à confier au laboratoire néerlandais NLR le mandat d'examiner ces questions et de formuler des recommandations concernant l'optimisation de ces tâches. Les résultats de l'étude ont conclu que le niveau de sécurité de l'aviation civile suisse était toujours élevé, mais avait baissé au cours des dernières années. Les structures étatiques suisses n'avaient pas été capables de s'adapter à l'évolution rapide du transport aérien. NLR conseillait à la Suisse de passer du contrôle sporadique à une gestion globale de la sécurité. Parmi les principales propositions, le laboratoire néerlandais encourageait les autorités suisses à **dissocier la surveillance de la sécurité des autres activités de l'OFAC**. Au niveau du DETEC, le département devait assigner des objets de sécurité à l'OFAC et en contrôler leur réalisation. De plus, la surveillance sur l'OFAC devait être renforcée dans le domaine de la sécurité et à cette fin un poste au sein du DETEC devait être créé.³

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.09.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'institut néerlandais NLR a rendu publics les résultats de son enquête de suivi concernant la mise en œuvre des recommandations qu'il avait formulées trois ans auparavant, lors du précédent audit. Il en ressort que la **sécurité aérienne** de la Suisse a connu d'**importants progrès** dans l'intervalle. Le rapport pointe cependant des problèmes encore irrésolus et invite le Conseil fédéral à renforcer la surveillance exercée par le DETEC, à élaborer une véritable politique aéronautique et à prendre des mesures pour pallier la pénurie chronique de contrôleurs aériens chez

Skyguide. Le jugement rendu par le Tribunal de district de Bülach (ZH) dans l'affaire de la collision survenue au-dessus d'Überlingen (D) le 1er juillet 2002 (71 morts) a insisté sur le manque d'effectif de contrôleurs au moment du drame et condamné trois cadres et un employé de Skyguide pour homicide par négligence.⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 15.12.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFAC a publié les résultats de **l'étude sur les nuisances sonores générées par le trafic de l'aéroport de Zurich**, tant sur territoire allemand que suisse. Annoncée par la Chancelière allemande, Angela Merkel, et le président de la Confédération, Pascal Couchepin, lors de leur rencontre en 2008, cette étude a été réalisée conjointement par le Centre aérospatial allemand et par le Service suisse en matière de bruit. Il est notamment ressorti des résultats que les nuisances occasionnées sur sol allemand par les avions qui atterrissent à Zurich par l'approche septentrionale (53 décibels) n'excèdent pas les valeurs prescrites par la loi allemande (60 à 65 décibels). Du côté suisse, les réactions ont fusé en faveur de la suppression des restrictions de vol sur le sud de l'Allemagne, alors que le ministre allemand des transports, Peter Ramsauer, et diverses autorités locales du Bade-Württemberg ont plaidé pour le statu quo.⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Selon **l'analyse Vox**, ce vote n'a pas révélé de différenciation claire entre partisans et opposants du point de vue de la position politique comme des propriétés socioculturelles. Les tenants du refus n'ont été majoritaires que parmi les membres déclarés de l'extrême gauche. L'étude a en outre souligné le faible intérêt des répondants et, parmi ceux-ci, des votants pour cet objet peu controversé, respectivement 57% et 38% d'entre eux ne sachant plus de quoi il s'agissait quelques jours à peine après le scrutin. En dépit de cette mauvaise connaissance de l'objet, une bonne moitié des tenants du oui et deux tiers des adversaires ont motivé leur décision par des arguments concrets et objectifs. Parmi les partisans, l'argument le plus mobilisé a été le principe de justice, selon lequel il est juste que le trafic aérien bénéficie du produit des taxes sur les carburants auxquelles il est soumis. Quant aux tenants du non, ils ont principalement fondé leur choix sur le rejet du trafic aérien et de ses nuisances.⁶

Umweltschutz

Lärmschutz

Le rapport **Pollution sonore en Suisse** expose les résultats du monitoring national sonBase pour l'année 2015. Avec cette contribution, l'OFEV concrétise le troisième axe stratégique, intitulé «monitoring de la pollution sonore et information du public», du plan national pour diminuer les nuisances sonores. Elle permet d'établir le nombre de personnes, de logements et de bâtiments importunés par du bruit nuisible ou incommodant issu du trafic routier, ferroviaire et aérien. Une personne sur sept fait les frais d'immissions sonores supérieures aux valeurs limites légales pendant la journée, et une sur huit durant la nuit. Le trafic routier est la principale source de bruit dans les centres urbains et les périphéries, où vit la quasi totalité de la population affectée par le bruit de trafic. Pour remédier à la pollution phonique, le rapport prône la prise de mesures supplémentaires.⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.11.2018
DIANE PORCELLANA

1) Studie ARE vom 18.6.14

2) Presse des 23.3. et 26.4.91; Suisse, 21.6.91; Express, 22.6.91.

3) LT, 2.7.03; DETEC, communiqué de presse, 1.7.03.

4) LT, 23.1.07; presse du 5.9.07.

5) Presse du 31.10 au 3.11.09; AZ et NLZ, 15.12.09.

6) Hirter, Hans / Vatter, Adrian, Analyse des votations fédérales du 29 novembre 2009, Berne 2010.

7) Etude de l'OFEV du 5.11.18; LT, 21.11.18