

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Luftfahrt, Klimapolitik
Akteure	Andere Gewerkschaft
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Freymond, Nicolas
Schaub, Hans-Peter
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Freymond, Nicolas; Schaub, Hans-Peter; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftfahrt, Klimapolitik, Andere Gewerkschaft, 2001 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	4
Verbände	4

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
AUNS	Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
GSoA	Gruppe für eine Schweiz ohne Armee
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
PVB	Personalverband des Bundes
Syna	Organisation für Arbeitnehmende

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ASIN	Action pour une Suisse Indépendante et Neutre
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
USAM	Union suisse des arts et métiers
SSP	syndicats des Services publics
GSsA	Groupe pour une Suisse sans Armée
USP	Union Suisse des Paysans
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
UPS	Union Patronale Suisse
APC	Association du personnel de la Confédération
Syna	Organisation interprofessionnelle de travailleuses et de travailleurs

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

ANDERES
DATUM: 04.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Moins d'une semaine plus tard, le financement de la restructuration et le maintien provisoire de Swissair ont été trouvés par la Confédération, les cantons et les milieux économiques. Les **coûts d'opération** corrigés ont été devisés à **CHF 4,69 milliards** ; CHF 2,74 milliards d'augmentation du capital-actions de Crossair, CHF 1 milliard pour les coûts d'exploitation supplémentaire et CHF 1 milliard pour les frais de restructuration. La Confédération détiendra 20% de la nouvelle compagnie, les cantons 18%, le reste revenant aux banques et aux milieux économiques (62%). Le profil de la nouvelle compagnie était de 26 avions Swissair court et moyen-courriers, 26 avions Swissair long-courriers, 82 avions Crossair; 36 vols long-courriers maintenus, et 78 vols courts et moyen-courriers maintenus (Europe), 114 vols au total. Le conseil d'administration de Crossair décidait à l'unanimité de mettre en œuvre ce plan Phoenix Plus. Suite à l'aval du Conseil fédéral et de la délégation parlementaire aux finances par 3 voix contre 2 et une abstention, la Confédération a décidé d'injecter en tout CHF 1,6 milliards en plus des CHF 450 millions débloqués; tout d'abord un prêt de CHF 1 milliard pour permettre à Swissair d'assurer ses vols jusqu'au printemps, à cela s'ajoutera une prise de participation au capital s'élevant à CHF 600 millions. Les Chambres ont dû se prononcer le 16 et le 17 novembre sur le crédit, mais la messe était dite. En effet, la loi prévoit que le gouvernement peut débloquer des fonds dans l'urgence avec l'accord de la délégation des Chambres aux finances. Les cantons devront investir CHF 400 millions (18% du capital), dont CHF 300 millions pour Zurich et 30 pour les deux Bâle; quant aux milieux économiques, leur investissement sera de CHF 1,9 milliards (dont CHF 600 millions pour les deux grandes banques). A l'exception de l'UDC et des Verts, les partis politiques et les collectivités publiques ont salué ce sauvetage. Le Conseil fédéral a informé la Commission européenne des modalités de la nouvelle compagnie aérienne nationale, compte tenu de l'entrée vigueur de l'accord bilatéral sur le transport aérien. La situation critique dans laquelle se trouvaient les filiales a été arrangée soit par des rachats ou des prêts. Le **chapitre social** a été le grand **oublié** de la restructuration; rien n'avait été prévu pour payer les préretraites et pour indemniser les personnes licenciées durant le délai de congé. Les syndicats estimaient les coûts liés aux paiements des salaires pour les sociétés en sursis concordataire à CHF 76 millions et le plan social à CHF 135 millions. Comme une grande partie ne pouvait pas être couverte par la masse en faillite, ils demandaient une aide de CHF 250 millions au gouvernement et au secteur privé. Les banques et la Confédération ont repoussé leur implication dans le financement du plan social pour les 4'500 employés licenciés par Swissair. ¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 31.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après les débrayages à Genève et les menaces latentes, les représentants des syndicats et les employeurs se sont entendus sur les CHF 110 millions réclamés par les employés (versements pendant le délai de licenciement, indemnités de départ de quatre mois / cinq pour les pilotes et préretraites). Seul problème, personne ne savait d'où allait provenir le financement. La justice zurichoise a reconduit le sursis concordataire jusqu'au 5 juin 2002 pour SairGroup, SairLines, Swissair et Flightlease. Au parlement, l'UDC et le PDC ont demandé la mise sur pied d'une **commission d'enquête parlementaire** (CEP) sur la débâcle de Swissair (lv.pa. 01.458; lv.pa. 01.459). Les radicaux et les verts étaient opposés. Les socialistes, qui auraient pu assurer la création de la CEP avec leur appui, ont temporisé. Ils réservaient leur réponse à février 2002, mais soutenaient l'enquête de la commission de gestion des Etats. Celle-ci se penchait sur le devoir de surveillance de l'OFAC, sur le rôle de la Confédération en tant qu'actionnaire, sur la gestion de la crise par le Conseil fédéral et sur les raisons du grounding du 2.10. Lors de l'assemblée générale des actionnaires, le conseil d'administration de Crossair a démissionné dans sa totalité, y compris son fondateur Moritz Suter, afin de laisser place libre à une nouvelle équipe de onze membres présidée par le hollandais Pieter Bouw. Le **nouveau conseil d'administration** a approuvé le business-plan. Entre temps, le DETEC a octroyé à Crossair 31 concessions pour des lignes court et moyen-courriers qui étaient desservies par Swissair. En fin d'année, le Conseil fédéral a levé la garantie étatique pour risques liés aux actes de guerre ou de terrorisme. En effet, les assureurs garantissaient à nouveau la couverture des risques allant jusqu'à 1 milliard de dollars. ²

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 18.07.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La question du **statut des pilotes** n'a pas pu être définitivement réglée. L'année a commencé pour Swiss sous les plus mauvaises auspices, car l'Association du personnel de cockpit de Crossair (CCP) refusait de reconnaître le syndicat des pilotes de Swissair (Aeropers). Celui-ci craignait un traitement différencié entre les pilotes de Crossair et Swissair, notamment sur le plan salarial. Menacé par une plainte d'Aeropers, il a toutefois décidé d'abandonner son droit exclusif de négociation sur la future CCT. Trois mois plus tard, CCP quittait prématurément la table de négociation suite à l'accord entre Swiss et Aeropers sur la CCT. Les doléances du personnel de cockpit de Crossair portaient sur l'organigramme, la future grille à l'ancienneté et les salaires. Le Tribunal arbitral de Bâle a jugé discriminatoire la CCT conclue entre Aeropers et Swiss. La cour a mis en évidence des inégalités en matière salariale, de vacances et de bonus en se basant sur le traitement accordé aux pilotes de l'ex-Swissair. Le syndicat des pilotes de l'ex-Crossair – rebaptisé entre-temps **Swiss Pilots** – **a exigé une égalité de traitement de ses 1'050 pilotes avec les 830 de l'ex-Swissair**. Il a refusé les CHF 16 millions proposés par Swiss pour réduire les inégalités dans les salaires et les vacances et ne s'est pas rendu aux négociations. Malgré l'absence de Swiss Pilots, la direction de Swiss a présenté deux scénarios pour harmoniser les conditions salariales. Swiss Pilots a refusé d'entrer en matière sur les deux scénarios proposés et mettait en avant le sien : il proposait de geler les salaires des pilotes de l'ex-Swissair sur le réseau européen aussi longtemps que nécessaire pour que les pilotes Crossair rattrapent le retard, à coups de 4% par année environ. Comme les négociations étaient à nouveau interrompues, Swiss Pilots choisissait de consulter sa base avant de retourner à la table des pourparlers. 80% des anciens pilotes confirmaient leur mandat de négociation au syndicat. Entre-temps, la direction de Swiss a adressé à Swiss Pilots un ultimatum lui donnant jusqu'au 15 septembre pour adhérer à la nouvelle CCT. En réponse, Swiss Pilots a déposé une nouvelle plainte devant le tribunal de Bâle. Celle-ci portait sur les salaires et les critères qui déterminaient quels seraient les premiers pilotes à être licenciés dans le cas d'un redimensionnement de Swiss. Les pilotes de l'ex-Crossair se sentaient désavantagés par rapport aux pilotes de l'ancienne Swissair à cause d'un principe d'ancienneté introduit dans la CCT. Contestant l'inégalité de traitement et estimant qu'offrir plus déséquilibrerait ses finances, Swiss, pour sa part, a également saisi le Tribunal arbitral de Bâle lui demandant de trancher sur la base d'une nouvelle procédure.³

ANDERES
DATUM: 21.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Au niveau du personnel, la direction de Swiss a réussi à s'accorder avec les cinq syndicats sur les conditions de travail du **personnel au sol**. La nouvelle **convention collective de travail** (CCT) touchait 2'300 employés ; elle est entrée en vigueur à posteriori le 1er avril pour une période de trois ans. Les partenaires sociaux se sont aussi mis d'accord sur la CCT pour le **personnel de cabine**. Lors de sa mise en consultation, le personnel de cabine ne l'a pas ratifié, principalement à cause de griefs financiers. Après plusieurs mois de négociations, Swiss et le syndicat Kapers se sont entendus sur une nouvelle CCT. Celle-ci prévoyait l'introduction d'un treizième salaire, un pourcentage plus élevé sur les ventes effectuées à bord, un défraiement supplémentaire pour les vols long-courriers et une compensation pour les heures supplémentaires. Les employés de bord ont cette fois plébiscité la CCT. Les membres du personnel de cabine affiliés au syndicat Unia ont de leur côté accepté la CCT pour les **contrats à temps partiel**, allant jusqu'à 50%.⁴

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 20.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Conformément à la décision du Tribunal arbitral de Bâle l'année précédente, la direction de Swiss a accordé aux pilotes de l'ex-Crossair le même nombre de jours de vacances et les mêmes bonus qu'aux ex-Swissair. Par ailleurs, la centaine de pilotes de MD 83 a obtenu un salaire identique à celui des pilotes ex-Swissair de Airbus A320 en vertu du droit à un salaire égal pour travail égal. Devant à nouveau se prononcer sur la querelle entre le syndicat Swiss Pilots et Swiss, le Tribunal arbitral de Bâle a donné une seconde fois raison au syndicat des pilotes de l'ex-Crossair. La compagnie aérienne s'est vue obligée de **respecter une règle de proportionnalité dans les licenciements des pilotes**. La Cour a estimé que toute réduction d'effectifs dans le corps des pilotes devait toucher les membres de l'ex-Crossair et de l'ex-Swissair dans une proportion de 4 moyen et long-courriers pour 5 court-courriers, quels que soient le type d'appareils concernés et les besoins de l'entreprise. (Les 1'050 pilotes provenant de l'ex-Crossair et les 850 de l'ex-Swissair ont donné la clé au calcul de la proportionnalité.) La règle était valable avec effet rétroactif pour les 169 licenciements prononcés en début d'année et pour toute nouvelle mesure jusqu'à l'expiration du contrat collectif de travail fin octobre 2005. Considérant ces 169 licenciements comme abusifs et

discriminatoires, le juge a enjoint Swiss à réintégrer les pilotes, s'il ne trouvait pas d'autre accord avec eux. L'autre requête de Swiss Pilots, demandant que les pilotes de l'ex-Swissair soient les premiers touchés en cas de licenciements, a été rejetée par le tribunal.⁵

ANDERES
DATUM: 10.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le jugement du Tribunal arbitral n'a toutefois pas été appliqué, car le syndicat, après négociations avec Swiss, a renoncé à demander son application et l'annulation des 169 licenciements de février. **Swiss Pilots acceptait ainsi le partage inégal des licenciements** entre les deux corps de pilotes et la suppression de 559 postes parmi ses membres. En contrepartie, la compagnie leur a octroyé une indemnité de départ de 16 mois de salaire. Les autres pilotes de l'ex-Crossair ont obtenu d'être en partie protégés contre les licenciements jusqu'à la fin octobre 2005. La concession la plus importante de Swiss a été l'abandon de la constitution juridique de la filiale régionale low cost Swiss Express. Présentée en mai, cette dernière – censée permettre des économies de 20% – était appelée à regrouper tous les vols régionaux en Europe et n'aurait incorporé que des pilotes de l'ex-Crossair. S'estimant relégué à des emplois de seconde zone, Swiss Pilots en avait fait un casus belli. Lors de la votation, la **base de Swiss Pilots a accepté à 74% l'accord** signé par sa direction avec Swiss. La mauvaise situation financière et la volonté de Swiss de rejoindre une des grandes alliances aériennes ont pesé lourd dans l'armistice signée par le syndicat Swiss Pilots.⁶

ANDERES
DATUM: 12.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Im September legten die Regionalpiloten (übernommen von der früheren Crossair) während eines Tages die Arbeit nieder. Vom Streik betroffen waren 8'900 Passagiere in Zürich, Genf und Basel. Die Piloten verlangten die gleichen Arbeitsbedingungen wie die Europa-Piloten der einstigen Swissair. Die überraschte Swiss musste 128 Flüge streichen, sechs weitere fielen am folgenden Tag aus. Die Swiss drohte, die Gewerkschaft Swiss Pilotes auf Schadenersatz zu verklagen und den Piloten im Wiederholungsfall zu kündigen. Dem Streik vorangegangen waren **gescheiterte Verhandlungen zwischen Swiss Pilotes und der Swiss um einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV)**. Als bekannt wurde, dass zwei Gewerkschaftsfunktionäre die Abstimmung zum GAV-Entwurf dahingehend manipuliert hatten, dass eine Zustimmung der Gewerkschaft resultierte, weigerte sich die Fluggesellschaft zunächst, Swiss Pilotes weiterhin als Sozialpartner zu anerkennen und setzte einseitig die für die Piloten ungünstigeren Einzelarbeitsverträge in Kraft. Ende Jahr zeichnete sich eine Einigung über die Rahmenbedingungen eines neuen GAV ab.⁷

ANDERES
DATUM: 28.04.2007
NICOLAS FREYMOND

Fin décembre 2006, les pilotes de Swiss European, compagnie régionale de Swiss (ex-Crossair), ont une nouvelle fois refusé d'entrer en matière sur le projet de **convention collective de travail (CCT)** proposé par la direction **pour la période 2007-2010**. Les pilotes ont exprimé leur volonté que leur syndicat, Swiss Pilots, rejoigne la table des négociations en vue de satisfaire leur principale revendication préalable: l'égalité salariale pour tous les pilotes de Swiss et Swiss European volant sur le continent européen. Finalement, les deux parties sont parvenues à un accord en avril, l'employeur ayant concédé des alignements avec la CCT des pilotes de Swiss. La nouvelle CCT des pilotes régionaux est ainsi entrée en vigueur le 1er juillet.⁸

ANDERES
DATUM: 04.07.2011
SUZANNE SCHÄR

Nach dem Bekanntwerden des guten Betriebsergebnisses der Swiss drohte die **Pilotengewerkschaft Aeropers**, unzufrieden mit dem Verlauf der Verhandlungen für einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV), mit dem Verhandlungsabbruch. Die Gewerkschaft erwog mit Hinweis auf die besseren Anstellungsbedingungen für Piloten bei Lufthansa und British Airways einen Streik. Die Unternehmensleitung der Swiss liess gleichzeitig verlauten, dass die Verhandlungen aus ihrer Perspektive nicht gescheitert wären. Anfang Juli einigten sich die Sozialpartner dann in letzter Minute auf bessere Arbeitsbedingungen, planbarere Erholungszeiten und branchengerechtere Saläre, was bei der Swiss zu einer Erhöhung des Personalaufwands zugunsten der Aeropers-Piloten um rund 20% führte.⁹

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Verbände

Jahresrückblick 2022: Verbände

BERICHT
DATUM: 31.12.2022
HANS-PETER SCHAUB

In der Schweizer Verbandslandschaft kam es im Jahr 2022 zu einigen Veränderungen. So löste sich etwa die Aktion für eine unabhängige Schweiz (AUNS), die mit dem EWR-Nein vor genau 30 Jahren ihren grössten Erfolg gefeiert hatte, auf Betreiben ihres Gründervaters Christoph Blocher auf und schloss sich mit zwei kleineren EU-kritischen Vereinen zur neuen Organisation «**Pro Schweiz**» zusammen. Angestrebt wird eine verbesserte Referendums- und Initiativfähigkeit, nachdem es um die AUNS zuletzt relativ ruhig geworden war. Mit der Neutralitätsinitiative beschloss «Pro Schweiz» an ihrer Gründungsversammlung denn auch gleich die Lancierung ihres ersten Initiativprojekts.

Auch bei den grossen **Wirtschaftsverbänden** gab es Neuerungen. Nachdem sich **Economiesuisse**, der **Arbeitgeberverband** (SAV) und der **Gewerbeverband** (SGV) schon 2021 zu einer engeren Zusammenarbeit bekannt hatten, schlossen sie im Sommer 2022 auch mit dem **Bauernverband** (SBV) eine «**strategische Allianz**». Die vier Allianzpartner wollen sowohl bei Abstimmungskämpfen als auch im Hinblick auf die eidgenössischen Wahlen 2023 vermehrt «gemeinsam für eine wirtschafts- und agrarfreundliche Politik kämpfen». Der Schritt wurde weitherum als Reaktion darauf gewertet, dass die Wirtschaftsverbände zuletzt zunehmend Schwierigkeiten bekundet hatten, bei Volksabstimmungen Mehrheiten für ihre Positionen zu erhalten. Auch 2022 mussten sie aus ihrer Sicht schmerzhaft Abstimmungsniederlagen einstecken, einerseits mit der Annahme der Initiative für ein Tabakverbot und des Filmgesetzes, andererseits mit der Ablehnung der Reformen der Stempelsteuer und der Verrechnungssteuer. Dass sie sich hingegen im September mit dem Ja zur AHV-21-Reform an der Urne knapp durchsetzen konnten, wurde teilweise als erste Frucht der neuen Allianz mit dem SBV interpretiert. Der SBV wiederum konnte sich über das deutliche Nein zur Massentierhaltungsinitiative freuen.

Eine besondere Entwicklung nahm im Jahresverlauf das Verhältnis zwischen den **Krankenkassenverbänden Curafutura und Santésuisse**, das meist angespannt gewesen war, seitdem sich Curafutura 2013 von Santésuisse abgespalten hatte: Aufgrund zahlreicher inhaltlicher Differenzen, aber offenbar auch persönlicher Animositäten erreichte dieses Verhältnis im Frühling 2022 zunächst einen Tiefpunkt, und Gesundheitspolitikerinnen und -politiker aus dem gesamten politischen Spektrum äusserten erheblichen Unmut über die schwierige Zusammenarbeit mit den tief zerstrittenen Verbänden. Bis im Herbst entspannte sich das Verhältnis indessen deutlich, und beide Verbandsspitzen sprachen gar öffentlich von einer möglichen Wiedervereinigung.

Keine Fusion wird es bis auf Weiteres zwischen dem **VPOD** und dem **Bundpersonalverband** (PVB) geben. Nachdem die beiden **Gewerkschaften** einen solchen Schritt 2022 zunächst erwogen hatten, wurde diese Option vom PVB schliesslich verworfen. Der PVB will stattdessen eine Lösung aushandeln, bei der er als Kollektivmitglied dem VPOD beitreten könnte, womit seine unabhängige Rechtspersönlichkeit gewahrt bliebe und dennoch eine engere Verzahnung der beiden Gewerkschaften erreicht würde.

Die **Syna** sorgte einerseits mit internen Konflikten für Aufmerksamkeit und andererseits mit einem von ihr und der **Unia** intensiv geführten Kampf mit dem **Baumeisterverband** (SBV) um Anpassungen am Landesmantelvertrag im Bauhauptgewerbe. Die Gewerkschaften veranlassten in dessen Rahmen im Herbst eine landesweite Reihe von Arbeitsniederlegungen auf Baustellen.

An der Abstimmurne war die Bilanz auch für die Gewerkschaften gemischt: Während sie bei der Erhöhung des Frauenrentenalters im Rahmen der AHV-Reform und beim Medienpaket schmerzhaft Niederlagen einstecken mussten, standen sie bei den Abstimmungen zur Stempel- und zur Verrechnungssteuer sowie zum Filmgesetz auf der Siegerseite.

Schwierig verlief das Jahr für mehrere Organisationen, die in den letzten Jahren im Rahmen der **Protestbewegung gegen die Covid-19-Massnahmen** des Bundesrats entstanden waren. So wurden die «**Freunde der Verfassung**» von internen Konflikten

und zwei Rücktrittswellen aus dem Vereinsvorstand erschüttert. Auch bei den **Freiheitstrychlern** entbrannte ein heftiger Konflikt zwischen zwei Führungspersonen, es kam zu Drohungen und Polizeieinsätzen. Der **Verein «Mass-voll»** wiederum musste gleich zu Beginn des Jahres eine grössere Abspaltung verkraften, als viele Mitglieder einen neuen Verein mit weniger politischer Ausrichtung gründeten. Insgesamt wurde es um diese Organisationen im Vergleich zum Vorjahr deutlich stiller, teils wohl wegen einer gewissen Lähmung durch diese internen Konflikte und teils wegen des Wegfalls der wichtigsten Triebfeder und Zielscheibe ihrer Proteste: Der Bundesrat hatte im Frühling 2022 die meisten Covid-Massnahmen aufgehoben. Dem Versuch eines Teils der Bewegung, unter dem Namen **«Aufrecht Schweiz»** bei verschiedenen kantonalen und kommunalen Parlaments- und Regierungswahlen politische Ämter zu erringen, war kein Erfolg beschieden. Die «Freunde der Verfassung» und «Mass-voll» konnten sich immerhin über die Ablehnung des Medienpakets im Februar freuen, zu dessen Gegnerinnen und Gegnern sie zählten.

Auch verschiedene **Gruppierungen der Klimabewegung** vermochten sich und ihre Forderungen nach griffigeren Klimaschutzmassnahmen ins mediale Scheinwerferlicht zu rücken. Um dies zu erreichen und der Dringlichkeit ihrer Anliegen Nachdruck zu verleihen, bedienten sie sich nebst Demonstrationen auch umstrittener und möglicherweise unerlaubter Aktionsformen. Dazu gehörten beispielsweise ein Aufruf zur Militärdienstverweigerung (Waadtländer Sektion von «Klimastreik Schweiz»), die Blockade von Verkehrsachsen («Renovate Switzerland») oder das Luftablassen aus Reifen von Geländewagen («The Tyre Extinguishers»). Kritikerinnen und Kritiker monierten, dass sich solche Gruppierungen radikalisiert hätten und damit den eigenen Anliegen einen Bärendienst erwiesen, weil sie die breite Öffentlichkeit gegen sich aufbrächten und diese mehr über die Aktionsformen als über die inhaltlichen Forderungen der Klimabewegung diskutiere.

Insgesamt waren die Verbände **in den Medien etwa gleich oft Thema** wie in den beiden Vorjahren. Erhöhte Aufmerksamkeit gab es im Februar für die doppelte Abstimmungsniederlage der Economiesuisse (Kategorie «Industrieverbände»), im Mai für die Bemühungen der Tourismusverbände um die Einstellung ukrainischer Flüchtlinge, im Frühling für die Konflikte bei den Covid-Protestorganisationen und für die F-35-Initiative der GSoA («ausserparteiliche Interessen») und schliesslich im Herbst für die Arbeitsniederlegungen auf den Baustellen und die Lohnforderungen der Gewerkschaften (siehe die APS-Zeitungsanalyse 2022 im Anhang).¹⁰

1) Presse d'octobre et de novembre 2001.

2) Presse du 27.11 et de décembre 2001; LT, 27.3.02.

3) Presse 7.1 (frictions), 25.1 (droit exclusif), 14.3 et 15.3 (doléances) et 25.3.02; LT, 12.3 (rupture des négociations) et 11.5.02 (Swiss); TG, 18.7.02 et LT, 19.7.02 (tribunal); presse du 30.7 (Swiss Pilots), 31.7 (2 scénarios), 3.8 (refus des 2 scénarios), 8.8 (consultation de la base), 16.8 (ultimatum), 16.9 (plainte) et 17.9.02 (CCT Crossair); 24h, 2.9 (vote de la base) et 21.10.02 (tribunal).

4) LT, 16.4.02 (CCT temps partiel); Presse du 19.3 (CCT personnel au sol); LT, 3.5.02 (employés); Presse du 26.2 (CCT), 13.4 (refus) et 17.9.02 (nouvelle CCT). Kapers, communiqué de presse, 21.10.02.

5) LT, 28.2.03 (avantages accordés); presse du 20.6.03.

6) Presse du 3.5 (Swiss Express) et 17.8.03 (accord); 24h, 9.8.03 et TG, 11.8.03 (base); Lib., 10.10.03 (nombre de pilotes).

7) Presse vom 3.1., 4.5., 6.5., 27.-28.9., 6.10., 25.11. und 12.12.06.

8) Presse du 3.1.07; NZZ et TA, 28.4.07.

9) TA, 4.7.11.

10) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Verbände