

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Flugverkehr
Akteure	Basel-Stadt
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Ehinger, Paul
Flückiger, Bernadette
Gilg, Peter
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Ehinger, Paul; Flückiger, Bernadette; Gilg, Peter; Schär, Suzanne 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Flugverkehr, Basel-Stadt, 1966 – 2021.
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
Umweltschutz	3
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
VED	Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
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

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.10.1967
PETER GILG

Der Versuch der im Raum von Basel domizilierten Gesellschaft Globe Air, ein Grossunternehmen für Charterflüge aufzubauen, der dem Basler Flughafen beträchtliche Frequenzsteigerungen eintrug, endete 1967 mit einem Zusammenbruch. In übersteigertem Expansionsdrang war der Boden seriöser Geschäftsführung und Preiskalkulation verlassen worden, und Missachtungen der Sicherheitsvorschriften hatten das Eidg. Luftamt wiederholt zum Einschreiten veranlasst. Streitigkeiten mit ehemaligen Verwaltungsratsmitgliedern sowie der Absturz einer Globe Air-Maschine über Zypern am 20. April, der 126 Menschenleben forderte, fügten dem Ruf der Gesellschaft weiteren Schaden zu. Nach erfolglosen Sanierungsbemühungen wurde im Oktober der Konkurs eröffnet.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1971
PAUL EHINGER

Für die 1970 angekündigte Revision des Luftfahrtgesetzes legte der Bundesrat im Februar einen Entwurf vor (BRG 10828). Dieser enthielt namentlich ein Verbot des Fliegens mit Überschallgeschwindigkeit in der Zivilluftfahrt, eine Ermächtigung des Bundesrates zum Erlass von Bau- und Nutzungsbeschränkungen im Umkreis von Flugplätzen (Lärmzonen) sowie eine Rechtsgrundlage für Massnahmen der kantonalen Polizei zur Verhinderung von Anschlägen. Die Schaffung von Lärmzonen sollte an die Kantone delegiert werden können. An der Freiheit des inländischen Bedarfsluftverkehrs hielt der Entwurf fest. Beide **Räte stimmten diesen Neuerungen zu**, wobei auf Verlangen des Nationalrats noch eine Ausscheidung von Ruhezeiten im Gebirge, die nicht überflogen werden dürfen, vorgesehen wurde. Die Aufnahme eines Nachtflugverbotes drang dagegen nicht durch (BRG 10828). Die 1969 lancierte Verfassungsinitiative gegen den Überschallknall konnte im März eingereicht werden; ihre Urheber sagten jedoch zu, dass sie das Volksbegehren nach Ablauf der Referendumsfrist für die Revision des Luftfahrtgesetzes zurückziehen würden. (Die Initiative erhielt 64'929 Unterschriften.)

Um den **Aus- bzw. Neubau von Grossflugplätzen** fanden **weitere Auseinandersetzungen** statt. Das Referendum gegen einen Kredit für den Flughafen Cointrin, das Ende 1970 im Kanton Genf lanciert worden war, blieb zwar erfolglos, doch erhielt die Vorlage bloss ein Zufallsmehr, was nicht zu weiteren Ausbauplänen ermutigte (die Abstimmung über die Vorlage ergab 34'583 Ja und 34'259 Nein). Da der nächtliche Fluglärm eine Hauptursache der starken Opposition gewesen war, einigte man sich im Genfer Grossen Rat bereits im Sommer auf ein gesetzliches Nachtflugverbot, zu dessen Erlass freilich der Kanton Genf die Befugnis so wenig besass wie der Kanton Zürich. Das Eidg. Luftamt, das schon 1968 durch eine Verordnung des Bundesrates verpflichtet worden war, in seiner Genehmigungspraxis auf eine Verminderung der An- und Abflüge zwischen 22 und 6 Uhr hinzuwirken, fasste nun die Einführung einer **Nachtflugsperre für Kloten und Cointrin** ins Auge. Das Projekt eines **Pistenausbaus auf dem Flughafen Basel-Mülhausen**, für das der Grosse Rat von Baselstadt einen Kredit von CHF 26 Mio bewilligte, scheiterte in der Volksabstimmung; von verschiedener Seite, u. a. von der PdA, wurde dagegen das Referendum ergriffen, und Verfechter des Umweltschutzes bekämpften die Vorlage wegen des Fehlens eines Nachtflugverbots. Flughafenfreundliche Kreise forderten deshalb nach der Abstimmung die Kantonsregierung auf, für ein solches Verbot einzutreten, zu welchem freilich nicht nur eidgenössische, sondern auch französische Instanzen ihre Zustimmung geben müssten. Die Frage eines Grossflugplatzes im Kanton Bern blieb in der Schwebe, da der Bundesrat im Juni die bernische Regierung ersuchte, vor weiteren Schritten den Bericht über seine neue Flughafenkonzeption abzuwarten. Inzwischen **stellte die Swissair den Linienverkehr mit Bern ein** und eröffnete für die Bundesstadt gemeinsam mit PTT und SBB einen Buszubringerdienst nach Kloten.³

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.)⁴

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.⁵

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.⁶

Umweltschutz

Klimapolitik

STANDESNITIAITVE

DATUM: 16.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Sommersession 2021 über **je eine Initiative des Kantons Basel-Landschaft sowie des Kantons Basel-Stadt** (Kt. Iv. 20.307), welche eine Flugticketabgabe sowie die Einführung einer international abgestimmten Kerosinsteuer forderten. Die kleine Kammer gab den Initiativen keine Folge. Kommissionssprecher Schmid (fdp, GR) resümierte, dass eine Flugticketabgabe in der an der Urne abgelehnten Revision des CO₂-Gesetzes vorgesehen gewesen sei. Es sei derzeit offen, wie es nach diesem Verdikt mit der Klimagesetzgebung weitergehen solle. Die UREK-SR werde aber bald eine Auslegeordnung dazu vornehmen. Die beiden Kantonsvertreterinnen Eva Herzog (sp, BS) und Maya Graf (gp, BL) erklärten in der Ratsdebatte, dass sie den Beschluss der Kommission, den Initiativen keine Folge zu geben, akzeptieren können. Sie betonten jedoch, dass die Schweiz nach wie vor die Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen zu erfüllen habe und die Themen Flugticketabgabe und Besteuerung von Kerosin bald wieder zur Diskussion stehen würden.⁷

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) NZ, 5.4., 6.4., 2.5. und 18.10.67; BN, 7.4., 2.5., 6.10., 21.10. und 22.10.67; NZZ, 13.4., 20.4., 21.4., 4.5., 10.5., 23.6. und 20.10.67.

3) AB NR, 1971, S. 1419 ff.; AB NR, 1971, S. 630 ff.; AB NR, 1971, S. 641; AB SR, 1971, S. 578 ff.; AB SR, 1971, S. 858 f.; BBl, 1971, I, S. 266 f.; BBl, 1971, I, S. 653 f.; BBl, 1971, II, S. 1988 ff.; Gesch.ber., 1971, S. 241; TdG, 8.2.71; 9.2.71; 11.2.71; 28.6.71; Bund, 7.7.71; 26.10.71; 12.11.71; NZZ, 5.9.71; 5.10.71; BN, 12.11.71.

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

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

7) AB SR, 2021, S. 697 f.