

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Luftfahrt
Akteure	Schlatter-Schmid, Marionna (gp/verts, ZH) NR/CN
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

Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Luftfahrt, 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

CTT-CE Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.05.2020
NIKLAUS BIERI

Einen Tag, nachdem der Nationalrat im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.85 Mrd. für die Luftfahrt gesprochen hatte, beriet die grosse Kammer am 5. Mai 2020 als Zweitrat die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Ein Minderheitsantrag Schlatter (gp, ZH) beantragte Nichteintreten. Es sei unanständig, dem Parlament eine solche Vorlage in dieser Art und Weise vorzulegen: Sie hätte Informationen über die Verhandlungen mit der Flugbranche den Medien entnehmen müssen und für eine anständige Vorbereitung des Geschäfts sei keine Zeit geblieben, begründete Nationalrätin Schlatter ihren Antrag. Der Rat trat mit 163 zu 28 Stimmen (5 Enthaltungen) dennoch auf die Vorlage ein. Die Fraktion der Grünen lehnte Eintreten geschlossen ab und erhielt Sukkurs von einer Stimme aus der SP.

Mit einer regelrechten Flut von Anträgen versuchten Parlamentsmitglieder der SP und Grünen in der Detailberatung, Klima-, Umwelt- und Lärmschutzanliegen einzubringen. So etwa sollten beim Ersatz von Luftfahrzeugen ausschliesslich Flugzeugtypen beschafft werden dürfen, die bezüglich Emissionen auf dem neusten Stand der Technik seien; der gewerbmässige Personentransport zwischen zwei Flugplätzen in der Schweiz sollte grundsätzlich verboten werden; Betriebskonzessionen für Flughäfen sollten nur vergeben werden können, wenn diese eine Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr einhielten, oder Flughäfen sollten mit einem Ausbaustopp belegt werden, bis der CO₂-Ausstoss des Flugverkehrs auf einen Drittel des Referenzjahrs 2018 gesunken sei. All diesen und weiteren ähnlichen Anträgen war kein Erfolg beschieden: Bürgerliche und Mitteparteien folgten dem Bundesrat und wiesen darauf hin, dass diese dringliche Änderung nicht der Ort sei, um diese Anliegen einzubringen. Eingang in die Vorlage fanden jedoch Ergänzungen, die gegenüber der bundesrätlichen Fassung noch stärker betonten, dass der Bundesrat für jede Gewährung von Hilfe hinreichende Sicherheiten einzufordern habe.

Gegen den Widerstand von Grünen und SP nahm der Nationalrat die Vorlage mit 133 gegen 60 Stimmen (3 Enthaltungen) an.

Am Nachmittag des gleichen Tages beriet der Ständerat die Differenzen. Über Mittag hatte die KVF-SR getagt, um ihrem Rat einen Antrag bezüglich der Differenzen stellen zu können. Die Kommission stimmte in der ersten Differenz dem Nationalrat zu, schlug aber in der zweiten Differenz die Streichung eines Satzes und die Umformulierung eines weiteren Satzes vor: Dies, um den Handlungsspielraum des Bundesrates bei der Gewährung von Unterstützung bei aller Vorsicht nicht zu stark einzuschränken. Der Rat folgte diesen Anträgen der Kommission und spielte damit den Ball zurück an den Nationalrat, der noch am selben Nachmittag erneut über die Vorlage beriet.

Im Nationalrat war die Formulierung des Ständerats unbestritten, die Vorlage war damit bereinigt.¹

1) AB NR, 2020, S. 451 ff.; AB NR, 2020, S. 521; AB SR, 2020, S. 253 ff.