

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

Kantonale Entwicklung von Flugverkehrsplätzen

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Gilg, Peter
Klöti, Ulrich

Bevorzugte Zitierweise

Gilg, Peter; Klöti, Ulrich 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Kantonale Entwicklung von Flugverkehrsplätzen, 1966 - 1969*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Luftfahrt | 1 |

Abkürzungsverzeichnis

IATA International Air Transport Association
VED Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

AITA Association internationale du transport aérien
DTCE 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.¹

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.²

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).³

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.