

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Flugverkehr</b>
Akteure	<b>Neuenburg</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Berclaz, Philippe  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Flugverkehr, Neuenburg, 2002 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1
Umweltschutz	1
Klimapolitik	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CEATE-CE</b>	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.)<sup>1</sup>

#### Umweltschutz

##### Klimapolitik

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 17.02.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mitte Februar 2021 befasste sich die UREK-SR mit **fünf Standesinitiativen** der Kantone Luzern, Wallis, Freiburg, Bern und Neuenburg, **die allesamt eine Flugticketabgabe fordern** (Kt.Iv. 19.310, Kt.Iv. 19.314, Kt.Iv. 19.315, Kt.Iv. 19.319, Kt.Iv. 20.317). Die Kommission beantragte einstimmig, den Initiativen keine Folge zu geben, da dieses Anliegen bereits in das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz (BRG 17.071) eingeflossen sei.<sup>2</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 25.08.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR beschäftigte sich im August 2021 mit **fünf Standesinitiativen der Kantone Luzern, Wallis, Freiburg, Bern und Neuenburg, die alle eine Flugticketabgabe forderten**, sowie mit vier weiteren ähnlich gelagerten Standesinitiativen (Kt. Iv. GE 19.304; Kt. Iv. SG 19.305; Kt. Iv. BS 20.307 und Kt. Iv. BL 20.319). Die Kommission lehnte die Initiativen allesamt ab. Nach der Ablehnung des totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes, welches eine Flugticketabgabe beinhaltet hätte, wollte die Mehrheit der Kommission nun eine weitreichende Diskussion über die Zukunft des klimaverträglichen Flugverkehrs führen. Sie reichte daher einen eigenen Vorstoss (Po. 21.3973) zu diesem Thema ein.<sup>3</sup>

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 den fünf Standesinitiativen der Kantone Freiburg (Kt.lv. 19.315), Luzern (Kt.lv. 19.310), Wallis (Kt.lv. 19.314), Bern (Kt.lv. 19.319) und Neuenburg (Kt.lv. 20.317) standen auch diejenigen der Kantone Genf (Kt.lv. 19.304), St. Gallen (Kt.lv. 19.305) und Basel-Landschaft (Kt.lv. 20.319) 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.<sup>4</sup>

---

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) Medienmitteilung UREK-SR vom 17.2.21

3) Medienmitteilung UREK-NR vom 25.8.21

4) AB NR, 2021, S. 1862 ff.