

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Mazzone, Lisa (gp/verts, GE) SR/CE
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2020*. 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

EFK Eidgenössische Finanzkontrolle

CDF Contrôle fédéral des finances

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.04.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im April und Mai 2020 gab es eine ausführliche mediale Berichterstattung zur geplanten **staatlichen Hilfe für die Schweizer Luftfahrtbranche**, welche aufgrund der Coronakrise fast zum Erliegen gekommen war. Diese Debatte in den Zeitungen entwickelte sich parallel zum bundesrätlichen Vorschlag und den parlamentarischen Diskussionen zu ebendiesem Thema. Die Zeitungen waren sich weitgehend einig, dass der Schweizer Luftfahrtbranche mit einem Kredit geholfen werden müsse. Die Frage war aber, zu welchen Bedingungen. So forderte etwa die Sonntagszeitung, dass der Bund spätestens dann von diesem Geschäft profitieren solle, wenn die SWISS-Airline wieder Gewinne abwerfe. Der Tagesanzeiger berichtete unterdessen von Plänen der Grünen Partei, die Hilfen an umweltpolitische Bedingungen zu knüpfen. Zudem hatten sich bereits linke und grüne Organisationen und Parteien in einem offenen Brief an den Bundesrat gewandt, in welchem sie unter anderem forderten, dass jegliche staatliche Unterstützung an klimapolitische Bedingungen geknüpft werden müsse, wie der Tagesanzeiger berichtete. Dabei war dem Genfer FDP-Politiker Bertrand Reich die Unterschrift der Genfer Ständerätin Lisa Mazzone (gp, GE) ein Dorn im Auge. In der Tribune de Genève wurde er dahingehend zitiert, dass es für eine Ständerätin nicht üblich sei, ausserhalb des institutionellen politischen Rahmens Druck auszuüben. Eine Kommentatorin in Le Temps war hingegen der Ansicht, dass auch eine Ständerätin eines Kantons mit einem wichtigen Flughafen das Recht habe, sich zu der vorgesehenen staatlichen Unterstützung der Luftfahrtbranche kritisch zu äussern.

Am 8. April 2020 folgte die Ankündigung des Bundesrates, dass er der Luftfahrtbranche subsidiär mit Krediten unter die Arme greifen wolle, aber nur, wenn die Firmen bereits alle möglichen Sparmassnahmen umgesetzt hätten. Zudem müssten künftige Erträge zuerst für die Begleichung des Kredits aufgewendet werden und es dürften keine Gelder ins Ausland fliessen. Der Tagesanzeiger stimmte hier den Anliegen der links-grünen Kreisen zu und monierte, dass der Bundesrat eine Chance verpasst habe, indem er die Unterstützung nicht an klimapolitische Bedingungen geknüpft habe. Weniger skeptisch äusserte sich hingegen Klimaforscher Reto Knutti im Sonntagsblick. Er war der Ansicht, dass bei dieser Hilfe nicht Klimapolitik betrieben werden solle. Letztere müsse breit getragen werden und solle nicht in einem Notgesetz, das wieder ausläuft, geregelt werden. Die linke Wochenzeitung fand es hingegen grundsätzlich keine gute Idee, die Luftfahrtbranche zu unterstützen, und plädierte für deren generelle Schrumpfung.

Als Ende April 2020 die bundesrätliche Botschaft eröffnete, dass der Bund die betroffenen Fluggesellschaften und Firmen mit Krediten in der Höhe von CHF 1.9 Mrd. zu unterstützen gedenke, wurde dies erneut ähnlich kommentiert. Ein Kommentator in der Sonntagszeitung forderte zudem, dass sich die SWISS das Geld von ihren Aktionären und Aktionärinnen mittels Kapitalerhöhung beschaffen und nicht den Staat um Unterstützung bitten solle. Der Tagesanzeiger meldete kurz vor Beginn der Parlamentsdebatte, dass auch die EFK am Entscheid des Bundesrates heftige Kritik geübt habe. Dieser habe es versäumt, zu regeln, wie die Bedingungen, unter welchen die Kredite vergeben werden, kontrolliert werden können. Ständerätin Mazzone kritisierte in Le Temps denn auch, dass dem Parlament kaum Zeit geblieben sei, dieses Gesetz zu studieren und zu beraten, es sei hier lediglich um ein Durchwinken gegangen. Im Rahmen der Debatte zum Nachtrag I zum Voranschlag 2020 versuchten linke Minderheiten folglich noch einmal, die Unterstützung der Luftfahrtbranche an verschiedene klimapolitische Anliegen zu knüpfen, etwa an die Reduktion von Treibhausgasen, an die Reduktion der Inlandflüge oder an die Beteiligung an der Entwicklung synthetischer Flugtreibstoffe. Das Parlament lehnte diese Bedingungen aber allesamt ab und hiess den Vorschlag des Bundesrates gut.¹

Am 4. Mai 2020 beriet der Ständerat als Erstrat über die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Eintreten war unbestritten, es gab aber Minderheitsanträge: Eine Minderheit Mazzone (gp, GE) verlangte, dass der Bund nur dann Beiträge oder Darlehen gewähren soll, wenn sich die Flugunternehmen verpflichten, auf den gewerbsmässigen Personentransport zwischen Landesflughäfen zu verzichten, wenn eine Zugverbindung mit einer Fahrzeit von weniger als drei Stunden besteht. Eine Minderheit Zopfi (gp, GL) wollte einen Passus aufnehmen, nachdem die Rückzahlung erhaltener Unterstützung fällig wird, sobald die Anzahl der Luftbewegungen wieder bei 80 Prozent des Niveaus von vor der Unterstützung liegt. Die beiden klimapolitisch motivierten Anträge stiessen bei Bundesrätin Simonetta Sommaruga auf Verständnis, trotzdem beantragte sie deren Ablehnung. An Ständerätin Mazzone gerichtet erklärte die Verkehrsministerin, die Inlandverbindung zwischen Genf und Zürich sei 1998 – als sich die Swissair aus Genf zurückzog – vom Kanton Genf explizit gewünscht worden. Auch wenn unklar sei, ob der Kanton diese Verbindung immer noch wünsche: Eine solche Änderung sollte nicht in einer dringlichen Sitzung diskutiert, sondern zuerst in die Vernehmlassung geschickt werden. Auch der Vorschlag Zopfi gehöre zuerst in eine Vernehmlassung. Weiter mahnte Bundesrätin Sommaruga: «Machen Sie Klimapolitik, auch für die Luftfahrt, aber machen Sie sie am richtigen Ort, d.h. im CO₂-Gesetz.» Die beiden Minderheitsanträge wurden deutlich verworfen. Ferner verlangte ein Einzelantrag von Carlo Sommaruga (sp, GE), dass die Landesflughäfen bezüglich der Gewährung von Darlehen, Bürgschaften, Garantien und Hilfszahlungen gleich behandelt werden. Die Verkehrsministerin begegnete diesem Antrag mit der Zusicherung, dass die Gleichbehandlung der Landesflughäfen sowie der ansässigen Unternehmen vom Bundesrat «wirklich genau so gemeint» sei und durchgesetzt werde, auch wenn sie im Gesetzestext nicht explizit genannt sei. Auch der Antrag Sommaruga wurde abgelehnt. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig mit 39 Stimmen (2 Enthaltungen) angenommen.²

1) TA, 1.4., 3.4.20; AZ, TA, 4.4.20; SoZ, 5.4.20; LT, 6.4.20; NZZ, 7.4.20; TA, 8.4.20; AZ, Blick, NZZ, TA, WoZ, 9.4.20; So-Bli, 12.4.20; TG, 14.4.20; LT, 15.4.20; NZZ, 17.4.20; LT, TA, 21.4.20; So-Bli, 26.4.20; TA, 28.4.20; AZ, Blick, LT, NZZ, TA, 30.4.20; TA, 2.5.20; SoZ, 3.5.20; AZ, TA, 4.5.20; AZ, LT, NZZ, 5.5.20; TA, 6.5.20; NZZ, TA, 8.5.20; AZ, 11.5.20
2) AB SR, 2020, S. 200 ff.