

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Strafrecht, Luftfahrt
Akteure	Keine Einschränkung
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

Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Frischknecht, Ernst
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Frischknecht, Ernst; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Strafrecht, Luftfahrt, 1966 – 2021*. 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
Umweltschutz	1
Gewässerschutz	1
Luftreinhaltung	1
Lärmschutz	2
Allgemeiner Umweltschutz	4
Klimapolitik	4

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
BGer	Bundesgericht
EHS	Emissionshandelssystem
UdSSR	Sowjetunion

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
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 Etats
UE	Union européenne
DFI	Département fédéral de l'intérieur
TF	Tribunal fédéral
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
URSS	Union des Républiques Socialistes Soviétiques

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Gewässerschutz

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.09.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a publié un **message relatif à l'initiative populaire** fédérale «Pas d'hydravions sur les lacs suisses!» déposée en 1996. L'exécutif recommande de rejeter l'initiative et propose, à titre de contre-projet, de modifier un article de la loi sur l'aviation. Dans son message, le Conseil fédéral rappelle qu'il n'y a en Suisse actuellement que trois hydravions immatriculés et qu'il n'existe dans tout le pays qu'un seul hydro-aérodrome (sur le lac de Zurich), dont l'exploitation n'a jamais donné lieu à aucune réclamation. L'exécutif ajoute que les décollages et atterrissages sur les eaux publiques sont déjà soumis à autorisation et que le droit actuel garantit la prise en compte des aspects écologiques. En outre, comme le canton touché doit donner son autorisation, la possibilité d'interdire les hydravions sur les lacs existe déjà. Pour ces raisons, le Conseil fédéral estime qu'une interdiction générale serait disproportionnée. Il propose, comme contre-projet, de modifier l'article 36 de la loi sur l'aviation, afin d'interdire la construction de tout nouvel hydro-aérodrome. Le seul hydro-aérodrome actuel, de Wangen-Lachen, pourrait néanmoins continuer à être exploité.¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national s'est penché sur l'initiative populaire fédérale «Pas d'hydravions sur les lacs suisses!» lors de la session d'été. Le député Föhn (udc, SZ) s'opposait à l'entrée en matière; sa proposition a été rejetée par 99 voix contre 36. La majorité de la commission demanda de suivre le contre-projet indirect de l'exécutif qui proposait d'interdire la construction de tout nouvel hydroaérodrome. Un député Binder (udc, ZH) réclama que l'autorisation d'aménager un nouvel hydroaérodrome relève de la compétence des cantons. Sa proposition fut rejetée par 100 voix contre 42 en faveur de celle de Baumberger (pdc, ZH) qui stipule que le Conseil fédéral a seulement la possibilité de limiter le nombre d'hydroaérodromes (loi sur l'aviation). Cette proposition fut soutenue par les groupes radical, libéral et démocrate-chrétien. Le Conseil national a donc recommandé, par 88 voix contre 44, le rejet de l'initiative populaire. Une minorité de gauche demandait son acceptation, jugeant le contre-projet indirect trop faible. Le contre-projet, dans le vote sur l'ensemble, a été accepté par 73 voix contre 34 et 17 abstentions.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.10.1999
LAURE DUPRAZ

Au **Conseil des Etats**, les sénateurs se sont ralliés à la version du National alors qu'une minorité (PDC et PS) souhaitait que le Conseil fédéral limite expressément le nombre d'hydroaérodromes en Suisse. Cette proposition fut repoussée par 15 voix contre 14. Le contre-projet indirect de la grande Chambre a été approuvé à l'unanimité. Il fut accepté dans les votes finaux au National par 129 voix contre 36 et 24 abstentions, et par 42 voix contre 1 à la Chambre des cantons. La loi sur l'aviation modifiée fut approuvée par 171 voix contre 17 et 2 abstentions au Conseil national, et par 37 voix contre 1 au Conseil des Etats.³

Luftreinhaltung

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 24.06.1968
PETER GILG

Auf dem Gebiet der Lufthygiene wurde ein **zweiter Bericht** der 1961 eingesetzten ständigen konsultativen Kommission veröffentlicht, der als **Grundlage für den angekündigten Immissionschutzartikel** (vgl. auch hier) dienen soll. (Ein erster Bericht war 1961 ausgearbeitet worden.) Er empfahl namentlich strengere Vorschriften und Kontrollen für die Hausfeuerung, deren Zentralisierung in Grossheizungen, die Vereinbarung internationaler Normen für Motorfahrzeuge und Treibstoffe, die Ausbildung von Lufthygienefachleuten für Kantons- und Gemeindeverwaltungen sowie die Schaffung einer besonderen Dienststelle in der Bundesverwaltung. Zur Stapelung von schwach **radioaktiven Abfällen** aus Forschungsstätten, Spitälern und verschiedenen Industrien beantragte der Bundesrat den **Bau eines Lagerhauses bei Lossy** (FR); der erforderliche Kredit wurde von beiden Räten genehmigt, wobei Kritik wegen der Nichtverwendbarkeit für Reaktorabfälle und ein gewisses Unbehagen in der lokalen Bevölkerung zum Ausdruck kamen. Im Kampf gegen den Lärm ist vor allem die **Verschärfung der entsprechenden Vorschriften in der Verordnung zum**

Luftfahrtgesetz zu erwähnen.⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 10.10.1974
ERNST FRISCHKNECHT

Über mehrere **Vorstösse zur Bekämpfung der Luftverschmutzung und des Lärms** ist schon im Zusammenhang mit dem Strassen- und Luftverkehr berichtet worden. Die verschiedenen Volksbegehren, die in diesem Bereich geplant, lanciert und eingereicht wurden, trugen wesentlich zur Steigerung der «Initiativenflut» bei. Das Gesundheitsinspektorat der Stadt Zürich veröffentlichte einen Bericht «Die Belastung der Stadtluft durch Motorfahrzeuge». Die Tatsache, dass auch in Fachkreisen Unklarheit über die wirkliche «Gefahrschwelle» von Schadstoffkonzentrationen besteht, erschwerte die Interpretation der Ergebnisse. Dringende Abwehrmassnahmen erforderte nach Ansicht der Verfasser die überaus starke Zunahme des Bleigehalts in der Stadtluft; der Bericht bezeichnete diesen als völlig unberechenbare «Zeitbombe».⁵

ANDERES

DATUM: 31.12.1976
HANS HIRTER

Über weitere **Vorstösse zur Bekämpfung des Lärms und der Abgase** haben wir bereits an anderer Stelle berichtet (Initiative für 12 autofreie Sonntage und Revision des Luftfahrtgesetzes).

Lärmschutz

BERICHT

DATUM: 12.12.1966
PETER GILG

Über die **Lärmbekämpfung erstattete der Bundesrat** im April einen **besonderen Bericht**, wobei er parlamentarischen Vorstössen aus dem Jahre 1956 entsprach. Dem Bericht wurde die 1963 veröffentlichte Expertise einer vom Bundesrat bestellten Kommission zugrunde gelegt. In Übereinstimmung mit dieser Expertise wurden eine Revision des Luftfahrtgesetzes sowie neue Gesetze über die Typenprüfung von Bau- und Landwirtschaftsmaschinen in Aussicht gestellt; weitere Vorschläge der Experten wurden als entbehrlich bezeichnet. Für die vorgesehenen legislativen und administrativen Massnahmen erklärte der Bundesrat mit den Experten die bestehende Verfassungsgrundlage als genügend; immerhin liess er die Frage einer Verfassungsrevision im Zusammenhang mit der Prüfung der neuen Immissionsschutzmotion noch offen. (Dabei wurde speziell eine neue Verfassungsgrundlage für den Schallschutz in Wohnbauten in Betracht gezogen; dem Bedürfnis nach einem solchen Schutz soll einstweilen durch entsprechende Bedingungen für die Wohnbausubventionen Rechnung getragen werden.) Er wies ausserdem auf die Notwendigkeit hin, gewisse Probleme der Lärmbekämpfung auf internationaler Ebene zu lösen, und erwähnte entsprechende Studien und Verhandlungen. Während der Ständerat vom ganzen Bericht zustimmend Kenntnis nahm, griff der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den Expertenvorschlag für eine besondere **Bundeszentralstelle für Lärmbekämpfung** wieder auf und überwies ein **dahingehendes Postulat**.

NR Dürrenmatt (lib., BS) beklagte, dass mangelnde Energie der Kantone bei der Durchführung einer ihnen obliegenden Aufgabe dazu Anlass gebe, nach einem eidgenössischen «Antilärm-Vogt» zu rufen.⁶

POSTULAT

DATUM: 09.03.1978
HANS HIRTER

Wegen des grossen Anteils des grenzüberschreitenden Verkehrs ist es bei der **Luftfahrt** entscheidend, mittels internationaler Abkommen über die Typenprüfung die **Lärmbekämpfung** zu vereinheitlichen. Der Nationalrat überwies deshalb zwei Postulate, welche vom Bundesrat eine Intensivierung seiner Bemühungen auf diesem Gebiet fordern. Ebenfalls gegen den Fluglärm richtet sich die im Frühjahr lancierte Volksinitiative «gegen die schädlichen Auswirkungen des Fliegens». Sie verlangt unter anderem eine Verschärfung des Nachtflugverbotes und die Mitbestimmung des Volks bei Flughafenerweiterungen und -neubauten.⁷

POSTULAT

DATUM: 06.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Loeb (prd, BE) qui prône l'introduction d'une **taxe d'atterrissage sur les aéronefs** en fonction du bruit émis, ceci afin d'inciter à la réalisation d'appareils moins bruyants.⁸

BERICHT
DATUM: 15.11.1997
LIONEL EPERON

Chargée de plancher sur le problème des nuisances sonores provoquées par le trafic aérien, une commission d'experts du DFI a émis des propositions en vue de l'adoption de valeurs limites d'immission, respectivement d'alarme, à proximité des **aéroports nationaux**. Celles-ci se montent à 60 décibels (dB), respectivement 65 dB, dans les zones d'habitation pour la période comprise entre 6 et 22 heures (65 dB, respectivement 70 dB pour les zones mixtes). Entre 22 et 23 heures, les experts ont établi des limites de 55 dB, respectivement 65 dB, tant pour les zones d'habitation que pour les zones mixtes. Enfin, des seuils de 50 dB, respectivement 60 dB, ont été proposés dans les zones d'habitation pour les périodes comprises entre 23 et 24 heures et 5 et 6 heures (55 dB, respectivement 65 dB pour les zones mixtes).⁹

BERICHT
DATUM: 17.02.1998
LAURE DUPRAZ

Une commission d'experts a proposé des mesures pour respecter les valeurs limites d'**émissions sonores occasionnées par le trafic aérien**. La commission a estimé que les coûts de ces mesures devraient s'élever à plus de CHF 2.3 milliards, dont 1.7 milliard pour Zurich et 616 millions pour Genève. La plus grosse part de cet investissement sera destinée aux expropriations. Le reste, CHF 302 millions, sera consacré à des fenêtres de protection contre le bruit. Selon les experts, environ 67'000 personnes en Suisse seraient considérablement incommodées par le bruit dû au trafic aérien. Les experts ont proposé que des valeurs limites correspondantes à celles déjà valables pour la route soient appliquées aux émissions sonores du trafic aérien.¹⁰

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 03.07.1998
LAURE DUPRAZ

Le Tribunal fédéral (TF) a rejeté tous les recours des opposants au projet d'**agrandissement de l'aéroport de Kloten (ZH)**, excepté la requête d'une nouvelle étude d'impact sur l'environnement. Cette dernière précédera l'octroi de la concession pour les travaux de construction d'infrastructures supplémentaires (nouvelle aérogare, parking et infrastructures ferroviaires). Les opposants à l'agrandissement de l'aéroport, dont quinze communes suisses et quatre localités allemandes proches de la frontière, avaient attaqué la concession-cadre délivrée en 1997 par le DETEC. L'étude d'impact décidée par le TF devra porter sur la lutte contre le bruit et le maintien de la qualité de l'air. Concernant le renouvellement de la concession d'exploitation en 2001, les autorités délivrant les concessions devront examiner dans quelle mesure une extension des installations de l'aéroport pourrait rester compatible avec la loi sur la protection de l'environnement. La décision du TF retardera les travaux de six mois à une année, a estimé le chef du Département cantonal zurichois de l'économie publique.¹¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.12.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national n'a pas donné suite à une initiative parlementaire Steinemann (pdl, SG) qui réclamait que les **transports de marchandises par voie ferroviaire**, routière et aérienne soient soumis aux mêmes exigences en matière de protection contre le bruit et qu'ils respectent de la même façon la période de repos nocturne. Selon l'initiant, il y avait urgence à intervenir dans le domaine ferroviaire, car les fréquences augmentent constamment et les trains de marchandises traversent, la nuit, des quartiers d'habitation. L'initiant proposait d'instaurer l'interdiction de circuler la nuit également pour les trains de marchandises bruyants. Il souhaitait une égalité de traitement pour tous les modes de transports. La CTT a estimé que la protection contre le bruit était déjà assumée par la Confédération, dans le cadre de la LPE et des ordonnances s'y rapportant. La commission a rappelé que des mesures concernant l'amélioration de la protection contre le bruit, le long des voies ferrées, avaient été adoptées par le parlement, dans l'arrêté relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.07.1999
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a mis en consultation un **projet d'ordonnance pour lutter contre le bruit du trafic aérien**. Le paquet de mesures, ficelé au sein d'une nouvelle ordonnance sur la protection contre le bruit, vise à protéger les riverains des aéroports contre les nuisances et coûtera 1,1 milliard de francs. Il projette d'insonoriser des bâtiments et surtout de dédommager des propriétaires pour la moins-value foncière. Le projet établit un cadastre du bruit et fixe les **valeurs limites** d'immissions autorisées autour des aéroports. Ces valeurs sont en moyenne de 60 décibels dans les zones d'habitation le jour, et de 57 la nuit. Lorsqu'elles seront dépassées, ce qui est le cas à proximité immédiate des pistes de Kloten et de Cointrin, les exploitants devront financer la pose de fenêtres antibruit. Selon l'OFEPF, plus de 32'000 habitants sont concernés, le coût global des travaux d'isolation acoustique a été estimé à CHF 150 millions (100 millions

pour Kloten et 50 pour Cointrin). Les éventuels dédommagements demandés par les propriétaires sont évalués à environ CHF 1 milliard (700 pour Zurich et 300 pour Genève). La facture sera payée par les aéroports qui la répercuteront sur les compagnies aériennes. Le DETEC n'a pas mentionné de chiffres concernant Bâle-Mulhouse, les régions concernées étant sur territoire français. En outre, le périmètre jouxtant l'aéroport, interdit à la construction d'habitations, sera élargi. L'interdiction de voler entre minuit et 5h subsistera et sera même renforcée; elle figurera dans l'ordonnance et plus seulement dans la concession.¹³

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.11.2018
DIANE PORCELLANA

Le rapport **Pollution sonore en Suisse** expose les résultats du monitoring national sonBase pour l'année 2015. Avec cette contribution, l'OFEV concrétise le troisième axe stratégique, intitulé «monitoring de la pollution sonore et information du public», du plan national pour diminuer les nuisances sonores. Elle permet d'établir le nombre de personnes, de logements et de bâtiments importunés par du bruit nuisible ou incommode issu du trafic routier, ferroviaire et aérien. Une personne sur sept fait les frais d'immissions sonores supérieures aux valeurs limites légales pendant la journée, et une sur huit durant la nuit. Le trafic routier est la principale source de bruit dans les centres urbains et les périphéries, où vit la quasi totalité de la population affectée par le bruit de trafic. Pour remédier à la pollution phonique, le rapport prône la prise de mesures supplémentaires.¹⁴

Allgemeiner Umweltschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 25.11.1989
SERGE TERRIBILINI

D'autre part, un accord de collaboration a été paraphé à Berne entre l'URSS et la Suisse par leurs ministres de l'environnement respectifs. L'**intérêt de l'URSS** réside dans le fait que la Suisse se trouve au coeur **de l'écosystème alpin et que l'on retrouve un système de ce type dans le Caucase et les Carpates**. Elle est également curieuse de mieux connaître les installations de la chimie bâloise et les techniques acquises en matière de réparation des atteintes à l'environnement; l'URSS est préoccupée par la santé de ses rivières et de ses lacs et désire bénéficier de l'expérience et de l'avance helvétique en matière d'assainissement des eaux. L'intérêt suisse est axé autour de la possibilité qu'auront les chercheurs publics et privés d'utiliser les résultats de la recherche soviétique dans les domaines de l'espace et de la montagne. Dans une première phase, l'accord se concentrera sur les problèmes de lutte contre la pollution de l'air, puis il s'appliquera aux eaux et enfin aux déchets.¹⁵

Klimapolitik

POSTULAT
DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat schrieb im Herbst 2019 das von Felix Gutzwiller (fdp, ZH) eingereichte Postulat «**Grundlagen für eine faktenbasierte Klimapolitik**» im Rahmen der Debatten zum CO₂-Gesetz ab.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.01.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Januar 2020 trat das Abkommen über die **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (EHS)** der Schweiz und der EU in Kraft. Die Verknüpfung ermöglicht Unternehmen im Schweizer EHS den Handel mit Emissionsrechten im grösseren EU-Emissionsmarkt. Neu werden in der Schweiz, wie bereits in der EU, auch Emissionen der Zivilluftfahrt in das EHS einbezogen. Die Verknüpfung der beiden Systeme war die weltweit erste EHS-Verknüpfung zwischen Staaten.¹⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.01.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2018 hatten einige **Klimaaktivistinnen und Klimaaktivisten** der Gruppierung «Lausanne Action Climat», in einer Lausanner Credit Suisse-Filiale Tennis gespielt. Gemäss Medienberichten sei es dieser Gruppierung darum gegangen, darauf aufmerksam zu machen, dass auch Roger Federer, dessen Stiftung von der Credit Suisse gesponsert wird, keine Ahnung davon habe, dass diese Bank Investitionen in Milliardenhöhe in umweltschädliche Unternehmen tätige. Weil sich die Aktivistinnen und Aktivisten gegen die Strafen in der Höhe von rund CHF 22'000 für Hausfriedensbruch und die Durchführung einer unbewilligten Kundgebung wehrten, kam es im Januar 2020 am Bezirksgericht in Renens (VD) zu einem von den Medien stark beachteten **Gerichtsprozess**. Die Credit Suisse verzichtete auf eine Teilnahme am Prozess. Als Expertinnen und Experten äusserten sich die Klimawissenschaftlerin Sonia

Seneviratne und der Physiker und Nobelpreisträger Jacques Dubochet. Die 13 Anwältinnen und Anwälte der Angeklagten hoben in ihren Plädoyers verschiedene Aspekte hervor, wie etwa den Finanzplatz Schweiz und seine Rolle als Financier von umweltschädlichen Investitionen oder die Legitimität von zivilem Ungehorsam. Die Medien berichteten, dass das Ziel der Plädoyers darin bestanden habe, das Gericht davon zu überzeugen, dass die Aktion angesichts des fortschreitenden Klimawandels unbedingt notwendig war.

Am 13. Januar 2020 verkündete der Einzelrichter Philippe Colelough sein Urteil. Dieser sprach die Aktivistinnen und Aktivisten frei, mit der Begründung, dass die Aktion friedlich verlaufen und hauptsächlich aus sogenannten rechtfertigendem Notstand heraus geschehen sei. Richter Colelough wies aber auch darauf hin, dass das geltende Recht solche Aktionen nur im Falle eines Notstands erlaube, wenn sie räumlich und zeitlich begrenzt stattfänden und für niemanden eine Gefahr darstellten. Zudem könne das Urteil noch angefochten werden.

Die Reaktionen in der Öffentlichkeit reichten von euphorisch bis entsetzt. Die Wochenzeitung begrüßte das Urteil vollumfänglich. Der Prozess sei wegweisend für die Frage der Legitimität von Protestformen gewesen. Auch Pierre Bühler, Honorarprofessor für Theologie an der Universität Zürich, sprach sich für das Verdikt aus. Er erläuterte, dass die ethische Legitimation über dem geltenden Recht stehe. Der ehemalige Bundesrichter Niklaus Oberholzer konnte das Urteil ebenfalls nachvollziehen und stufte es als juristisch gut begründet ein. Es sei aber keinesfalls als Freipass für weitere Aktionen zu sehen. Die Aargauer Zeitung berichtete derweil, dass das Urteil weitergezogen werde, dies habe die Staatsanwaltschaft bereits angekündigt. Nichtsdestotrotz habe es die Gruppierung geschafft, auf den Umstand aufmerksam zu machen, dass Banken Kredite an Unternehmen verliehen, welche ihr Geld mit fossilen Energieträgern verdienten. Der Druck auf die Banken wachse durch solche Aktionen. Andere Zeitungen widersprachen diesen Argumenten. Sie waren der Ansicht, dass die Aktivistinnen und Aktivisten dem Kampf gegen den Klimawandel mit solchen Aktionen einen Bärendienst erwiesen hätten. Der Inlandredaktor der NZZ stufte das Urteil als gefährlich ein. Man dürfe den Klimawandel nicht missbrauchen, um die Rechtslage für gewisse politische Gruppierungen zurechtzubiegen. Ein Gesetzesverstoss bleibe ein Gesetzesverstoss und der Zweck heilige die Mittel keineswegs. Die Weltwoche konnte das Urteil ebenfalls nicht nachvollziehen und sprach von einem Rechtsbruch und einem politischen Entscheid. Sie prophezeite, dass es zu chaotischen Zuständen kommen werde, wenn jede Person ihre Vorstellungen von Moral über das Gesetz stellen könne. Weitere Zeitungen zitierten Juristen, wie etwa den Inhaber des Lehrstuhls für Strafrecht und Rechtsphilosophie der Universität Fribourg, Marcel Niggli, die den Freispruch als Fehlurteil einstuften. Man habe in diesen Fall nicht von einem rechtfertigenden Notstand sprechen können, da es auch andere, legale Möglichkeiten gegeben hätte, um auf die Problematik aufmerksam zu machen. Zudem habe keine unmittelbare Gefahr bestanden. Schliesslich sei das Urteil politisch motiviert gewesen; es solle in der Rechtssprechung allerdings nicht um gut und böse, sondern um Recht und Unrecht gehen, befand Niggli.¹⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 26.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 reichte der Kanton Basel-Stadt eine **Standesinitiative bezüglich einer Abgabe auf Flugtickets** ein; die Höhe der Abgabe solle sich dabei nach der Länge der Flugstrecke richten. Zudem solle sich das Parlament auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer stark machen. Der Kanton Basel-Stadt gab verschiedene Beweggründe für die Einreichung dieser Initiative an. So decke der Flugverkehr weder seine Infrastrukturkosten, noch die externen Kosten, wie etwa Gesundheitsschäden durch Lärmimmissionen. Auch hätten in Europa bereits andere Staaten eine Flugticketabgabe eingeführt. Auch die Schweiz solle nun wichtige Schritte hin zu mehr Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit unternehmen. Der Kanton Basel-Stadt begrüßte es zudem, dass beim zu revidierenden CO₂-Gesetz eine Flugticketabgabe bereits Gegenstand der Diskussionen war. Mit dieser Initiative und weiteren, bereits eingereichten oder vorgesehenen Standesinitiativen (beispielsweise vom Schweserkanton Basel-Landschaft) solle der Druck auf das Parlament aufrecht erhalten werden.

Die UREK-SR befasste sich im März 2021 mit der Initiative. Da das CO₂-Gesetz mittlerweile beraten und darin eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets integriert worden war, sprach sich die Kommission einstimmig dafür aus, den Standesinitiativen der beiden Basel keine Folge zu geben.¹⁹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Sommersession 2021 über je eine **Initiative des Kantons Basel-Stadt** sowie des Kantons Basel-Landschaft (Kt. Iv. 20.319), welche eine **Flugticketabgabe** sowie die Einführung einer international abgestimmten Kerosinsteuer forderten. Der Ständerat lehnte beide Initiativen ab. UREK-SR-Sprecher Schmid (fdp, GR) resümierte, dass eine Flugticketabgabe in der an der Urne abgelehnten Revision des CO₂-Gesetzes vorgesehen gewesen sei. Nun sei aber nicht der richtige Zeitpunkt, um diese Forderung gleich wieder aufs Parkett zu bringen. Es brauche zuerst eine Auslegeordnung zur Klima- und CO₂-Thematik, welche die UREK-SR in Kürze vornehmen werde. Die beiden Kantonsvertreterinnen Eva Herzog (sp, BS) und Maya Graf (gp, BL) zeigten sich damit einverstanden, den Initiativen keine Folge zu geben.²⁰

STANDESINITIATIVE
DATUM: 25.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR beschäftigte sich im August 2021 mit der **Initiative des Kantons Basel-Stadt zu einer Flugticketabgabe** sowie mit acht ähnlichen Standesinitiativen (Kt. Iv. GE 19.304; Kt. Iv. SG 19.305; Kt. Iv. LU 19.310; Kt. Iv. VS 19.314; Kt. Iv. FR 19.315; Kt. Iv. BE 19.319; Kt. Iv. NE 20.317 und Kt. Iv. BL 20.319). 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 weitreichende Diskussion über die Zukunft des klimaverträglichen Flugverkehrs führen. Sie reichte daher einen eigenen Vorstoss (Po. 21.3973) zu diesem Thema ein.²¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 23.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der **Nationalrat** mit insgesamt neun Standesinitiativen bezüglich einer **CO₂-Abgabe auf den Flugverkehr respektive einer Besteuerung von Kerosin**. Neben der Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt standen auch diejenigen der Kantone Genf (Kt.Iv. 19.304), St. Gallen (Kt.Iv. 19.305), Luzern (Kt.Iv. 19.310), Wallis (Kt.Iv. 19.314), Freiburg (Kt.Iv. 19.315), Bern (Kt.Iv. 19.319), Neuenburg (Kt.Iv. 20.317) und Basel-Landschaft (Kt.Iv. 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.²²

1) FF, 1998, 5, p. 4898 ss.

2) BO CN, 1999, p. 1181 ss.

3) BO CE, 1999, p. 994; BO CN, 1999, p. 2311 ss.; BO CN, 1999, p. 949 ss.

4) BBl, 1968, I, S. 441 ff.; Lib., 24./25.2.68; Tat, 19.3.68; NZZ, 5.6. und 25.6.68.; «Zweiter Bericht der Eidg. Kommission für Lufthygiene», in Bulletin des Eidgenössischen Gesundheitsamtes, 1968, Beilage B, S. 73 ff.

5) TA, 13.8., 19.9. und 10.10.74; NZZ, 16.8. und 18.8.74.

6) BBl, 1966, I, S. 621 ff.; BBl, 1966, I, S. 624; BBl, 1966, I, S. 633; Lärmbekämpfung in der Schweiz, Bericht der Eidg. Expertenkommission an den Bundesrat (1963); NZZ, 20.9. und 13.12.66; BN, 19./20.11.66.

7) AB NR, 1978, S. 407 f.; AB NR, 1978, S. 408 f.; JdG, 29.4.78; NZZ, 24.6.78; TA, 4.7.78.

8) BO CN, 1991, p. 1355

9) TA, 15.11.97

10) TA, 17.2.98

11) Presse du 3.7.98

12) BO CN, 1998, p. 2793 ss.

13) Presse du 7.7.99

14) Etude de l'OFEV du 5.11.18; LT, 21.11.18

15) NZZ, 30.6.89; Presse du 25.11.89.

16) AB SR, 2019, S. 922 ff.

17) Medienmitteilung BAFU vom 9.12.19

18) 24H, LT, 7.1.20; 24H, LT, TA, 8.1.20; 24H, TA, WoZ, 9.1.20; TA, 11.1.20; So-Bli, SoZ, 12.1.20; AZ, 13.1.20; 24H, AZ, LT, NZZ, TA, 14.1.20; 24H, AZ, CdT, NZZ, TA, 15.1.20; WW, WoZ, 16.1.20; Exp, LT, NZZ, 17.1.20; AZ, 18.1.20; So-Bli, 19.1.20

19) Medienmitteilung UREK-SR vom 26.3.21

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

21) Medienmitteilung UREK-NR vom 25.8.21

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