

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Luftfahrt</b>
Akteure	<b>Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1989 - 01.01.2019</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

Bieri, Niklaus  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Luftfahrt, 2011 - 2018*. 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>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>WEF</b>	World Economic Forum
<b>EASA</b>	European Aviation Safety Agency

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>WEF</b>	World Economic Forum
<b>AESA</b>	Agence européenne de la sécurité aérienne

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Luftfahrt

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 17.10.2011  
SUZANNE SCHÄR

Die durch den zivilen Flugverkehr verursachten **Lärmimmissionen** beschäftigten 2011 zahlreiche Bürgerinitiativen. Im Januar wurden in beiden Basel zwei von insgesamt rund 8'500 Personen unterschriebene Petitionen eingereicht, die eine Erweiterung der Nachtruhe beim Flughafen Basel-Mülhausen (Euroairport Basel) fordern. Die Nachtruhesperrung sollte dabei in Basel mindestens gleich lang erfolgen wie in Zürich-Kloten (23h00–6h00). Im Zusammenhang mit dem Fluglärm wurde auch der Distriktsrat des Trinationalen Eurodistricts aktiv. Er forderte gegen den Willen der Flughafenbetreiber einen runden Tisch, der sich neben der Lärmfrage mit dem geplanten Bahnanschluss des Flughafens auseinandersetzen soll. Stimmen für eine Ausdehnung der verbindlichen Nachtruhe wurden auch in Genf und Bern laut. Anlässlich einer Rede vor dem Forum der Luftfahrt sprach sich Verkehrsministerin Leuthard für eine gesamtschweizerisch gültige Nachtruheregulierung für die zivilen Flughäfen aus. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland siehe hier.<sup>1</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 Fluglärmossier 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 Fluglärmossiers 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>2</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 Fluglärmstreits** 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 Anflugverfahren 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 gekröpte 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 „Unfug“. 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>3</sup>

ANDERES  
DATUM: 03.06.2014  
NIKLAUS BIERI

2014 zeichnete sich eine **Verschärfung der Konkurrenz** in der Schweizer Luftfahrt ab: Die Swiss sah sich gegenüber der expansiven, arabischen Fluggesellschaft Etihad benachteiligt. Anfang Juni 2014 gelangte Swiss-Konzernleiter Harry Hohmeister an die Öffentlichkeit und zeichnete ein düsteres Bild der Situation: Während es in der Schweiz aufgrund der Gesetzgebung praktisch keinen Spielraum für Weiterentwicklung gebe, hätten die stark wachsenden Airlines aus der Golf-Region, insbesondere Etihad, viele Wettbewerbsvorteile. Hohmeister bezeichnete sowohl Investitionen als auch Arbeitsplätze der Swiss als mittelfristig gefährdet. Nachdem die Airline Etihad 2013 mit einer Kapitalerhöhung in die Regionalfluggesellschaft Darwin Airline eingestiegen war, wurde diese unter dem Namen Etihad Regional immer mehr zu einem Zubringer für die Muttergesellschaft ausgebaut. Die Swiss kritisierte, dass dieses Vorgehen die Konzession verletze. In der Fragestunde des Nationalrates richtete sich Karl Vogler (csp, OW) an Bundesrätin Leuthard und fragte nach der Situation des Schweizer Luftverkehrssystems angesichts der massiven Wettbewerbsverzerrungen durch die Airlines aus der Golf-Region. Leuthard erklärte, es würde eine möglichst optimale Anzahl Direktflüge in weltweite Zentren angestrebt, die Kriterien von Besitz und Kontrolle für Schweizer Fluggesellschaften würden überprüft und allfällige Zusatzmassnahmen würden in der in Überarbeitung befindlichen Neuen Luftfahrtpolitik evaluiert.

Im Juni 2014 versties die Etihad Regional laut Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) gegen das Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb, indem die Airline günstige Flüge bewarb, die zu jenen Preisen jedoch nicht buchbar waren. Das Seco kündete deshalb

an, das Geschäftsverhalten der Airline zu prüfen und allenfalls Massnahmen zu ergreifen; zu einer Busse kam es jedoch nicht. Im August kam das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) nach einer Untersuchung zum Schluss, dass die geplanten Zusammenarbeitsmechanismen zwischen Etihad Regional und Etihad Airways so beschaffen sind, dass Letztere Einfluss nehmen kann auf die Führung der Etihad Regional – was für die in der Schweiz ansässige Etihad Regional nicht gesetzeskonform ist. Das Bazl hat der Etihad Regional deshalb Anpassungen vorgeschrieben. Im Herbst gaben sowohl die Swiss als auch die Etihad Regional ihre Ausbaupläne für den Flugplan vom Sommer 2015 bekannt. Beide Airlines planten einen massiven Ausbau ihrer Europa-Destinationen, teilweise in direkter Konkurrenz. Am Beispiel der Linie Zürich-Lugano, welche die Swiss künftig viermal und Etihad Regional zweimal täglich fliegen wollen, zeigt sich der Verdrängungskampf.<sup>4</sup>

#### MOTION

DATUM: 15.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Die im Herbst 2016 im Nationalrat angenommene Motion Darbellay (cvp, VS) betreffend den **Verzicht auf eine Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten** wurde im März 2017 im Ständerat behandelt. Bundesrätin Leuthard bekräftigte in der kleinen Kammer, was sie schon im Nationalrat gesagt hatte: Dass die Alterslimite nicht für Rettungs- und Arbeitsflüge gelte und dass es bis anhin problemlos möglich gewesen sei, für betroffene Personen eine Ausnahmegewilligung auszustellen. Leuthard bemerkte, dass es momentan sieben Personen mit einer Ausnahmegewilligung gebe und sie nicht verstehe, wo es in der Praxis ein Problem geben soll. Trotzdem nahm der Ständerat die Motion mit 36 Stimmen einstimmig an (keine Enthaltungen).<sup>5</sup>

#### MOTION

DATUM: 15.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion brachte Nationalrat Joder (svp, BE) seine Forderung **„Schweizer Helikopter fliegen nach Schweizer Recht“** 2014 im Nationalrat ein. Joder befand, die im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens von der Schweiz übernommenen europäischen Rechtsregeln seien für die Schweizer Helikopter-Branche sehr nachteilig. Er forderte deshalb, die Vorschriften seien zu ändern, so dass für das Fliegen mit Helikoptern Schweizer Recht gelte. Der Vorstoss wurde im Dezember 2015 von Thomas Hurter (svp, SH) übernommen und im Juni 2016 im Nationalrat behandelt. Obschon Bundesrätin Leuthard erklärte, dass die Schweiz und ihre Luftfahrt insgesamt vom bilateralen Luftfahrtsabkommen mit der EU profitiere und sich das BAZL mit den anderen Alpenländern erfolgreich für Ausnahmen gerade im Helikopterbereich einsetze, wurde die Motion mit 125 zu 63 Stimmen (keine Enthaltungen) angenommen. Nur die SP, die Grünen und die GLP liessen sich von den Einwänden des Bundesrates überzeugen. Von 30 Mitgliedern der CVP stimmten nur 2 im Sinne ihrer Bundesrätin Leuthard. Im Ständerat, wo die Motion im März 2017 behandelt wurde, fand Bundesrätin Leuthard mehr Gehör, als sie festhielt, dass das BAZL die technokratische Bürokratie der Easa nicht nur im Helikopterbereich oft kritisiere und dabei auch Erfolge erziele. Die kleine Kammer lehnte die Motion mit 28 gegen 11 Stimmen ab.<sup>6</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 16.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Im August 2016 legte der Bundesrat die Botschaft zur **Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes (LFG 1+)** vor. Diese ziemlich technische Vorlage war vom Bundesrat in vier Themenblöcke gegliedert worden: Bezüglich der «Luftfahrtinfrastruktur» ging es um die Abgrenzung der Kompetenzen bei der zivilen Mitbenützung einer militärischen Infrastrukturanlage. Im Themenblock «Verfahren» wurden Rahmenbedingungen zur Erfassung und Finanzierung von Luftfahrtdaten festgelegt sowie das Verfahren zur Zulassung von Luftfahrthindernissen vereinfacht und gestrafft. Die «Flugsicherheit» sollte durch die einheitliche Verwendung der englischen Sprache beim Funkverkehr mit der Flugsicherung und durch die Aufzeichnung von Hintergrundgesprächen und -geräuschen bei Flugverkehrsstellen erhöht werden. Die «Luftsicherheit» sollte verbessert werden, indem Fluggesellschaften verpflichtet werden könnten, Passagierlisten an Strafverfolgungsbehörden herauszugeben, wenn wegen Straftaten ermittelt würde oder dadurch solche verhindert werden könnten. Staatsanwaltschaften und Gerichte sollten Meldung erstatten müssen bei Verurteilungen von im Sicherheitsbereich tätigen Flughafenangestellten oder laufenden Verfahren gegen diese. Zudem sollten mit einer Änderung des Fernmeldegesetzes die Einfuhr und der Besitz von Störsendern verboten werden. Neu sollte bereits der Versuch, einen gefährlichen Gegenstand in den Sicherheitsbereich eines Flughafens einzuführen oder unberechtigt in den Sicherheitsbereich einzudringen, geahndet werden können. Im Dezember 2016 stimmte der Nationalrat der Vorlage in weiten Teilen zu, brachte aber auch Änderungen an: Die Schaffung einer Luftfahrt-Datenbank wurde abgelehnt, da sie laut Kommissionssprecher Hurter (svp, SH) kostentreibend und nicht

gewinnbringend sei. Auch von der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr sah der Nationalrat ab – Nationalrat Jauslin (fdp, AG) hatte dargelegt, dass dies für Piloten der Sport- und Leichtaviatik einen unverhältnismässigen Aufwand bedeuten würde. Der Nationalrat wollte zudem, dass alle drei Jahre überprüft werde, ob und zu welchem Teil der Bund für die Kosten der Flugsicherung im benachbarten Ausland aufkommen soll.

Im März 2017 kam die Vorlage in den Ständerat, wo ohne Gegenantrag Eintreten beschlossen wurde. Während die KVF-SR ihrem Rat empfahl, bezüglich der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr dem Nationalrat zu folgen, bat Bundesrätin Leuthard darum, dem Bundesrat zu folgen. Die Kommunikation in den Landessprachen führe immer wieder zu Missverständnissen, was ein Sicherheitsrisiko darstelle. Die kleine Kammer folgte ihrem Votum mit 21 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen) und schuf so eine Differenz zum Nationalrat. Eine weitere Differenz ergab sich bezüglich den Luftfahrt Daten: Während der Bundesrat die Geoinformationsdaten zu Luftfahrthindernissen (Stromkabel, Berge, andere Hindernisse) digitalisieren und zentral zugänglich machen wollte, hatte der Nationalrat diese aus der Vorlage gestrichen. Die Kommission des Ständerats wollte dem Nationalrat folgen, aber Bundesrätin Leuthard konnte auch in dieser Frage das Plenum überzeugen.

Ende Mai 2017 beriet der Nationalrat die Differenzen. Bezüglich der Vorschrift zur englischen Sprache im Flugverkehr nahm der Rat einen Kompromiss an: Englisch sollte Vorschrift sein, doch könnte der Bundesrat für gewisse Bereiche Ausnahmen definieren. Mit dieser Lösung zeigte sich auch Bundesrätin Leuthard einverstanden. Bei der Frage nach einer Datenbank mit Luftfahrt Daten schwenkte der Nationalrat auf die Linie von Bundes- und Ständerat ein.

Anfang Juni 2017 stimmte der Ständerat in der letzten Differenz, dem nationalrätlichen Kompromiss zur Vorschrift von Englisch, diskussionslos zu.

In der Schlussabstimmung vom 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 184 Stimmen ohne Gegenstimmen bei 11 Enthaltungen an. Der Ständerat stimmte der Teilrevision gleichentags ebenfalls einstimmig zu: Mit 43 Stimmen bei einer Enthaltung.<sup>7</sup>

**MOTION**  
DATUM: 12.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Candinas (cvp, GR) bezüglich **Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen** war drei Monate nach der stillschweigenden Annahme im Nationalrat auch im Ständerat nicht umstritten. Nach Hinweisen zu laufenden Bestrebungen durch Ständerat Hêche (sp, JU) und Bundesrätin Leuthard winkte auch die kleine Kammer die Motion ohne weitere Wortmeldung durch.<sup>8</sup>

---

1) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11

2) 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.

3) 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.

4) AB NR, 2014, S. 937.; TA, 4.6., 5.6.14; Blick, 10.6.14; TA, 11.6.14; SoZ, 22.6.14; Blick, 20.8.14; TA, 15.10.14

5) AB SR, 2017, S. 257 f.

6) AB NR, 2016, S. 1140 f.; AB SR, 2017, S. 259 f.

7) AB NR, 2016, S. 2224ff.; AB NR, 2017, S. 1223.; AB NR, 2017, S. 733ff.; AB SR, 2017, S. 241ff.; AB SR, 2017, S. 430.; AB SR, 2017, S. 542.; BBI, 2016, S. 7133ff.

8) AB SR, 2018, S. 635.