

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Flugverkehr
Akteure	Basel-Landschaft
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
Flückiger, Bernadette
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Flückiger, Bernadette; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Flugverkehr, Basel-Landschaft, 2002 – 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	2
Klimapolitik	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

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.)¹

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.²

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.³

Umweltschutz

Klimapolitik

STANDESINITIATIVE
DATUM: 26.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2020 reichte die Regierung des Kantons Basel-Landschaft eine Standesinitiative ein, worin sie die Einführung einer **Kerosinsteuer auf Flugtickets** forderte. Diese Besteuerung solle international koordiniert sein, um Verlagerungseffekte zu vermeiden; dafür müsse nun rasch das Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 entsprechend angepasst werden. Die Einnahmen aus dieser Besteuerung sollen gemäss Initiativtext für Klimaschutzmassnahmen verwendet oder an die Bevölkerung rückerstattet werden.

Die Kantonsregierung von Basel-Landschaft begründete ihre Initiative damit, dass der Bund bis anhin keine griffigen Massnahmen zur Reduzierung der Klima- und Luftbelastung durch den Flugverkehr getroffen habe. Heute würde das Fliegen sogar noch steuerlich bevorzugt, da für den internationalen Flugverkehr weder eine Mehrwertsteuer noch eine Mineralölsteuer anfalle.

Die UREK-SR befasste sich im März 2021 mit dem Anliegen. Da mittlerweile im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets beschlossen worden war, sprach sich die Kommission einstimmig dafür aus, sowohl der Standesinitiative Basel-Landschaft als auch jener von Basel-Stadt mit einer ähnlichen Forderung keine Folge zu geben.⁴

STANDESINITIATIVE
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. lv. 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.⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 25.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR beschäftigte sich im August 2021 mit der **Initiative des Kantons Basel-Landschaft zu einer international koordinierten Besteuerung von Kerosin** sowie mit acht ähnlichen Standesinitiativen (Kt. lv. GE 19.304; Kt. lv. SG 19.305; Kt. lv. LU 19.310; Kt. lv. VS 19.314; Kt. lv. FR 19.315; Kt. lv. BE 19.319; Kt. lv. NE 20.317 und Kt. lv. BS 20.307). Die Kommission lehnte die Initiativen allesamt ab. Nach der Ablehnung des totalrevidierten CO₂-Gesetzes an der Urne, welches eine Flugticketabgabe beinhaltet hätte, wollte die Mehrheit der UREK-NR nun eine umfassende Diskussion über die Zukunft des klimaverträglichen Flugverkehrs führen. Sie reichte daher einen eigenen Vorstoss (Po. 21.3973) zu diesem Thema ein.⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 23.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der **Nationalrat** mit insgesamt neun Standesinitiativen betreffend einer **CO₂-Abgabe auf den Flugverkehr respektive einer Besteuerung von Kerosin**. Neben der Standesinitiative des Kantons Basel-Landschaft standen auch diejenigen der Kantone Genf (Kt.lv. 19.304), St. Gallen (Kt.lv. 19.305), Luzern (Kt.lv. 19.310), Wallis (Kt.lv. 19.314), Freiburg (Kt.lv. 19.315), Bern (Kt.lv. 19.319), Neuenburg (Kt.lv. 20.317) und Basel-Stadt (Kt.lv. 20.307) zur Debatte.

Nach einer kurzen Diskussion lehnte der Nationalrat alle Initiativen mit jeweils ähnlichen Stimmenverhältnissen ab. Die Befürworterinnen und Befürworter stammten aus den Reihen der SP- und der Grünen-Fraktionen. Auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP- und der Mitte-Fraktionen stimmten den Initiativen zu.⁷

1) 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).

- 2) LT, 19.10.05; DETEC, communiqué de presse, 18.10.05.
- 3) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11
- 4) Medienmitteilung UREK-SR vom 26.3.21
- 5) AB SR, 2021, S. 697 f.
- 6) Medienmitteilung UREK-NR vom 25.8.21
- 7) AB NR, 2021, S. 1862 ff.