

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Flughäfen</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Internationale Beziehungen</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  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Freymond, Nicolas  
Huguenet, François  
Hulliger, Caroline  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Huguenet, François; Hulliger, Caroline; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Flughäfen, Internationale Beziehungen, 1998 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Aussenpolitik</b>	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
<b>Landesverteidigung</b>	1
Ausrüstung und Beschaffung	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>VBS</b>	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
<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>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>WEF</b>	World Economic Forum
<hr/>	
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>DDPS</b>	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
<b>CPE-CE</b>	Commission de politique extérieure du Conseil des Etats
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>WEF</b>	World Economic Forum

# Allgemeine Chronik

## Aussenpolitik

### Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 14.03.2015  
CAROLINE HULLIGER

Le 14 mars, Didier Burkhalter et son homologue français Laurent Fabius ont adopté la «Déclaration franco-suisse sur les progrès des travaux concernant les questions fiscales et le dispositif de compensation financière des coûts exposés par la Direction générale de l'aviation civile sur le secteur douanier suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse» qui valident les avancées réalisées dans le cadre des négociations franco-suisse. Ainsi, il a notamment été conclu que la TVA suisse serait appliquée sur le secteur douanier suisse de l'aéroport et que la France ne prélèverait pas la Taxe d'aviation civile sur les passagers au départ de Bâle. Les deux pays ont comme objectif la signature d'un accord global d'ici fin 2015. <sup>1</sup>

## Landesverteidigung

### Ausrüstung und Beschaffung

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 29.10.1998  
FRANÇOIS HUGUENET

Le ministre des Transports du gouvernement français, Jean-Claude Gayssot, a décidé de renoncer à la réalisation d'un centre franco-suisse de contrôle aérien à Genève sous la pression des milieux syndicaux français. Or cette collaboration avait été promise par la France en échange de la participation de la société française Thomson au nouveau projet de système de surveillance militaire de l'espace aérien Florako. Initialement, seule l'entreprise américaine Hughes s'était adjudgé le contrat. Devant ce dédit, la Confédération n'a pas désiré remettre en cause la participation de Thomson, mais s'est réservé le droit d'en tenir compte dans des achats d'armements ultérieurs au moment du choix des fournisseurs. <sup>2</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Luftfahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 16.12.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Berlin, via son ministre des Transports Reinhard Klimmt, a annoncé en mai sa décision à Moritz Leuenberger et au Conseil fédéral de résilier l'accord international de 1984 réglant les vols à destination et en provenance de Zurich qui empruntent l'espace aérien allemand. Une négociation, dans laquelle l'Allemagne exigeait de la Suisse une réduction radicale des survols de son espace aérien proche de Kloten, avait été entamée depuis 1998, mais elle n'avait abouti à rien. Dans les négociations qui avaient été menées, la Suisse était représentée par l'Office fédéral de l'aviation (OFAC). Cette dernière, de concert avec Zurich et la direction de Swissair, n'a pas voulu faire de concessions. Par cet acte unilatéral, le gouvernement allemand est venu au secours du village allemand de Hohentengen, distant d'une quinzaine de kilomètres de Kloten. Au lieu des 140'000 vols recensés par année, l'Allemagne était prête à n'en tolérer plus que 80'000. En outre, elle réclamait de prolonger de deux heures la fenêtre d'interdiction des vols de nuit, soit entre 21h et 7h au lieu de 22h à 6h. Dès la fin mai 2001, Berlin entendait fixer par voie d'ordonnance ses propres conditions au survol du sol allemand. Les Allemands ont joué finement là où les revendications des populations riveraines de Kloten avaient échoué face aux intérêts de Swissair et de la direction de l'aéroport. La pression était accrue, car au 31 mai 2001 le traité germano-suisse devait être renouvelé, ainsi que la concession pour l'aéroport accordée par le Conseil fédéral au canton de Zurich. Malgré le fait accompli, l'Allemagne a ouvert le dialogue.

La Suisse a été mise dans une situation d'état d'urgence; divers scénarios ont été imaginé avec le DDPS pour trouver une alternative à l'approche des avions sur le seul axe du nord (Hohentengen). La mise à disposition de l'espace militaire de Dübendorf (ZH) et d'Emmen (LU), ainsi que la répartition des nuisances sur la ville de Zurich et ses communes ont été évoquées. Par contre, personne n'avait envisagé de transférer des vols sur Genève ou Bâle. La Suisse fit des contre-propositions à l'Allemagne dans le but de protéger le hub intercontinental; au niveau du nombre des vols, Berne ne voulait pas de plafonnement, mais un socle de départs additionnés d'un pourcentage de la

croissance estimée des mouvements aériens pour les dix prochaines années; au niveau des vols, le Conseil fédéral refusait la revendication d'interdiction de vol le week-end, mais acceptait le survol par le sud de l'aéroport. Les contre-propositions suisses ne firent pas mouche et l'antagonisme de départ, à savoir d'un côté Berne qui voulait assurer le développement de Kloten et de l'autre Berlin qui voulait soulager du bruit les riverains allemands de l'aéroport, demeura intact. Le **round de négociations à Waldshut (D) en décembre** a abouti à une impasse totale entre les deux parties: les Allemands n'entrèrent pas en matière sur les propositions suisses et les Suisses refusèrent le plafonnement, estimant qu'il contrevenait à l'accord sur le transit et à la Convention de Chicago sur l'aviation civile de 1944. (Pour les négociations avec l'Allemagne à partir de 2001, voir ici.)<sup>3</sup>

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 frontière 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.<sup>4</sup>

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'attente 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.<sup>5</sup>

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 Schweiger (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.<sup>6</sup>

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.<sup>7</sup>

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 bourgeois 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>8</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 26.06.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Peu avant l'échéance de la deuxième étape des mesures unilatérales allemandes, Moritz Leuenberger a réussi à convaincre Manfred Stolpe de les reporter et d'accorder des délais. Le régime restrictif des dérogations aurait empêché l'atterrissage jusqu'à une trentaine d'avions par jour en cas de pluie et ceux-ci auraient dû être détournés vers d'autres aéroports, avec un important coût économique à supporter. Les approches avec le radiophare omnidirectionnel (VOR/DME) requièrent une visibilité d'au moins 4'500 mètres. Or, les approches par le nord ne sont autorisées pendant les périodes d'interdiction que si la visibilité est inférieure à 1'800 mètres. Ainsi, en cas de visibilité intermédiaire (moins de 4'500 mètres et plus de 1'800 mètres), les avions auraient donc dû être détournés vers d'autres aéroports (Bâle, Genève); la piste par le sud n'étant disponible que pour l'automne. La Suisse s'est engagée à garantir dès l'automne la possibilité d'atterrir par le sud. Allant de pair, elle a fixé le calendrier pour l'installation des équipements ad hoc: au 30 octobre 2003 pour le radiophare omnidirectionnel (VOR/DME), au 30 avril 2004 pour le radiophare d'alignement (LLZ/DME) et au 31 octobre 2004 pour le système d'atterrissage aux instruments (ILS). **L'Allemagne a différé au 30 octobre l'application des nouvelles restrictions du régime des dérogations** et l'a échelonnée selon le calendrier précité, de manière à ne pas empêcher certains atterrissages. En contrepartie du délai offert par l'Allemagne, la Suisse a accepté la suppression de zones d'attente EKRIK et SAFFA au-dessus du sol allemand. La Suisse a jusqu'en février 2005 pour trouver des aires d'attente situées au-dessus de son territoire. Deux éléments ont favorisé l'adoption de cette solution: l'acceptation par le Conseil d'Etat zurichois des approches par le sud et la présentation par la Suisse d'un calendrier précis pour l'application des procédures nécessaires à ces approches. Malgré ce nouveau calendrier, le Conseil fédéral a maintenu sa plainte devant la Commission européenne.<sup>9</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 04.11.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

**L'Allemagne et la Suisse se sont mises d'accord sur la surveillance de l'espace aérien du sud de l'Allemagne.** Skyguide continuera d'exercer son contrôle, mais avec l'aide d'experts allemands. Cet élément devait permettre d'éviter que des points de règlement ne soient interprétés de manière unilatérale. Le samedi suivant l'entrée en vigueur des approches par le sud a été marqué par des conditions météorologiques instables. Elles ont obligé l'aéroport à procéder à plusieurs changements de la stratégie d'approche, ce qui a créé une situation d'exploitation difficile. Afin d'éviter la répétition d'une telle situation, les experts allemands et suisses ont précisé la **clause dérogatoire de l'ordonnance allemande**. Désormais, les approches pouvaient se faire également par le nord pendant les heures d'interdiction, alors que la visibilité serait suffisante pour les approches par le sud et l'est, mais que des résidus nuageux subsistaient dans le secteur de l'approche finale (4-5 derniers kilomètres). Skyguide pouvait également recourir à la clause dérogatoire si les conditions météorologiques changent rapidement. Cela devait permettre d'éviter, surtout les week-ends, de modifier trop souvent et pour peu de temps la stratégie d'approche de l'aéroport.<sup>10</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 25.01.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Invitée par la Suisse à participer au processus de coordination du **Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique** (PSIA), l'Allemagne y a renoncé. Elle offrira par contre un accompagnement technique dans le cadre des discussions sur les variantes d'exploitation.<sup>11</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 10.02.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Ne répondant plus aux exigences d'un aéroport national, les autorités aéronautiques françaises ont annoncé leur intention de remplacer la procédure indirecte à vue des atterrissages au sud de **l'aéroport de Bâle-Mulhouse** par une approche utilisant un système d'atterrissage aux instruments (ILS). La piste 34 serait ainsi dotée des installations appropriées. La responsabilité de ce projet incombant à la France, il ne peut être soumis à une procédure d'approbation selon le droit suisse. Néanmoins, afin que la population suisse puisse être entendue, la Confédération a entamé des discussions avec la France sur la base de la Convention d'Espoo. En vertu de cette convention, la population suisse concernée doit pouvoir se déterminer sur le projet par le biais d'une consultation. La Suisse et la France sont parvenues à un accord sur la procédure de consultation relative au projet d'aménagement de l'ILS. Les autorités françaises se sont en effet déclarées disposées à instituer une voie de droit dans le cadre de la procédure de consultation. Les opposants au projet résidant en Suisse pourront contester devant la juridiction française compétente la décision que les autorités françaises rendront ultérieurement. Le recourant devra pour cela démontrer que l'installation prévue porte atteinte à ses intérêts.<sup>12</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 01.11.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im November nahmen die Schweiz und Deutschland den **Dialog betreffend das Flugregime in Zürich** wieder auf. An einem Treffen vereinbarten Bundesrat Leuenberger und der deutsche Verkehrsminister Tiefensee, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, welche bis März 2007 Vorschläge für die Lösung des Konflikts erarbeiten soll.<sup>13</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 22.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

Les **négociations avec l'Allemagne concernant les restrictions de survol du territoire allemand pour les atterrissages à l'aéroport de Zurich** sont au point mort, malgré l'entretien que le président de la Confédération, Pascal Couchepin, a eu à ce sujet avec la Chancelière allemande, Angela Merkel, lors de la visite officielle de cette dernière en Suisse en avril de l'année sous revue. En septembre, dans sa réponse à une interpellation du conseiller aux Etats Felix Gutzwiller (prd, ZH), le Conseil fédéral a précisé que, si l'entretien avait bien débouché sur un accord pour la création d'un groupe de travail binational, le mandat de ce dernier était encore en phase d'élaboration.<sup>14</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 08.04.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adapté l'accord bilatéral sur le transport aérien aux nouvelles réglementations de l'UE en matière de **sûreté aéroportuaire**. Cette reprise de l'acquis communautaire vise essentiellement à ce que les passagers en transit en provenance de l'UE faisant escale dans un aéroport suisse n'aient pas à subir de nouveau contrôle de sûreté et à garantir la réciprocité pour les ressortissants suisses faisant escale dans un aéroport de l'UE.<sup>15</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 14.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

La résolution du **différend avec l'Allemagne** au sujet des restrictions de vol imposées unilatéralement par cette dernière en 2003 n'a pas connu de progrès significatif au cours de l'année sous revue. Au niveau diplomatique, les deux pays ont institué un groupe de travail mixte chargé d'élaborer des solutions communes susceptibles de régler à long terme l'utilisation de l'espace aérien du sud de l'Allemagne pour les approches de l'aéroport de Zurich. Sur le terrain judiciaire, la Suisse a été déboutée par le Tribunal de l'UE, qui a par conséquent confirmé en première instance la validité des restrictions décidées par l'Allemagne. Déplorant cette décision, le Conseil fédéral a réaffirmé sa conviction que ces restrictions sont disproportionnées et discriminatoires envers la compagnie Swiss. Il a interjeté un recours auprès de la Cour de justice de l'UE afin de faire valoir son interprétation de l'accord bilatéral sur le transport aérien.<sup>16</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 16.03.2011  
SUZANNE SCHÄR

Der Fronten im **Fluglärmstreit zwischen der Schweiz und Deutschland** verhärteten sich im Berichtsjahr deutlich. Zwar gab die deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe zum Fluglärmstreit im März bekannt, sich bis Ende 2011 in allen offenen Punkten des Streits verbindlich einigen zu wollen. Klären liess sich dann allerdings nur die Frage gleichberechtigter Mitwirkung der deutschen Bevölkerung (analog zur schweizerischen) an „für sie relevante Massnahmen“. Zu einigen vermochten sich die Verhandlungspartner auch darauf, bis Gesprächsabschluss keine einseitigen Massnahmen zu ergreifen. Offen blieb hingegen einstweilen die grundlegende Frage, ob die Einigung auf der Basis von Flugbewegungen (Deutschland) oder Lärmgrenzwerten (Schweiz) zu suchen sei.<sup>17</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 02.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im Mai des Berichtsjahrs wählte Baden-Württemberg den Grünen Winfried Kretschmann zum Ministerpräsidenten und es zeichnete sich ab, dass die Verhandlungen im Fluglärm dossier für die Schweizer Seite schwieriger werden dürften. So hielt die baden-württembergische Regierungskoalition aus Grünen und SP in ihrer Regierungserklärung denn auch fest, an der durch Deutschland einseitig verordneten Flugraumperrung festhalten zu wollen. Später stellte sich die neue baden-württembergische Regierung auf Druck der deutschen Fluglärmgegner auch hinter die Forderungen der Stuttgarter Erklärung von 2009, die zusätzlich zur Flugraumperrung eine Begrenzung der Anflüge über Süddeutschland auf 80'000 im Jahr fordert. Hinter die Stuttgarter Erklärung stellten sich auch der deutsche Bundestag mit der Unterstützung einer entsprechenden Petition sowie der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer nach einem Treffen mit süddeutschen Bürgerinitiativen. Im August sorgte Bundesrätin Leuthard für weitere Verstimmung, als sie die süddeutschen Fluglärmgegner ihrer fehlenden Kompromissbereitschaft wegen mit Taliban verglich.

Die Wogen vermochten sich erst nach einer öffentlichen Entschuldigung Leuthards sowie einem Gesprächsangebot aus Baden-Württemberg Anfang September wieder zu glätten. Unzufrieden mit den schleppenden Verhandlungen des Fluglärmdossiers formierten sich Anfang Oktober Politiker aus den Kantonen Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen zum parlamentarischen „Arbeitskreis Flugverkehr“. Mit dem ähnlichen Ziel, den Streit endlich einer einvernehmlichen, konstruktiven Lösung zuzuführen, schloss sich zur gleichen Zeit das Netzwerk „Wirtschaft am Hochrhein“ zusammen. Die darin vereinten 19 Wirtschaftsverbände riefen die Schweizer Verkehrsministerin und ihren deutschen Amtskollegen in einem öffentlichen Brief dazu auf, das Dossier endlich einer nachhaltigen Lösung zuzuführen. Anfang Dezember legten die Verkehrsminister beider Länder das weitere Vorgehen fest, indem sie darüber informierten, bis Jahresende die Grundlagen zur Ausarbeitung einer einvernehmlichen Lösung präsentieren zu wollen.<sup>18</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 Fluglärmsstreits** 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 gekröpfte 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>19</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>20</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.06.2013  
NIKLAUS BIERI

Auch zwischen Frankreich und der Schweiz entbrannte ein **Flughafenstreit**: Frankreich gab im Frühsommer bekannt, dass Fluggesellschaften per 1. Juli auch für Flüge ab dem Schweizer Sektor des EuroAirports Basel-Mülhausen die innerfranzösischen Abgaben „Taxe d'aviation civile“ und „Taxe de solidarité“ entrichten müssten. Diese Nachricht stiess bei den Fluggesellschaften sowie in der Basler Regierung, im Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und im Verkehrsdepartement auf Widerstand; das Vorhaben Frankreichs wurde als „unfreundlicher Akt“ bezeichnet, welcher gegen den binationalen Charakter des Flughafens und gegen den Staatsvertrag zum Flughafen verstosse. Am 21. Juni gab das Französische Transportministerium überraschend bekannt, dass es bereit sei, die Abgaben doch nicht in Kraft zu setzen.<sup>21</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 22.02.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2016 kam nach Monaten der Unsicherheit wieder Bewegung in den Besteuerungsstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz. Bei einem Treffen des französischen Präsidenten François Hollande und Bundesrat Schneider-Ammann in Colmar (F) wurde eine Erklärung zur Beilegung des Konflikts unterzeichnet. Dass der Erklärung aber über Monate kein Abkommen folgte, führte bei den am Flughafen angesiedelten Unternehmen zu Nervosität. Im November 2016 konnten schliesslich Staatssekretär Yves Rossier und Christian Masset, Generalsekretär des französischen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten und internationale Entwicklung, ein Abkommen erreichen, das den Streit beenden konnte. Gemäss dem Abkommen kommt im Schweizer Sektor des Flughafens weiterhin die Schweizer Mehrwertsteuer zur Anwendung. Die Unternehmenssteuereinnahmen des Flughafens werden zwischen Frankreich und der Schweiz aufgeteilt und es wird die französische Einkommenssteuer und die Schweizer Kapitalsteuer erhoben. Zudem wird der Aufwand der französischen Flugaufsichtsbehörde im Schweizer Sektor neu abgegolten.

Der Bundesrat genehmigte das Abkommen in seiner Sitzung vom 25. Januar 2017. Im Februar 2017 genehmigte die EU Frankreich eine Ausnahme, die es erlaubt, dass im Schweizer Sektor die Schweizer Mehrwertsteuer erhoben wird.<sup>22</sup>

1) Communiqué du DFAE du 14.04.2015; BaZ, 15.4.15

2) LT, 7.10, 9.10 et 29.10.98.

3) Presse du 24.5, 27.5, 27.9, 8.12 et 15.12.00; LT, 30.5, 17.6 et 16.12.00.

4) Presse du 24.4.01; 24h, 25.4.01.

5) 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.

6) 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.

7) 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

(Leuenerberger); 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).

8) 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 (considérents

Tribunal de Mannheim); DETEC, communiqué de presse, 12.2 et 18.2.03.

9) LT, 26.6.03; presse du 27.6.03; DETEC, communiqué de presse, 26.6.03.

10) Lib., 5.11.03; DETEC, communiqué de presse, 4.11.03.; QJ, 3.10.03; DETEC, communiqué de presse, 2.10.03

11) LT, 4.1.05; DETEC, communiqué de presse, 25.1.05.

12) QJ, 11.2.05; DETEC, communiqué de presse, 10.2.05.

13) Presse vom 1.11.06.

14) BO CE, 2008, p. 669 s.; NZZ, 9.9.08.

15) LT, 8.4.10; OFAC, communiqué de presse, 7.4.10.

16) NZZ, 29.4.10 (groupe de travail); presse des 10.9 et 14.10.10 (recours).

17) TA und NZZ, 16.3.11.

18) SoZ, 1.5.11; NZZ, 13.7. und 27.8.11; TA, 30.7. und 25.8.11; SoZ, 31.7.11; Presse vom 1.9.11; NZZ, 3.10. und 2.12.11; Swissinfo,

15.10.11.

19) 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.

20) BBl, 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

21) BaZ, 14.6. und 22.6.13.

22) Medienmitteilung des Bundesrates vom 25.01.17; BaZ, 25.1., 30.8., 5.11.16, 22.2.17