

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Luftfahrt
Akteure	Basel-Stadt
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftfahrt, Basel-Stadt, 2001 - 2014*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt

DETEC Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

OFAC Office fédéral de l'aviation civile

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 30.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Par 21 voix contre 2 (2 cantons non représentés), la Conférence des directeurs cantonaux des finances (CDCF) a adopté une résolution invitant l'ensemble des **cantons à participer au capital-actions** de la nouvelle compagnie aérienne. Les cantons étaient encouragés, mais ils restaient cependant entièrement libres de leur choix. Le gouvernement du canton de Zurich s'est proposé d'assumer la plus grande part de la somme avec CHF 300 millions. Ayant reçu l'aval du parlement cantonal, celle-ci était toutefois conditionnée à son acceptation par le souverain zurichois lors de la votation populaire de janvier 2002. Les autres cantons aéroportuaires se sont aussi engagés à l'achat d'actions de la nouvelle Crossair : CHF 21 millions pour Bâle-Ville et 5 pour Bâle-Campagne; 10 pour Genève sous réserve d'un engagement de tous les autres cantons. Le solde, soit CHF 59 millions, a été réparti entre les 23 autres cantons selon une clé de répartition qui a tenu compte du nombre d'habitants, du revenu cantonal brut et l'éloignement par rapport à l'aéroport de Zurich. Le canton de Berne, qui devait théoriquement verser CHF 10 millions, a immédiatement fait connaître son opposition. St Gall et Soleure ont fait de même. De son côté, Argovie a limité son aide à CHF 3 millions au-lieu des 10 prévus. L'objectif des engagements dans la recapitalisation de Crossair était fixé à CHF 2,74 milliards; le plancher était à CHF 2,2 milliards.¹

ANDERES
DATUM: 31.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

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.)²

ANDERES
DATUM: 18.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a créé la « **Plate-forme de l'aviation suisse** ». Les représentants de la Confédération, les aéroports nationaux, les cantons aéroportuaires (ZH, GE, BS, BL), la compagnie Swiss et la société de contrôle aérien Skyguide en font partie. La plate-forme doit permettre un échange d'informations, ainsi que de se pencher sur les conditions générales de l'aviation civile suisse et sur les mesures propres à les améliorer.³

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 29.05.2008
NICOLAS FREYMOND

La tension est fortement montée chez les riverains bâlois et soleurois de l'**aéroport de Bâle-Mulhouse** qui se sont plaints auprès de l'OFAC des nuisances occasionnées par la procédure d'atterrissage aux instruments par le sud. Après enquête, l'OFAC a communiqué que les émissions sonores mesurées pour cette approche étaient conformes à la convention conclue entre les autorités aéronautiques françaises et suisses en 2007.⁴

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 Nachtruheregelung für die zivilen Flughäfen aus. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland siehe hier.⁵

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.⁶

ANDERES
DATUM: 18.07.2014
NIKLAUS BIERI

Mit einem Schreiben des französischen Aussenministeriums vom 18. Juli 2014 ging der Besteuerungsstreit über den **Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)** zwischen Frankreich und der Schweiz in eine neue Runde. Frankreich drängte erneut auf die Einführung der Taxe d'Aviation civile und der Taxe solidarité im Schweizer Sektor des EAP. Andererseits sollen nach französischer Ansicht neu auch die französischen Unternehmens- und Mehrwertsteuersätze angewendet werden. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretungen aus den relevanten Bundesämtern sowie aus Basel-Stadt hatte sich seit Juni 2013 wiederholt mit einer Arbeitsgruppe aus Frankreich getroffen, jedoch ohne einen Durchbruch zu erzielen. Im August 2014 erklärte Yves Rossier, Staatssekretär des Aussendepartements, Frankreich beharre auf dem Territorialprinzip und behalte sich unilaterale Massnahmen vor. Das französische Aussenministerium kündete das Ende der Verhandlungen mit Bern für Oktober und die einseitige Einführung der französischen Steuern für Anfang 2015 an. Nicht einverstanden mit dem Vorgehen der französischen Regierung sind auch die Behörden der Elsässer Gemeinden: Politikerinnen und Politiker aus der Region Elsass haben bei der Regierung wiederholt gegen dieses Vorgehen protestiert. Alt Botschafter Thomas Borer wurde von den Unternehmen im Schweizer Sektor des Flughafens als Berater und Vermittler engagiert. Im August wurde von den Medien ein Kompromissvorschlag publik gemacht, der vorsieht, dass Steuererhebung und Gewinnermittlung weiterhin durch die Steuerbehörden von Basel-Stadt vorgenommen werden, der französische Staat aber an den Erträgen beteiligt wird. Dieser Vorschlag sei bereits im Vorjahr von der Koordinationsplattform der Schweizer EAP-Betriebe an die Regierungen beider Länder eingereicht worden.

Auf eine Interpellation von Elisabeth Schneider-Schneiter (cyp, BL) im Juni 2014 antwortete der Bundesrat, er habe Verständnis für die Ansprüche Frankreichs auf die Steuererträge aus dem Schweizer Sektor, er wolle jedoch am binationalen Charakter des Flughafens festhalten. Kritik an der Schweizer Verhandlungsführung kam aus dem Elsass: Nicht alle Argumente würden von der Schweiz genutzt. Frankreich könne nichts diktieren, ein solcher Schritt wäre am Internationalen Gerichtshof in Den Haag einklagbar. Frankreich müsse sich mit der Schweiz in einem Abkommen einigen, sagte Pierre Henner, Präsident des französischen Unterstützervereins des EAP. Bundespräsident Burkhalter äusserte sich nach einem Arbeitsbesuch in Paris Ende Oktober zurückhaltend zum Steuerstreit um den EAP, eine Einigung sei noch nicht erzielt worden.⁷

1) Presse de novembre 2001.

2) 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).

3) LT, 19.10.05; DETEC, communiqué de presse, 18.10.05.

4) Presse du 29.5.08.

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

6) BaZ, 14.6. und 22.6.13.

7) BaZ, 21.7., 20.8., 21.8.14; TG, 22.8.14; BaZ, 1.9., 2.9.14; BLZ, 4.9., 6.9.14; BaZ, 31.10.14