

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

|              |                                |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage  | <b>24.04.2024</b>              |
| Thema        | <b>Keine Einschränkung</b>     |
| Schlagworte  | <b>Flugverkehr</b>             |
| Akteure      | <b>Bern</b>                    |
| Prozesstypen | <b>Keine Einschränkung</b>     |
| Datum        | <b>01.01.1965 - 01.01.2022</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  
Flückiger, Bernadette  
Gilg, Peter  
Klöti, Ulrich

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Flückiger, Bernadette; Gilg, Peter; Klöti, Ulrich 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Flugverkehr, Bern, 1966 – 2021*. 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>Infrastruktur und Lebensraum</b> | 1 |
| Verkehr und Kommunikation           | 1 |
| Luftfahrt                           | 1 |
| Umweltschutz                        | 3 |
| Klimapolitik                        | 3 |

## Abkürzungsverzeichnis

|                |                                                                            |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------|
| <b>UVEK</b>    | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| <b>UREK-NR</b> | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates           |
| <b>UREK-SR</b> | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates             |
| <b>IATA</b>    | International Air Transport Association                                    |
| <b>VED</b>     | Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement                                |

---

|                 |                                                                                                    |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>DETEC</b>    | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication        |
| <b>CEATE-CN</b> | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national  |
| <b>CEATE-CE</b> | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États |
| <b>AITA</b>     | Association internationale du transport aérien                                                     |
| <b>DTCE</b>     | Département des transports et communications et de l'énergie                                       |

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Luftfahrt

KANTONALE POLITIK  
DATUM: 11.12.1966  
PETER GILG

Das Übergewicht, das **Zürich und Genf als Flugverkehrsplätze** besitzen, gibt im Bereich der übrigen schweizerischen Grossstädte Anlass zu Bemühungen, die **Luftverbindungen der eigenen Region zu verbessern**. In den Kantonen Waadt und Bern zeitigten solche Bestrebungen, die insbesondere von Kreisen des Tourismus und der Industrie gefördert wurden, neue Flugplatzprojekte, da die bestehenden Anlagen für einen erweiterten Verkehr nicht zu genügen vermöchten. Gegen diese Projekte wandte sich vor allem die Bevölkerung der betroffenen Gegenden, wobei der Fluglärm und der Verlust an Kulturland geltend gemacht wurde; ausserdem wurde gegen die angestrebte staatliche Unterstützung die angespannte Finanzlage ins Feld geführt. In der Waadt wurde die vom Grossen Rat 1965 beschlossene und durch das fakultative Referendum angefochtene Staatsbeteiligung an einem **Charterflugplatz bei Etagnières** Ende Januar in der Volksabstimmung mit Zweidrittelmehr verworfen; eine Beeinträchtigung erfuhr die Vorlage auch durch die nachträgliche Veröffentlichung einer negativen Stellungnahme des Genfer Staatsrates Ruffieux, durch die das offizielle Argument, Genf befürworte eine Entlastung seines Flughafens vom Charterverkehr, entkräftet wurde. Die waadtländischen Bemühungen um einen neuen Flugplatz wurden allerdings nicht aufgegeben. Für das bernische Projekt eines Flughafens bei Rosshäusern für Linien- und Charterverkehr wurde im Juli an das VED ein Konzessionsgesuch eingereicht. Gegenkundgebungen veranlassten die Regierung, die sich dem Projekt gewogen zeigte, eine genaue Prüfung der Frage zuzusagen. (Die Flugplatzfrage spielte auch im Wahlkampf um das Berner Stadtpräsidium eine Rolle, wobei der siegreiche sozialdemokratische Kandidat eine zurückhaltendere Stellung einnahm.) Auch in Baselstadt kam es zu einer erfolgreichen Referendumsbewegung; sie galt der Beteiligung des Kantons an einer Kapitalerhöhung der Balair, einer eng mit der Swissair verbundenen Gesellschaft, die neben dem Flugplatzdienst Charter- und Linienflüge übernommen hat und über die der Kanton eine bessere Berücksichtigung seiner Linienverkehrsbedürfnisse durch die Swissair erreichen sollte. (Die Verwerfung erfolgte mit 9'717: 6'495 Stimmen.) Bei den Gegnern erregte namentlich ein vermehrtes Engagement des Staates in der Luftverkehrswirtschaft Bedenken.<sup>1</sup>

KANTONALE POLITIK  
DATUM: 07.11.1968  
PETER GILG

Der Bundesrat gab in seinen Richtlinien bekannt, dass eine Studie über die voraussichtliche Entwicklung des Luftverkehrs bis 1980 ausgearbeitet werde. Angesichts des anbrechenden Zeitalters der Grossflugzeuge wurde die technische Zusammenarbeit zwischen der Swissair und ihrer skandinavischen Partnerin SAS auch auf die holländische Luftfahrtgesellschaft KLM ausgedehnt. Der **Streit um den weiteren Ausbau des Flughafens Kloten** konnte von der Zürcher Regierung dadurch etwas entschärft werden, dass sie eine Regionalkommission für Flughafenfragen schuf, in welcher Befürworter und Kritiker eines Ausbaus vertreten sind; so wurde gegen den angeforderten Planungskredit, den der Kantonsrat bewilligte, das angedrohte Referendum nicht ergriffen. Die **Berner Flugplatzfrage blieb dagegen in der Schwebe**: die Regierung bekundete ihren Willen, Berns Flugverbindungen zu entwickeln und lehnte das Verlangen der Kontinentalflugplatzgegner nach einer Volksbefragung als verfassungswidrig ab. Zur **Belebung des Charterverkehrs** wie auch zur **Erweiterung des internationalen Linienverkehrs** beteiligte sich der Kanton Bern im Frühjahr an der **Gründung der Gesellschaft Tellair**, die jedoch im Herbst das Missgeschick erlebte, dass ein britisches Luftfahrtunternehmen, auf dessen Betriebserfahrung sie sich stützen wollte, zusammenbrach. In der Waadt nahm die Stadt Lausanne das 1966 an einer kantonalen Referendumsabstimmung gescheiterte Projekt eines Charterflugplatzes bei Etagnières allein wieder auf; zur Planung eines Ersatzes für den vom Autobahnbau verdrängten Flugplatz von Rennaz in der Rhoneebene wurde eine interkantonale Kommission aus Vertretern der Behörden und interessierter Kreise der Waadt und des Wallis gebildet.<sup>2</sup>

Un développement très dynamique a caractérisé la navigation aérienne. De longues négociations au sein de l'organisation internationale IATA pour des réductions de prix, nommément en faveur des voyages organisés, formule qui se répand de plus en plus, des négociations entreprises par la Suisse pour l'obtention de nouveaux droits d'atterrissage aux USA, la commande de nouveaux appareils du type DC-10 par la Swissair qui a augmenté son capital par actions, le fait également que la Swissair n'utilise plus que des appareils à réaction depuis le 1er octobre 1968 sont autant d'expressions de l'**essor croissant de la navigation aérienne**. Une étude de l'Office fédéral de l'air sur le développement du trafic dans les 10 prochaines années a prévu, moyennant le maintien de la stabilité politique et de la prospérité économique, environ le triplement du trafic des voyageurs et le quadruplement du trafic des marchandises. Les moyens de transport aérien de demain introduiront, selon elle, une ère nouvelle dans l'aviation civile, et l'avion deviendra le moyen spécifique des transports collectifs. L'étude précise encore que, vu l'augmentation du trafic, il faudra s'attendre à un encombrement de l'aéroport de Zurich-Kloten. L'aménagement de cet aéroport, pour lequel **le gouvernement zurichois a demandé un crédit de CHF 139 millions**, est cependant demeuré controversé. Des milieux divers, dont 13 communes du bas pays zurichois, ont demandé l'**introduction de bases légales pour la protection de la population contre le bruit**. Dans d'autres régions, des comités se sont constitués contre les plans d'aménagement de places d'aviation. (Un comité d'action s'est formé dans le canton de Fribourg contre la place d'aviation de Fillistorf et le projet d'une place d'aviation dans la vallée du Rhin aux Grisons a été abandonné.) Les divers comités régionaux ont fondé une association suisse pour la protection de la population contre les dommages causés par l'aviation civile. Les citoyens tessinois ont rejeté dans un référendum l'aménagement de l'aérodrome de Locarno-Magadino. Dans le canton de Berne, le Conseil d'Etat a dû démentir des bruits selon lesquels la construction d'une grande place d'aviation était prévue près de Witzwil. Il a ajouté cependant qu'une commission était en train d'examiner la création d'une place d'aviation régionale susceptible de remplacer celle de Belpmoos. Grâce aux subventions accordées par le Conseil fédéral, l'aménagement de places d'aviation régionales a commencé à Granges et à Birrfeld (AG).<sup>3</sup>

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement distinctes. SAirGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)<sup>4</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 17.02.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mitte Februar 2021 befasste sich die UREK-SR mit **fünf Standesinitiativen** der Kantone Luzern, Wallis, Freiburg, Bern und Neuenburg, **die allesamt eine Flugticketabgabe fordern** (Kt.lv. 19.310, Kt.lv. 19.314, Kt.lv. 19.315, Kt.lv. 19.319, Kt.lv. 20.317). Die Kommission beantragte einstimmig, den Initiativen keine Folge zu geben, da dieses Anliegen bereits in das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz (BRG 17.071) eingeflossen sei.<sup>5</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 25.08.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR beschäftigte sich im August 2021 mit **fünf Standesinitiativen der Kantone Luzern, Wallis, Freiburg, Bern und Neuenburg, die alle eine Flugticketabgabe forderten**, sowie mit vier weiteren ähnlich gelagerten Standesinitiativen (Kt. lv. GE 19.304; Kt. lv. SG 19.305; Kt. lv. BS 20.307 und Kt. lv. BL 20.319). Die Kommission lehnte die Initiativen allesamt ab. Nach der Ablehnung des totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes, welches eine Flugticketabgabe beinhaltet hätte, wollte die Mehrheit der Kommission nun eine weitreichende Diskussion über die Zukunft des klimaverträglichen Flugverkehrs führen. Sie reichte daher einen eigenen Vorstoss (Po. 21.3973) zu diesem Thema ein.<sup>6</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 23.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der **Nationalrat** mit insgesamt neun Standesinitiativen betreffend einer **CO<sub>2</sub>-Abgabe auf den Flugverkehr respektive einer Besteuerung von Kerosin**. Neben den fünf Standesinitiativen der Kantone Freiburg (Kt.lv. 19.315), Luzern (Kt.lv. 19.310), Wallis (Kt.lv. 19.314), Bern (Kt.lv. 19.319) und Neuenburg (Kt.lv. 20.317) standen auch diejenigen der Kantone Genf (Kt.lv. 19.304), St. Gallen (Kt.lv. 19.305) und Basel-Landschaft (Kt.lv. 20.319) zur Debatte. Nach einer kurzen Diskussion lehnte der Nationalrat alle Initiativen mit jeweils ähnlichen Stimmenverhältnissen ab. Die Befürworterinnen und Befürworter stammten aus den Reihen der SP- und der Grünen-Fraktionen. Auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP- und der Mitte-Fraktionen stimmten den Initiativen zu.<sup>7</sup>

---

1) GdL, 1.6.65, 5.1., 22./23.1., 25.1., 26.1. und 31.1.66; TdL, 13.1., 16.1. und 22.1.66; TdG, 25.1. und 27.1.66; BN, 27.1., 22.4., 27./28.8. und 9.9.66; Bund, 18./19.6., 6.7., 13./14.8., 13.9., 13.10., 3.11., 12./13.11. und 12.12.66; NZ, 4.9., 5.9., 7.9. und 12.9.66; NBZ, 27.10.66.; Meyer (1966). Städteflughafen Bern – Kriterien zu seiner wirtschaftlichen Beurteilung.  
2) BBl, 1968, I, S. 1233; NZZ, 15.1., 22.1., 29.1., 29.3., 24.4., 21.5., 24.10. und 8.11.68; TdL, 30.1. und 2.2.68; GdL, 6.3. und 8.3.68; Vr, 12.3.68; Bund, 22.3., 7.5., 12.5. und 6.11.68; NZ, 22.3. und 8.11.68.  
3) FF, 1969, I, p. 1321; FF, 1969, I, p. 17 ss.; FF, 1969, II, p. 1495 ss.; PL, 11.1.69; NZ, 14.1. et 23.12.69; NZZ, 14.1., 9.6., 11.6., 19.8., 13.10., 16.11., 27.11., et 19.12.69; CdT, 12.2. et 20.5.69; JdG, 21.3.69; GdL, 19.8.69; Tw, 12.9. et 27./28.12.69; TdG, 8./9.11.69; NBüZ, 15.12.69.  
4) 24h, 24.12.02.; Lib., 15.1 (BE et SO) et 11.7.02 (BL, BS et NE); CdT, 16.1.02 (TI); NF, 31.1.02 (VS); LT, 1.2 (BE), 27.3 (SZ et OW), 12.4 (AG et GL), 2.5 (SG) et 19.7.02 (GR et UR); TG, 14.3.02 (NW); presse 14.1 (ZH), 8.4 (ville de Zurich), 3.6 (LU et SH), 11.7 (VD), 13.7 (FR) et 5.10.02 (Kloten); QJ, 11.5 (Assemblée) et 22.8.02 (JU); Exp., 25.11.02 (ZG); Presse du 1.2 (nom Swiss) et du 2.3 (plainte SAirGroup); TG, 11.5.02 (approbation); 24h, 16.1 (octroi court et moyen-courriers), 6.3 (Tribunal Zurich), 30.3. (Task force) et 13.4.02 (abandon par SAirGroup); LT, 2.3 (Tribunal Zurich) et 27.3.02; DETEC, communiqué de presse, 1.3.02 (octroi long-courriers).  
5) Medienmitteilung UREK-SR vom 17.2.21  
6) Medienmitteilung UREK-NR vom 25.8.21  
7) AB NR, 2021, S. 1862 ff.