

DELIB

Verhandlungsheft

91.076
Luftfahrtgesetz. Änderung

**Cahier
des délibérations**

91.076
**Navigation aérienne.
Modification de la loi**

**Quaderno
delle deliberazioni**

91.076
**Navigazione aerea.
Modificazione della legge**

91.076

**Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento**

Verantwortlich für diese Ausgabe

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
031/ 322 97 31

Responsable de cette édition

Services du Parlement
Centrale de documentation
Ernst Frischknecht
031/ 322 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031/ 322 97 44
Telefax 031/ 322 82 97

S'obtient:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031/ 322 97 44
Telefax 031/ 322 82 97

Inhaltsverzeichnis

		<u>Seiten</u>	<u>Deckblatt</u>
1	Uebersicht über die Verhandlungen	I	rot
2	Rednerlisten	III	rot
3	<u>Verhandlungen der Räte</u>		
	Nationalrat		
	03.06.1992	1	grün
	01.06.1993	38	
	18.06.1993	43	
	Ständerat		
	11.03.1993	45	gelb
	14.06.1993	63	
	18.06.1993	67	
	Änderung des Luftfahrtgesetzes vom 18.06.1993	69	blau

Table des matières

		<u>Pages</u>	<u>Couverture</u>
1	Résumé des délibérations	I	rouge
2	Listes des orateurs	III	rouge
3	<u>Débats dans les conseils</u>		
	Conseil national		
	03.06.1992	1	verte
	01.06.1993	38	
	18.06.1993	43	
	Conseil des Etats		
	11.03.1993	45	jaune
	14.06.1993	63	
	18.06.1993	67	
	Modification de la loi sur la navigation aérienne du 18.06.1993	85	bleu

1. Uebersicht über die Verhandlungen

Résumé des délibérations

× 224/91.076 n Luftfahrtgesetz. Änderung

Botschaft und Gesetzesentwurf vom 20. November 1991 (BB1 1992 I, 607) über eine Änderung des Luftfahrtgesetzes.

N/S Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen

1992 3. Juni. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1993 11. März. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1993 1. Juni. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Beschluss des Ständerates.

1993 14. Juni. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1993 18. Juni. Beschluss des Nationalrates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1993 18. Juni. Beschluss des Ständerates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt II, 900; Ablauf der Referendumsfrist: 4. Oktober 1993

× 224/91.076 n Navigation aérienne. Modification de la loi

Message et projet de loi du 20 novembre 1991 (FF 1992 I, 587) concernant une modification de la loi sur la navigation aérienne.

N/E Commissions des transports et des télécommunications

1992 3 juin. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1993 11 mars. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1993 1^{er} juin. Décision du Conseil national avec des divergences.

1993 14 juin. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1993 18 juin. Décision du Conseil national: La loi est adoptée en votation finale.

1993 18 juin. Décision du Conseil des Etats: La loi est adoptée en votation finale.

Feuille fédérale II, 873; délai d'opposition: 4 octobre 1993

2. Rednerliste - Liste des orateurs

2.1 Nationalrat - Conseil national

Baumberger (C/ZH)	23, 41
Béguelin (S/VD), rapporteur	2, 9, 15, 16, 17, 18, 24, 28, 30, 32, 35, 42
Binder (V/ZH)	6, 14, 24, 34
Bircher Peter (C/AG)	20, 41
Bircher Silvio (S/AG)	31
Cavadini Adriano (R/TI)	5, 23, 34, 40
Deliss (C/FR)	6
Diener (G/ZH)	7, 33, 39
Fischer-Seengen (R/AG)	24
Herczog (S/ZH)	4, 22
Ledergerber (S/ZH)	21
Loeb François (R/BE)	13, 15
Maitre (C/GE)	35
Meier Hans (G/ZH)	3, 16
Oehler (C/SG)	13, 34
Ogi (V), Bundesrat	9, 15, 16, 18, 25, 28, 30, 32, 35, 42
Poncet (L/GE)	14, 23, 29, 41
Robert (G/BE)	20
Schmid Peter (G/TG)	12, 16, 28, 30
Seller Rolf (C/ZH)	28
Stalder (D/BE)	8
Steiger (S/ZH)	21, 31, 40
Vollmer (S/BE)	8, 14, 17, 19, 34, 39
Wanner (R/SO), Berichterstatter	1, 9, 15, 16, 18, 24, 28, 29, 32, 35, 41
Zwygart (U/BE)	3, 33, 40

2.2 Ständerrat - Conseil des Etats

Bloetzer (C/VS)	58
Böttiker (R/SO)	47, 56, 65
Cavelty (C/GR)	56
Danioth (C/UR), Berichterstatter	45, 49, 50, 52, 58, 60, 61, 63
Frick (C/SZ)	57
Gadient (V/GR)	54, 65
Gruber (C/SO)	48, 54, 60, 64
Harber (R/AS)	47, 55
Hug (V), Bundesrat	48, 49, 59, 61, 62, 65
Kappeler (S/BS)	57, 62
Korber (L/VD)	56

**Nationalrat
Conseil national**

Sitzung vom 03.06.1992
 01.06.1993
 18.06.1993 (Schlussabstimmung)

Séance du 03.06.1992
 01.06.1993
 18.06.1993 (Vote final)

Dritte Sitzung – Troisième séance**Mittwoch, 3. Juni 1992, Vormittag**
Mercredi 3 juin 1992, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Nebiker

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung
Navigation aérienne. Loi. ModificationBotschaft und Gesetzentwurf vom 20. November 1991 (BBl 1992 I 607)
Message et projet de loi du 20 novembre 1991 (FF 1992 I 587)
Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Eintreten und Ablehnung der Rückweisungsanträge

Minderheit I

(Zwygart, Stalder)

Eintreten und Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Gesamtrevision des Luftfahrtgesetzes mit einem ordentlichen Vernehmlassungsverfahren vorzunehmen.

Minderheit II

(Herczog, Bircher Silvio, Diener, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Eintreten und Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag,

- a. eine Vernehmlassung durchzuführen;
- b. für das Bewilligungsverfahren eine Alternative aufzuzeigen, die den Interessierten und Betroffenen eine wirkliche Mitsprache ermöglicht;
- c. eine Teilrevision so zu gestalten, dass keine Präjudizien für eine nachfolgende Totalrevision entstehen.

Antrag Meier Hans

Nichteintreten

*Proposition de la commission**Majorité*

Entrer en matière et rejeter les propositions de renvoi

Minorité I

(Zwygart, Stalder)

Entrer en matière et renvoyer l'objet au Conseil fédéral avec le mandat d'entreprendre la révision totale de la loi sur la navigation aérienne avec une procédure de consultation ordinaire.

Minorité II

(Herczog, Bircher Silvio, Diener, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Entrer en matière et renvoyer l'objet au Conseil fédéral avec le mandat

- a. d'entreprendre une procédure de consultation;
- b. de présenter une alternative à la procédure d'autorisation qui permette aux intéressés et concernés d'intervenir;
- c. de procéder à la révision partielle de telle manière qu'aucun préjudice n'en résulte pour une future révision totale.

Proposition Meier Hans

Ne pas entrer en matière

Wanner, Berichterstatter: Mir scheint, dass es uns in dieser Session, da wir uns schwergevigichtig mit Landwirtschaftspolitik, mit Finanzpolitik und mit der Flugzeugbeschaffung zu befassen haben, irgendwie guttut, uns auch noch etwas mit der Verkehrspolitik auseinanderzusetzen.

Und wie so oft in der Politik: Wenn wir es mit einem Geschäft zu tun haben, das sich auf den ersten Blick als recht harmlos erweist, können über dieses Geschäft umfangreiche Diskussionen und unterschiedliche Meinungen entstehen. Das ist bei der Vorlage betreffend Aenderung des Luftfahrtgesetzes durchaus der Fall.

Zuerst etwas zur Geschichte. Seit längerer Zeit ist eine Totalrevision des Luftfahrtgesetzes von 1948 geplant. Ein Vorentwurf lag bereits 1981 vor, wurde aber aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt.

Mit der Botschaft vom 20. November 1991 unterbreitet der Bundesrat einen Entwurf auf Teilrevision des Luftfahrtgesetzes. Die Vorlage enthält eine ganze Reihe von Aenderungen. Die wichtigsten sind die folgenden: Das bundesrechtliche Verfahren für die Konzessionierung beziehungsweise Bewilligung von Flughäfen und Flugplätzen soll klar geregelt werden. Für die Flugsicherungsorganisation Swisscontrol wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, wie dies die Geschäftsprüfungskommission schon vor geraumer Zeit verlangt hat. Es wird die Möglichkeit eingeführt, für den Ausbau von Flugplätzen Darlehen des Bundes zu gewähren.

In der Kommission waren die Notwendigkeit und die Dringlichkeit dieses Vorhabens nicht unbestritten. Sie können aus den Ihnen vorliegenden Einzelanträgen ersehen, dass diese unterschiedlichen Auffassungen auch hier im Plenum ihren Niederschlag finden. Es wurde gar die Vermutung geäussert, mit der Regelung der Flughafenkonzessionierung wolle man die im Kanton Zürich hängige Volksinitiative für massvollen Flugverkehr umgehen. Umstritten ist auch die Wiedereinführung der auf Ende 1990 aufgehobenen Möglichkeit, Bundesbeiträge an den Ausbau der Flughäfen auszurichten.

Zu einem Unbehagen führte die Tatsache, dass im Rahmen der Eurolex in einigen Wochen mindestens so wichtige Aenderungen des gleichen Luftfahrtgesetzes im Parlament behandelt werden müssen.

Unsere Kommission führte eine eingehende Diskussion über das Eintreten durch. In dieser Debatte wurde besonders die Tatsache kritisiert, dass über die Vorlage bei den Kantonen und den interessierten Kreisen keine Vernehmlassung durchgeführt worden sei. Zwei Anträge auf Rückweisung, u. a. mit der Forderung nach Nachholen dieser Vernehmlassung, wurden mit 12 zu 7 beziehungsweise 12 zu 5 Stimmen abgelehnt. Hingegen beschloss die Kommission in einer ersten Phase, zu einem späteren Zeitpunkt Interessenvertreter anzuhören. Das war dann an einer zweiten Sitzung auch der Fall. Sowohl die Interessierten wie die direkt oder indirekt Betroffenen hatten Gelegenheit, ihre unterschiedlichen Meinungen im Plenum der Kommission vorzutragen. Aus den zahlreichen Minderheitsanträgen können Sie mit Leichtigkeit ersehen, dass auch innerhalb der Kommission die Meinungen nach wie vor recht stark auseinandergehen.

Im Rahmen der Diskussionen in der Kommission wurde auch die grundsätzliche Frage der Mobilität, vor allem deren wünschbare Ausrichtung, diskutiert. Dies obwohl die heute zur Diskussion stehende Vorlage kaum – oder kaum wesentliche – Auswirkungen auf eine möglicherweise steigende Mobilität oder deren Entwicklung in eine wenig wünschbare Richtung zur Folge haben wird. Allerdings darf nicht verschwiegen werden, dass Mobilität an und für sich heute nicht mehr ausschliesslich eine Sache der Direktbetroffenen ist. Das Verschieben von einem Punkt zum andern, sei es von Personen oder von Gütern, hat neben wirtschaftlichen auch soziale und ökologische Auswirkungen, die in ihrer Dimension nicht unterschätzt werden dürfen. Das gilt insbesondere auch für den Flugverkehr, der zwangsläufig Belastungen mit sich bringt. Deshalb sind die Sorgen der Anwohnerverbände unserer grossen Flughäfen weder zu negieren noch auf die leichte Schulter zu nehmen.

Andererseits braucht eine funktionierende Gesellschaft Mobilität; es hiesse das Pferd am Schwanz aufzäumen, glaubte

man, die Mobilität durch Zwangsmassnahmen wenn auch nicht verhindern so doch massiv einschränken zu können. Vielmehr gilt es, durch sinnvolle Massnahmen die Anliegen auch jener Leute in unserem Land zu berücksichtigen, die von den Auswirkungen des Verkehrs betroffen sind, ohne direkt davon zu profitieren. Selbst die Luftverkehrsgesellschaften betrachten heute Flüge unter 500 bis 600 km als wenig wirtschaftlich und damit wenig sinnvoll. Dieses Feld muss zunehmend den Bahnen überlassen werden. Wir sind bekanntlich im Begriffe, die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, sei es mit der Realisierung der «Bahn 2000» oder mit der Verwirklichung der neuen Alpentransversalen.

Auch wenn die heute zur Diskussion stehende Vorlage nur in geringem Masse den Luftverkehr fördert, so hätten wir vom Bundesrat eine etwas eingehendere Auseinandersetzung mit diesen Fragen erwartet. Nach den eingehenden Diskussionen der letzten Jahre über die Kosten des Verkehrs und die Frage, wie weit die öffentliche Hand einzelne Verkehrsarten subventionieren soll, hätte vielleicht auch der Bundesrat diesem Aspekt vermehrte Beachtung beimessen dürfen.

Andererseits ist die Revision des Luftfahrtgesetzes materiell zu wenig bedeutend, als dass man nicht darauf eintreten könnte, nur weil die Botschaft auf verschiedene Fragen eine etwas rudimentäre Antwort gibt. In der Kommission lagen – wie bereits erwähnt – zwei Anträge auf Rückweisung vor. Ein Antrag auf Nichteintreten wurde hingegen nicht gestellt.

Zu den Rückweisungsanträgen: Die Kommission hat mit 12 zu 5 Stimmen den in der Folge von der Minderheit I übernommenen Antrag abgelehnt, welcher Rückweisung an den Bundesrat verlangt mit dem Auftrag, die Gesamtrevision des Luftfahrtgesetzes mit einem ordentlichen Vernehmlassungsverfahren einzuleiten.

Die Kommission hat einen zweiten Rückweisungsantrag abgewiesen, der nun von der Minderheit II übernommen worden ist. Mit diesem Antrag wird die Rückweisung an den Bundesrat verlangt mit dem Auftrag, eine Vernehmlassung durchzuführen, eine Alternative für das Bewilligungsverfahren aufzuzeigen, die den Interessierten und Betroffenen eine wirkliche Mitsprache ermöglicht, und eine Teilrevision so zu gestalten, dass keine Präjudizien für eine nachfolgende Totalrevision entstehen.

Die Mehrheit der Kommission spricht sich somit gegen die Rückweisung aus. Ueber das Ergebnis dieses Verfahrens, das über zehn Jahre gedauert hat, kann man sich zwar in guten Treuen streiten. Aber eine Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat würde nur die heute tatsächlich unbefriedigende Situation verlängern und die dringlich gewordene Problemlösung verzögern. Dabei denken wir insbesondere an die gesetzliche Grundlage für die Organisation Swisscontrol, an die Regelung über die Luftfahrzeuge – wie die Ultraleicht-Flugzeuge – und über die Haftung des Lufttransportführers.

Die Luftfahrt macht laufend Fortschritte, so dass geltende Regelungen angepasst werden müssen. Man erinnere sich nur etwa an das Aufkommen der Ultraleicht-Flugzeuge, an die Entwicklung der gewerbsmässigen Luftfahrt und an die Erfordernisse im Zusammenhang mit der Flugsicherung. Das Gesetz in seiner heutigen Fassung hatte den Bundesrat gezwungen, zahlreiche Grauzonen mittels Verordnungen zu regeln, die der Rechtssystematik zuwiderlaufen, aber auch zu Lösungen führen, die in ihrer Ausrichtung kaum zu genügen vermögen.

In diesem Sinne beantrage ich namens der Mehrheit Ihrer Verkehrskommission, auf die Vorlage einzutreten und die Minderheitsanträge auf Rückweisung sowie den Nichteintretensantrag abzuweisen.

M. Béguelin, rapporteur: Depuis une douzaine d'années, l'histoire de la loi sur la navigation aérienne est pour le moins agitée, avec des turbulences et des trous d'air. En 1980/1981, une révision totale de la loi était considérée comme impérieuse. Les travaux préparatoires ont été engagés puis stoppés en 1982, entre autres, faute d'effectifs à l'Office fédéral de l'air. On décide alors de se concentrer sur quatre points d'une révision partielle, à savoir la navigation aérienne commerciale, les infrastructures, le droit du transport aérien et enfin le développement de la navigation aérienne. Mais plus on avançait

avec ces quatre points, plus on se rapprochait à nouveau d'une révision totale et plus également on mettait en évidence des divergences très profondes sur tel ou tel chapitre. Enfin, aujourd'hui, le message qui vous est soumis s'intitule seulement «Modification de la loi sur la navigation aérienne». Il faut savoir que cette loi nous occupera à nouveau dans quelques semaines dans le cadre d'Eurolex et dans quelques années aussi, lors du rapprochement avec l'Europe. Pour le moment, nous n'aménagerons que les points les plus urgents.

Dans ces conditions, ces modifications de la loi ne soulèvent évidemment pas un enthousiasme délirant. Par ailleurs, elles n'ont pas été soumises à la procédure de consultation habituelle. Seule, la Commission de la navigation aérienne a débattu des modifications proposées en les acceptant en majorité. Plusieurs milieux concernés, notamment ceux qui s'occupent de la protection de l'environnement, se trouvaient confrontés à des délais extrêmement courts pour faire connaître leur position. La commission a donc mené plusieurs «hearings» avec les groupes concernés, le 26 mars. Nous avons entendu en particulier M. Jobin, Directeur de l'aéroport de Genève-Cointrin, MM. Spöndlin et Zogmal des organisations de la protection de l'environnement, Wyler et Moreillon, représentants d'Aérosuisse et M. Odermatt, de l'Office fédéral de la justice, pour des questions de statut juridique de SWISS-CONTROL.

Les points principaux de la loi qui ont le plus donné lieu à discussions sont les suivants: tout d'abord l'article 37, où il s'agit de clarifier les compétences entre cantons et Confédération, l'article 40 – SWISSCONTROL, et l'article 101 relatif aux prêts alloués par la Confédération pour agrandir ou améliorer les aérodromes. Vous pouvez constater, au vu des nombreuses propositions de minorité, que les avis demeurent partagés au sein de la commission. Il y aurait même du référendum dans l'air.

Lors du débat d'entrée en matière, la question de la mobilité a une fois de plus donné lieu à des discussions quand bien même le projet n'a que peu d'effets dans ce domaine. Fondamentalement, il s'agit de préciser ceci: la mobilité n'est pas mauvaise en soi, mais ce sont plutôt des formes particulières de mobilité, notamment le trafic aérien et le trafic motorisé, qui ont des effets négatifs tels que le bruit, les gaz d'échappement, les accidents, etc. Il est d'autres formes de mobilité qui ont moins d'effets négatifs sur l'homme et l'environnement et qui doivent être encouragées.

Il serait illusoire de restreindre brutalement la mobilité. Il convient cependant de la contrôler, si possible au moyen de modes de transports respectueux de l'environnement. La construction de lignes de chemins de fer à grande vitesse, par exemple, permettra de réduire dans toute l'Europe les temps de parcours du trafic voyageurs ferroviaire, de manière à alléger le trafic aérien et routier. Les compagnies d'aviation elles-mêmes considèrent que les vols d'une distance de 500 à 600 kilomètres ont peu de signification économique.

La Suisse a éminemment intérêt à ce que l'économie fonctionne bien dans tous les pays du monde, non seulement parce que les impératifs de notre propre économie l'exigent mais aussi pour des raisons politiques et culturelles. Si le projet en discussion aujourd'hui ne constitue qu'un encouragement de peu d'ampleur pour le trafic aérien, on eût pu attendre du Conseil fédéral qu'il se penchât davantage sur cette question.

En ce qui concerne les propositions de renvoi, la commission a rejeté par 12 voix contre 5 une proposition reprise par la minorité I qui demande le renvoi au Conseil fédéral, avec mandat d'entreprendre la révision totale de la loi sur la navigation aérienne, mettant en jeu une procédure de consultation ordinaire. La commission a également rejeté par 12 voix contre 7 une proposition reprise par la minorité II qui demande le renvoi au Conseil fédéral, avec mandat d'entreprendre une procédure de consultation, de présenter une alternative à la procédure d'autorisation qui permette aux intéressés d'intervenir, et de procéder à la révision partielle de manière à ce qu'aucun préjudice n'en résulte pour une future révision totale.

La majorité de la commission propose de ne pas renvoyer le projet de modification de la loi au Conseil fédéral, même si elle

est le résultat discutable d'une procédure qui a duré plus de dix ans. Un renvoi du projet ne ferait que prolonger une situation insatisfaisante et retarder la solution de problèmes devenus urgents – nous pensons en particulier à la base légale pour l'organisation SWISSCONTROL, ou à la réglementation concernant les aéronefs tels que les ULM (ultra-légers motorisés) ainsi qu'à la responsabilité des transporteurs aériens. La navigation aérienne connaît un développement permanent et nécessite une adaptation constante de diverses réglementations en vigueur. Il suffit pour cela de penser à l'apparition des ULM, à l'évolution de l'aviation commerciale et aux impératifs de la sécurité aérienne. Dans sa version actuelle, la loi a obligé le Conseil fédéral à régler de nombreuses zones d'ombre par le biais des ordonnances qui nuisent à la systématique du droit tout en générant des solutions qui peuvent paraître boiteuses.

Je ferai encore une remarque à l'intention de nos collègues de langue française. Dans la version française, il existe de nombreuses erreurs de traduction. Je vous en signale une en particulier, à l'article premier: en allemand, on parle de «Flugkörper» et, en français, on a parlé une fois, à l'alinéa premier, d'«engin ballistique» et à l'alinéa 3, de «projectile».

En conclusion, la majorité de la commission vous demande d'entrer en matière sur la loi sur la navigation aérienne.

Meier Hans: Vorerst möchte ich meine Interessen offenlegen: Ich bin Bewohner der Flughafenregion Zürich-Kloten. Gleichzeitig bin ich Vorstandsmitglied des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich. Unser Verband umfasst 50 politische Gemeinden mit rund 200 000 Einwohnern. Das sind keine sturen Wirtschaftsfeinde, sondern Menschen, die um die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens wissen, die aber auch den Lärm und die Luftbelastung des ständig dichter werdenden Luftverkehrs am eigenen Leibe erfahren.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben mir schon öfter versichert – ich habe es sogar schriftlich in der Antwort auf meine Flugverkehrs-Interpellation –, Sie würden die berechtigten Anliegen der Flughafenanwohner der ganzen Schweiz berücksichtigen. Sie haben uns des öfteren auch eine Gleichgewichtung von Ökonomie und Ökologie versprochen. Doch was geschieht?

Ich habe hier ein Blatt des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl) vor mir über den Ausbau der Flugplätze: Baukonzession Bern-Belp, Les Eplatures, Locarno, Lugano; Betriebskonzession Bern-Belp, Birrfeld, Ecuvillens, Lugano; Baubewilligung Zürich, Luzern, Beromünster, Neuenburg, Triengen; Betriebsbewilligung Altenrhein, Genfersee. Und dann können Sie im Geschäftsbericht nachlesen: «In unterschiedlichen Phasen des Bewilligungsverfahrens standen Ende Jahr 13 Neubau- oder Ausbauprojekte für Helikopterstützpunkte.»

Herr Bundesrat, Sie haben immer wieder versichert, Nahverkehr und der Verkehr auf dem europäischen Kontinent gehörten im Prinzip auf die Schiene. Wozu dann diese Hektik im Flugplatzausbau? Trotz aller Proteste und Beschwerden der betroffenen Bevölkerung schreiten Sie im Sturmschritt – ähnlich Ihrem Euro-Sturmloch – über alle Hindernisse hinweg. Die betroffene Bevölkerung aber wird Sie in Ihrer Luftverkehrspolitik schliesslich stoppen – nur so nebenbei sei erwähnt: Das Schweizer Volk wird Ihren Euro-Blitzstart schon am 27. September oder dann am 6. Dezember abblocken.

Eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes ist seit Jahren im Gespräch. Die Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt haben immer darauf hingewiesen: Zielsetzung der bevorstehenden Teilrevision ist in erster Linie die Anpassung der Vorschriften über den Privatflugverkehr. Wir im Vorstand des Schutzverbandes konnten annehmen, dass keine vitalen Interessen der Bevölkerung in den Flughafenregionen betroffen wären. Um so erstaunter müssen wir nun zur Kenntnis nehmen, dass ganz wesentliche Bestimmungen geändert werden. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass mit der Abspaltung der beiden äusserst wichtigen Fragen – Artikel 37a und 37b, Kompetenzkonzentration bei Bewilligungsverfahren für Flugplatzbauten beim Bund, und Artikel 101a, Finanzierung – von der Totalrevision des Luftfahrtgesetzes versucht wird, diese äusserst heiklen Regelungen möglichst unauffällig über die

Bühne zu bringen, bevor die Diskussion über die Luftfahrtpolitik einsetzt. So lässt sich auch der Verzicht auf ein Vernehmlassungsverfahren erklären.

Herr Bundesrat, wir Anwohner der Flugplatzregionen der ganzen Schweiz fühlen uns hintergangen, denn die Artikel 37a und 37b bringen ein Bundesdiktat bei Flugplätzen. Sie bringen eine Unterwanderung föderalistischer Strukturen und kantonaler Gesetze. Kantone und Gemeinden verlieren ihren Einfluss bei Neuanlagen und Erweiterungen von öffentlichen und privaten Flugplätzen. Statt der Kontrolle haben sie nur noch ein Anhörungsrecht. Das EVED und das Bazl aber, die ständig als Luftfahrtförderer und verlängerter Arm der Luftfahrtindustrie auftreten, kriegen alle Macht. Die vom Luftverkehr betroffene Bevölkerung wird der Möglichkeit beraubt, ihre Anliegen im kantonalen und kommunalen Rahmen geltend zu machen.

Der Artikel 101a bringt eine erneute Subventionierung der Flugplätze. Ganz abgesehen von den Auswirkungen auf die Bundeskasse widerspricht die Subventionierung allen marktwirtschaftlichen Überlegungen und konkurrenziert direkt den Eisenbahnverkehr. Die Finanzhilfe ist auch eine Abkehr vom Grundsatzentscheid der eidgenössischen Räte im Jahre 1984, dass der Flugplatzbau nicht mehr zu subventionieren sei.

Ich habe hier eine Beschwerdeantwort des EVED – es geht um die Beschwerden von Altenrhein, Belp und Agno –, auch wir vom Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich können ein Lied von Beschwerden gegen das Bazl singen. Das Bazl ordnet etwas an. Vorsorglicherweise wird gerade die aufschiebende Wirkung entzogen. Wir machen Rekurs an das EVED. Selbstverständlich wird das Bazl in allen Belangen geschützt. Irgendwann einmal bekommen wir dann eventuell vom Bundesgericht recht. Aber dann sind die angegriffenen Massnahmen bereits seit Jahren in Betrieb.

So geht das nicht weiter! Bei dieser Teilrevision gehört dem Bazl und dem EVED eins auf den Deckel!

Deshalb bitte ich Sie, meinen Nichteintretensantrag zu unterstützen. Sollte aber das Parlament hier nicht für Ordnung sorgen und würden die Artikel 37a (neu) und 37b (neu) sowie der Artikel 101a (neu) so bewilligt, werden wir schamlos hintergangenen Anwohner der Flughäfen und Flugplätze uns schon zu helfen wissen, denn das Referendum liegt in der Luft. In der Schweiz gibt es schliesslich immer noch die direkte Demokratie.

Zwygart, Sprecher der Minderheit I: Ich erlaube mir, gleichzeitig mit dem Antrag auf Rückweisung die Stellungnahme unserer Fraktion bekanntzugeben.

Die Aenderung des Luftfahrtgesetzes empfinde ich als eine üble Zwängerei. Man sagte uns, es würden nur unbestrittene Punkte zur Revision vorgeschlagen. Aber nun haben wir nicht nur den Nichteintretensantrag, sondern auch Rückweisungsanträge. Es ist eben leider so, dass im hübschen Geschenkpapier der Aenderungen auch noch gleich andere «Säckeli» miteingepackt worden sind. Kurz: Wir empfinden das als eine Mogelpackung.

Dieses Gesetz hätte schon früher total revidiert werden sollen. Es ist verschiedenen Umständen zuzuschreiben, dass das nicht getan wurde. Nun soll wieder etwas geändert werden. Es ist ein Schnellschuss, aber ein Schnellschuss aus einer Pistole mit Ladehemmung, der uns hier vorliegt. Einerseits kann es nicht schnell genug gehen. Die vielgerühmte Vernehmlassung, die wir kennen, erfolgte hier nicht über den ordentlichen Weg, sondern über die Luftfahrtkommission. Sie war aber – wie wir feststellen mussten – auch nicht umfassend, denn die Luftfahrtkommission war nicht zu allen Punkten befragt worden, die nun zur Revision anstehen. Dazu wären in einigen Bereichen grundsätzliche Begründungen notwendig.

Mit dem praktizierten Vorgehen hat man das ordentliche Vernehmlassungsverfahren umgangen, was bei einer Gesamtrevision nicht möglich gewesen wäre. Deswegen erheben wir unsere Forderung nach einer Gesamtrevision mit einem ordentlichen Vernehmlassungsverfahren. Kantone, Verbände usw. sollen Stellung beziehen können.

Verkehr ist eine der Wachstumsbranchen in der Wirtschaft. Wenn aber die Luftfahrt einzig aus dem Blickwinkel des quantitativen Wachstums betrachtet wird, liegt ein Denkfehler vor, der uns letztlich teuer zu stehen kommt. Wir haben das schon in anderen Bereichen erfahren. Beim Güterverkehr hat uns der Verkehrsminister in vorbildlicher Weise vorexerziert, dass man Verkehrsströme lenken soll, ja lenken kann. Aber hier im Flugverkehr heisst das Motto einfach: «Laisser-faire», respektive «Lass fliegen!».

Wir bauen in Europa Hunderte von Kilometern Schnellbahnen. In der Schweiz sollen Schienennetze an moderne Bedürfnisse angepasst werden. Für die Strasse wird die Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe und der Vignette diskutiert. Es sollen auch die Weichen gestellt werden, um eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen. In bezug auf Lenkung und Belastung wird also einiges getan. Aber im Luftverkehr wird nicht nur keine sinnvolle Belastung in Betracht gezogen, nein, man will den Luftverkehr sogar noch staatlich verbilligen. Im übrigen mag ich mich noch so ganz schwach erinnern, dass Herr Bundesrat Ogi schon einmal sagte, gewisse Verkehrssparten trügen ihre Kosten nicht. Auch die EG-Umweltminister sind der Auffassung, das Flugbenzin sei zu besteuern. Gerade bei den gewaltigen Mengen von Kerosin, die Flugzeuge verbrauchen, müssen wir ähnlich wie beim Autobenzen zu einer Verteuerung kommen.

Wir stellen weiter fest, dass die Schweiz eine viel grössere Flugdichte hat als die übrigen europäischen Staaten. So weist sie, bezogen auf die Einwohnerzahl, eine über 300 Prozent grössere Anzahl Flugbewegungen auf. Bekanntlich ist ja unser Land kein dünn besiedeltes Gebiet.

Wir fragen uns, ob es dem Departementsvorsteher als vehementem Europabefürworter nicht in die Nase sticht, wenn hier ein Gesetz verabschiedet werden soll, das offensichtlich nicht europakompatibel ist. In der Botschaft auf Seite 5 (Mitte) steht ausdrücklich, das Gesetz müsse deswegen allenfalls noch angepasst werden. Man weiss, dass hier noch eine definitive Lösung gesucht werden muss. Es fragt sich wirklich, weshalb mit dieser Revision nicht zugewartet wird, wenn man sowieso wieder über das Luftfahrtgesetz reden muss.

Der Vorschlag des Bundesrates für diese angeblich unproblematische Teilrevision enthält bereits Vorschriften, mit denen Grundsatzfragen der Luftverkehrspolitik vorbestimmt werden. Durch Artikel 101a (neu) soll der Bund ermächtigt werden, den Ausbau der Landesflughäfen und der Regionalflugplätze massiv zu subventionieren. Es kann nicht akzeptiert werden, dass die Regelung der wichtigen Fragen der finanziellen Förderung des Ausbaus der Flughäfen und Flugplätze in dieser Teilrevision vorweggenommen wird. Dazu besteht keine Dringlichkeit.

Durch Artikel 37 und Artikel 37a (neu) sollen die baupolizeilichen und andere Kompetenzen der Kantone und Gemeinden in bezug auf öffentliche Flugplätze zugunsten der Konzessionsbehörde EVED weitgehend ausgeschaltet und durch Artikel 37b (neu) in bezug auf alle anderen Flugplätze zugunsten der Bewilligungsinstanz Bazl beschnitten werden. Da einerseits die Anliegen der betroffenen Bevölkerung in die kantonalen und kommunalen Verfahren einfließen und andererseits die Einrichtung von Flugplätzen mit der angestrebten Vereinfachung erleichtert wird, werden durch diese zentralistischen Eingriffe auch die von uns vertretenen Interessen der Bürger betroffen.

Ich habe vorhin schon kurz etwas über die Finanzen gesagt. 1990 haben wir auch so schnell noch Vorzugsdarlehen an die Flughäfen Genf und Basel-Mülhausen gesprochen. Schon 1984 wollte man die Uebergangsregelung auslaufen lassen und die Flugplatzsubventioniererei beenden. Aber weil man ja Zürich-Kloten so grosszügig behandelt hatte, musste aus Gerechtigkeitsgründen – wie man sagte – der Bundessäckel auch noch für die anderen Flughäfen geöffnet werden.

Ich warnte damals, dass diese Projekte unausgereift seien. Ob die Fristen für die Erstellung eingehalten werden könnten, sei für mich fraglich. Man versicherte mir aber, dass dies keinesfalls zu Ueberschreitungen der Termine führen werde. Aber nun präsentiert man uns wieder ein mächtig offenes Subventionstor. Ich muss allen Ernstes fragen, ob man wirklich ein

weiteres Loch in den schon arg geschrumpften Bundesbeutel schneiden will.

Man wird mir entgegenhalten, es sei nur eine Kann-Vorschrift. Aber wer hat nicht schon erlebt, dass eine Kann-Vorschrift ein auslösendes Element, wenn nicht überhaupt der Anstoss ist, um Flugplatzbauten oder -ausbauten in Angriff zu nehmen? Für mich ist es ein eigentlicher Vertrauensbruch, dass wir zu Subventionen im Bereich von Flugplätzen ja sagen sollen. Bei den Flughafen-Vorlagen, die ich vorhin erwähnte, wurde uns gesagt, es sei damit auf diese Art und Weise vorbei. Aber jetzt kommt man mit einer anderen Form. Und dies erst noch mit einer Erhöhung der Beträge, die letztlich nach oben unbeschränkt ist.

Ich habe noch einige Fragen an den Verkehrsminister: Bekanntlich sind auf Autobahnen in den Sommermonaten – auch dieses Jahr – Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich. Letztes Jahr wurden sie eingeführt. Wäre es nicht auch möglich, den Flugverkehr zu beschränken? Wer ist zuständig für solche Massnahmen? Oder wäre es nicht ein leichtes, Herr Bundesrat Ogi, für eine gewisse Zeit im europäischen Nahverkehr – flugmässig sind das 500 bis 600 km – Züge rollen statt Flugzeuge fliegen zu lassen, z. B. zwischen der Schweiz und München oder Oberitalien?

Wenn wir diese Vorlage betrachten, so stellen wir fest, dass sie viele umstrittene Punkte enthält. Ueber die unbestrittenen Punkte könnte man ja allenfalls reden.

Die LdU/EVP-Fraktion ist für die Rückweisung dieser Vorlage. Wir lehnen eine Husch-Husch-Politik dieser Art ab.

Herczog, Sprecher der Minderheit II: Wir beantragen Ihnen aus folgenden Gründen, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen:

1. Das neue Bewilligungsverfahren für Flugplätze beschneidet die Rechte der Kantone und Gemeinden und schafft unnötigen neuen Zentralismus.
2. Mit neuen Subventionen will der Bundesrat den Flugverkehr ganz im Sinne der Kapazitätserweiterung fördern, was sowohl ökologisch als auch marktwirtschaftlich unvernünftig ist.
3. Obwohl der Bund mit dieser Revision in die verfassungsmässige Kompetenzaufteilung zwischen Bund und Kantonen eingreift, wurde kein ordentliches Vernehmlassungsverfahren durchgeführt.

Zum neuen Bewilligungsverfahren: Flugplätze sind bis heute obligatorischer Gegenstand der Richtplanung gemäss Artikel 6 Raumplanungsgesetz. Das ist verständlich, denn Flugplätze beeinflussen grossräumig Umwelt und Raum. Diese Richtpläne – das wissen Sie alle aus Ihren Kantonen – konnten politisch breit abgestützt werden. In Zürich wie auch in andern Kantonen ist das Kantonsparlament für die Verabschiedung der Richtplanung zuständig. Die Gemeinden konnten staatsrechtliche Beschwerde dagegen einreichen. Gemäss dieser Vorlage können die Kantone nur angehört werden.

Wir haben hier ein Schreiben des Aargauer Regierungsrates an den Bundesrat, worin ausgeführt ist, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt das Schwergewicht bei der Bewilligungserteilung auf flug- und sicherheitstechnische Aspekte lege und umweltbezogene, rechtliche und raumplanerische Einwände kaum berücksichtige. Der Aargauer Regierungsrat erwähnt die Beispiele Birrfeld, Heliflugplatz oder Flugfeld Würenlingen und Holziken. Wieso soll über Flugfelder, die regionale Bedürfnisse abdecken oder regionale Interessen tangieren, der Bund entscheiden? Wieso soll gewissermassen über Richtplanänderungen und Richtplandefinierungen auf Kantonsstufe der Bund entscheiden?

Zu den Subventionen: Im Zuge der Sparmassnahmen von 1984 hat das Parlament klar beschlossen, dass Bundesbeiträge an Flughäfen gestrichen werden. Als das Parlament beschloss, den Flughäfen Genf und Basel-Mülhausen Subventionen zu erteilen, hatte der Bundesrat in der Botschaft geschrieben, dass diese Subventionen nie als Daueraufgabe gedacht seien und die Bundeshilfe nun ihr Ziel erreicht hätte. Mit andern Worten: Diese 1990 als Nachholbedarf – gegenüber Zürich-Kloten – gesprochenen Subventionen für Genf und Basel-Mülhausen wurden als einzige Subventionsmassnahmen beschlossen. Es war nie die Meinung, dass die Subventionie-

rung der Flughäfen eine Daueraufgabe des Bundes sei. Der Beitrag belief sich damals immerhin auf 156,6 Millionen Franken für beide Flughäfen mit enorm günstigen Darlehensbedingungen (2 Prozent Zins). Versuchen Sie irgendwo ein Haus zu bauen, für welches Sie nur 2 Prozent Zins bezahlen müssen! Nun soll diese Subventionierung entgegen allen früheren Aussagen des Bundesrates ausdrücklich als Daueraufgabe zementiert werden. Es ist doch merkwürdig, dass jene – insbesondere die Auto-Partei-Fraktion, die FDP- und die SVP-Fraktion –, die in diesem Rat und in der Presse dauernd nach marktwirtschaftlichem und ordnungspolitischem Verhalten des Bundes rufen, hier plötzlich – aus welchen Interessen auch immer – nicht mehr die Kraft aufbringen, sich gegen diese Staatssubventionen zu wehren. Merkwürdig ist auch, dass es dieselben Leute sind, die lautstark die Lage der Bundeskasse bejammern und jetzt so locker den Flughäfen Subventionen nachwerfen. Merkwürdig ist ebenfalls, dass der Flugverkehr privilegiert wird, übrigens auch gegenüber dem Automobilverkehr. Beim Luftverkehr wird der Treibstoffzoll nicht erhoben, im Gegensatz zum Automobilverkehr. Nun soll es eine generelle Subventionierung im Luftfahrtbereich geben. Das ist absolut unerklärlich!

Die Diskussion über die ökologischen Probleme Luftverschmutzung und Lärm hat gerade beim Luftverkehr bis heute noch nicht begonnen; es ist nicht einmal im Ansatz eine Lösung vorhanden. Stellen Sie sich vor: 60 Prozent aller Linienbewegungen ab Zürich-Kloten haben einen Radius von 600 km! Da haben die europäischen Verkehrsminister zu Recht gesagt, es sei absoluter Unsinn, diese Transporte mit dem Flugzeug auszuführen. Dieser Binnenverkehr gehört auf die Schiene. Das kann man nicht dadurch erreichen, dass man plötzlich den Flugverkehr subventioniert, sondern man muss nach marktwirtschaftlich optimalen Richtlinien suchen und den Verkehr mit optimalem Mitteleinsatz organisieren. Was auf die Schiene gehört, soll auf der Schiene befördert werden; was dem Flugverkehr gehört, soll in der Luft befördert werden. Aber diese beiden Verkehrsmittel sollten sich nicht gegenseitig konkurrenzieren. Was der Bundesrat mit der Fixierung der Subventionierung im Flughafenbau macht, ist nichts anderes als ein weiterer Anreiz zur Kapazitätserweiterung und zum Kapazitätsausbau des Vorhandenen.

Zum letzten Punkt, zur Vernehmlassung: Es wurde anfänglich – wir haben das auch in der Kommission so vernommen – von einer «kleinen» Revision gesprochen. Sie sehen aber selbst, dass die Artikel 37, 37a, 37n betreffend Bewilligungsverfahren und Artikel 101, 101a betreffend Subventionierung alles andere als eine kleine Revision bedeuten. Diese Revision hätte auf alle Fälle ein ordentliches Vernehmlassungsverfahren verlangt.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau – ich zitiere ihn bewusst, weil ich von meiner politischen Richtung her nicht unbedingt immer mit dem Regierungsrat des Kantons Aargau übereinstimme – sagt: Wenn ein Eingriff von Bundesseite in die verfassungsmässige Kompetenzaufteilung zwischen Bund und Kantonen geschieht, wenn die Subventionierung und das Bewilligungsverfahren so laufen sollen, dass nur noch zentralistisch entschieden wird, dann hätte auf alle Fälle ein ordentliches Vernehmlassungsverfahren eingeleitet werden müssen, und zwar auf kantonalen Ebene, aber auch bei den Umweltschutzverbänden, was, aus welchen Gründen auch immer, nicht geschehen ist.

Es geht hier nicht um eine Umweltfrage, es geht um eine generelle verkehrspolitische Frage, wo der Grundsatz aufgestellt werden muss, wie weit wir eine Kapazitätserweiterung brauchen, wie weit wir vom Bund aus subventionieren wollen, wie weit überhaupt die Mitsprachemöglichkeit im Verkehrswesen gewährleistet ist und wie weit die Konkurrenzierung auf den Verkehrsachsen gewährleistet werden soll. Das sind derart sensible Bereiche der Verkehrspolitik, dass zumindest ein ordentliches Vernehmlassungsverfahren hätte eingeleitet werden sollen.

Es konnte mir in der Kommission niemand die Frage beantworten, weshalb man das nicht gemacht hat. Wir konnten zumindest erreichen, dass noch einzelne Leute eingeladen wurden. Aber Sie sehen an den vielen Einzelanträgen, insbeson-

dere zu Artikel 37a und 37b, dass diese Frage nicht richtig gelöst wurde.

Weshalb Rückweisung und nicht Nichteintreten? Die Gesetzesvorlage beinhaltet durchaus sinnvolle Neuerungen. Ich erwähne nur drei:

1. Die Rechtsgrundlage für die Swisscontrol; das soll einen bestehenden Rechtsstatus legitimieren, und zwar insbesondere einen Rechtsstatus der Angestellten;
2. die Neuordnung der Flugunfalluntersuchungen;
3. die neue Rechtsgrundlage für das Verbot besonderer Luftfahrzeugkategorien wie etwa die Ultraleicht-Flugzeuge.

Die Minderheit II beantragt Ihnen Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, erstens eine ordentliche Vernehmlassung durchzuführen, zweitens für das Bewilligungsverfahren eine demokratische Alternative zu suchen, und drittens eine Teil- und nicht eine Totalrevision durchzuführen, eine Teilrevision, die keine derartigen Präjudizien beinhaltet wie die enorme Subventionierung der Flughäfen.

Ich bitte Sie, auch im Sinn und Geist des Regierungsrates des Kantons Aargau, diese Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen.

M. Cavadini Adriano: Le groupe radical donne son accord au projet de révision partielle de cette loi. Nous sommes d'avis que les modifications prévues sont nécessaires et utiles à notre pays. Cette révision va aussi dans la direction d'un ajournement législatif en ce domaine, qui est très important pour la Suisse, quant à son économie et au rôle qu'elle joue sur le plan international, rôle que nous voulons maintenir à l'avenir malgré les difficultés croissantes.

La Suisse a besoin de conditions-cadres favorables. Les liaisons aériennes en sont aussi un exemple. Nous avons également besoin d'accroître l'attractivité de notre pays pour les entreprises et leurs investissements futurs. Notre législation en la matière doit donc être adaptée à une évolution mondiale qui s'accélère. Nous avons besoin de fréquentes et bonnes liaisons internationales et, dans certains cas, également de lignes régulières régionales qui puissent réduire les distances provoquées parfois par la configuration difficile de notre territoire.

Les réactions à l'encontre de cette loi proviennent, une fois de plus, des mêmes milieux, de ceux qui s'opposent au trafic aérien, à l'achèvement du réseau autoroutier, à un double tunnel autoroutier au Gothard, mais également des adversaires des transversales alpines, qui voudraient obliger tous les poids lourds en transit à emprunter le chemin de fer sans en augmenter la capacité de transport. On relève aussi une opposition manifeste à la mobilité des personnes dans un pays, tel que la Suisse, qui doit sa place internationale dans un réseau de communications très développé et efficient; et enfin, une opposition pour des raisons écologiques et de protection de l'environnement. Toutefois, comme cela a été relevé en commission, on oublie, dans ce domaine des transports aériens, que la Suisse se trouve, dans ce secteur, parmi les nations les plus avancées en ce qui concerne la protection de l'environnement.

Le groupe radical s'oppose aussi aux propositions de renvoi qui ne sont pas justifiées et qui reprochent en particulier au Conseil fédéral de ne pas avoir effectué une consultation ordinaire, laquelle s'est déroulée en revanche au sein de la Commission de la navigation aérienne où tous les milieux intéressés – y compris, par conséquent, les cantons – sont représentés.

Nous sommes d'avis que les améliorations contenues dans cette révision méritent d'être appuyées. Elles introduisent en effet des éléments positifs et des simplifications de procédure dans des secteurs vitaux pour la navigation aérienne – enquête en cas d'accident, procédure d'autorisation pour les aérodromes, obligation d'une assurance responsabilité civile, sans oublier qu'avec cette révision on règle le problème de la base légale pour SWISSCONTROL et la possibilité pour la Confédération d'allouer des prêts avantageux pour la réalisation d'infrastructures dans les aéroports.

En ce qui concerne plus particulièrement la procédure d'autorisation pour les aérodromes, nous sommes d'avis qu'il y a un

intérêt général à considérer, qui doit parfois l'emporter sur les intérêts particuliers. Il ne faut pas oublier que même avec la procédure dont nous allons discuter, aux articles 37a et 37b notamment, les intérêts particuliers, les intérêts des cantons, seront sauvegardés, car cette procédure prévoit une consultation de tous les milieux intéressés et donne ensuite aux personnes qui se sentent lésées dans leurs droits la possibilité de faire recours jusqu'au Tribunal fédéral, avec une procédure plus claire et plus simplifiée par rapport à la procédure actuelle. La révision proposée permet donc également de tenir compte raisonnablement de l'intérêt de la population qui vit à proximité de nos aéroports.

Pour tous ces motifs d'intérêt général, que je reprendrai lors de la discussion de détail, le groupe radical estime qu'il faut entrer en matière, rejeter les propositions de renvoi de l'examen de cette révision ainsi que les propositions de minorité.

Präsident: Die liberale Fraktion lässt mitteilen, dass sie für Eintreten stimmt.

Binder: Im verwaltungsinternen Bericht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom Januar 1980 wurde über die schweizerische Luftfahrtspolitik folgendes ausgeführt: «Der ganze Komplex des Luftrechts ist nicht allein sehr umfangreich, sondern auch recht unübersichtlich geworden. Die nationalen Erlasse und internationalen Vereinbarungen wurden mehrfach revidiert und ergänzt. Dabei hat sich manches verschoben, einzelnes auch ungewollt verzerrt So drängt es sich auf, wenigstens das nationale Luftrecht in seiner Gesamtheit zu überholen.» Damit war das Ziel für eine Totalrevision gegeben. Zentrales Anliegen war dabei, dass alle Erlasse auf Gesetzesstufe in einem einzigen Text zusammengefasst würden. Es sind dies der Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilluftplätze, das Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948, das Bundesgesetz vom 7. Oktober 1959 über das Luftfahrzeugbuch und der Bundesbeschluss vom 20. September 1972 über die Förderung des Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchses. Ueber den letzten Punkt haben wir heute nicht mehr zu befinden.

Wir haben diesen Bundesbeschluss in der Märzsession verlängert. Die Vorarbeiten für eine Totalrevision waren eingeleitet. Allerdings erwies sich das zeitlich gesteckte Ziel als viel zu optimistisch. In der 1982 eingeleiteten verwaltungsinternen Vernehmlassung wurde angeregt, man solle die Totalrevision fallenlassen und statt dessen eine Teilrevision einzelner Kapitel des Luftfahrtgesetzes durchführen.

Der Departementsvorsteher entschied aufgrund dieses Ergebnisses Ende 1983, die Revision der folgenden Teile des Gesetzes zu vollziehen: die gewerbsmässige Luftfahrt, die Bodenorganisation, das Lufttransportrecht und die Förderung der Luftfahrt.

Von der Entwicklung des Verhältnisses der Schweiz zur EG wird es abhängen, ob Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes im Bereich der gewerbsmässigen Luftfahrt in nächster Zeit angepasst werden müssen. Dies wird dann der Fall sein, wenn die Schweiz dem EWR angehört – dies wird nach meiner Meinung der unwahrscheinlichere Fall sein –, oder – was ich als realistischer betrachte – nach dem Abschluss eines Luftverkehrsabkommens der Schweiz mit der EG. Nicht sinnvoll wäre es, für eine noch nicht feststehende Ordnung quasi auf Vorrat Anpassungen vorzunehmen. Diese Mühe und Arbeit könnte sich im Nachgang als überflüssig erweisen. Im übrigen können bei einem Nichtzustandekommen des EWR die betreffenden Luftverkehrsabkommen bilateral abgeschlossen werden. Bei dieser Revision geht es vor allem um die Modernisierung des bestehenden Gesetzes vom 21. Dezember 1948, das seit damals siebenmal revidiert wurde, wobei einschränkend gesagt werden muss, dass sich drei Revisionen nur auf wenige Artikel erstreckten, die in anderen Bereichen liegen als die heutige Revision. Heute geht es vor allem um Regelungsvorschläge, die eine Nachführung oder Präzisierung aufgrund der Entwicklungen bedeuten. Dazu kommen auch parlaments- und verwaltungsentlastende Regelungen. Von zentraler Bedeutung für die Teilrevision sind die folgenden Änderungen: Vereinfachung der Flugunfalluntersuchungen, Klar-

stellung beim Bewilligungsverfahren für Flugplätze, Schaffung eindeutiger Rechtsgrundlagen für Swisscontrol, obligatorische Haftpflichtversicherung des Lufttransportführers, Wiedereinführung einer Rechtsgrundlage für die Gewährung von Bundesdarlehen an die Flugplatzhalter. Zusammengefasst kann gesagt werden, dass die Teilrevision den Entwicklungen Rechnung trägt und einfachere Abläufe bringt, und zwar ohne Qualitätsverlust.

Die SVP-Fraktion beantragt Ihnen einstimmig Eintreten auf die Vorlage und ebenso einstimmig Ablehnung der beiden Rückweisungsanträge. Zu diesen ist zu sagen, dass sich die Luftfahrtkommission sehr eingehend mit dieser Revision befasst hat. In dieser 21er-Kommission sind die Kantone, die Luftfahrt, die Umweltschutzorganisationen usw. vertreten. Es kann also gesagt werden, dass die verschiedensten Interessen gewahrt sind.

Ein Wort zu Hans Meier: Auch ich komme aus einer dieser 50 Gemeinden im Kanton Zürich. Allerdings bin ich nicht Direktbetroffener vom Fluglärm von Kloten. Auf der anderen Seite bin ich aber Direktbetroffener des Fluglärms des Militärflugplatzes Dübendorf, denn praktisch alle Flugzeuge, die gegen Osten starten, starten über meinen Hof. Ich empfinde das nicht als störend, ich empfinde das als etwas, das eben einfach auch sein muss. Ich empfinde das nicht als eine Einschränkung für mein Leben, sondern ich empfinde das als etwas, das jeder Schweizer in einer Art und Weise mitgestalten muss und auch ertragen soll. Es gibt eben in diesen 50 Gemeinden neben der Meinung dieser 200 000 Einwohner – oder zumindest eines Teils davon – auch andere Meinungen, verschiedenste Meinungen oder allenfalls differenzierte Meinungen.

Zur Bewilligung der Flugplätze: Wenn man hier sagt, die Rechte würden beschnitten, bin ich nicht dieser Meinung. Der Flugplatz Kloten gehört dem Kanton Zürich. Wenn eine Konzession erteilt werden soll, dann muss der Kanton Zürich dafür Antrag stellen. Der Kanton Zürich und somit Volk, Parlament und Regierung werden entscheiden. So kann nicht gesagt werden, dass die Rechte des Bürgers und der Regierungen, der Kantone, beschnitten würden. Es findet also qualitativ keine Änderung statt.

Zu Herrn Herzog: In Artikel 101a steht nirgends etwas von Subventionen. Es geht ganz klar um Darlehen, um zinsgünstige und amortisierbare Darlehen, und das sind nicht Subventionen. Ob von dieser Möglichkeit tatsächlich Gebrauch gemacht wird, ist eine andere Frage. Mir scheint wichtig zu sein, dass eben auch der Bund eine Mitsprache über die Finanzen bei der Entwicklung und Anpassung der Luftinfrastruktur hat.

Zusammengefasst möchte ich Ihnen nochmals empfehlen, die Rückweisungsanträge abzulehnen und Eintreten zu beschliessen.

M. Deiss: Dans le rapport de 1980 sur la politique aéronautique suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et la Commission fédérale de la navigation aérienne constataient dans leurs conclusions: «... que le développement rapide et l'incertitude dans laquelle se trouve avant tout l'aviation commerciale et les relations internationales exigent une grande faculté d'adaptation et un haut degré de mobilité». Douze ans plus tard, si vous reprenez les textes qui nous sont soumis, il est toujours question de changements importants qui s'opèrent en matière de réglementation et d'organisation du marché de la navigation aérienne commerciale en Europe et dans le monde. On nous propose donc maintenant une révision partielle certes, et cette loi devrait être modifiée dans quelques points fondamentaux. Le message qui nous a été transmis, il faut l'avouer, est quelque peu mincelet et ne constitue pas – je crois qu'il faut le dire aussi – un chef-d'oeuvre en la matière. Néanmoins, le groupe PDC estime que les conditions pour une révision partielle sont remplies et il vous invite à suivre la majorité de la commission. En effet, pour un pays comme le nôtre, qui est fortement tributaire de ses relations extérieures, un réseau efficace de relations aériennes est une question vitale. L'organisation des transports aériens est complexe parce que non intégrée comme dans le cas des moyens de communications basés

sur des infrastructures à réseau. D'autre part, elle constitue la base de l'accessibilité internationale d'un pays comme le nôtre. De plus, le secteur de l'aviation a connu au cours de ces dernières années d'importantes évolutions sur le plan non seulement technique mais surtout commercial. C'est l'un des secteurs où la déréglementation a été la plus forte et où, en particulier aux Etats-Unis, les règles de la concurrence ont fondamentalement changé. Il est vraisemblable que l'Europe est en train de vivre ou vivra de telles restructurations dans les années à venir. C'est justement pour ces raisons qu'il y a de la part de la Confédération une responsabilité à assumer en vue d'assurer le bon fonctionnement dans l'intérêt général du pays. Il n'est pas question de promouvoir un interventionnisme et un protectionnisme de mauvais aloi. Au contraire, le premier document sur Eurolex, qui traite aussi le sujet de la loi sur la navigation aérienne, prouve que l'on va vers une libéralisation puisqu'il s'agit d'abandonner des pratiques discriminatoires en la matière. C'est précisément pour ces raisons, parce qu'il y aura plus de concurrence, qu'il est important de mettre en place un ensemble de règles claires permettant à la Confédération d'assumer ses responsabilités en la matière.

Le PDC estime que quatre points en particulier sont importants: premièrement, il faut créer les bases légales générales pour l'utilisation de l'espace aérien; il faut également pouvoir tenir compte des innovations qui ont eu lieu en la matière.

Deuxièmement, en ce qui concerne les procédures d'autorisation, celles-ci doivent être fédérales dans tous les cas. C'est le seul moyen d'appliquer une politique cohérente pour l'ensemble du pays et de tenir compte aussi des intérêts légitimes de ceux qui sont touchés par les nuisances ou les besoins de l'environnement. Il ne s'agit pas de brader les droits des riverains qui supportent les nuisances; il est question de créer une procédure claire par rapport à celle qui est en place actuellement, laquelle offre d'ailleurs diverses voies pouvant même induire en erreur, comme certains exemples le démontrent.

Troisièmement, il est possible, par cette révision, de donner enfin une base légale à SWISSCONTROL et, quatrièmement, de donner aussi des bases légales pour des aides financières en matière de construction ou d'entretien de lignes d'intérêt public. Je suis étonné que l'on parle toujours de subventions sans nuance alors qu'il est question simplement de mettre en place une possibilité de crédits, à des conditions préférentielles, il est vrai.

Pour la Suisse romande, il est certainement important que ces dispositions restent ouvertes puisqu'en dépit des tranches qui ont déjà été allouées par le passé, l'équilibre, semble-t-il, n'a pas encore été réalisé. Mais on peut aussi s'étonner de l'opposition venant des milieux des riverains puisque dans certains cas, ou plutôt d'une manière générale, il ne sera plus question de construire de nouveaux aéroports internationaux mais d'améliorer ou de compléter ceux qui existent. Or, ces investissements d'améliorations seront très probablement souvent dans l'intérêt des riverains eux-mêmes.

La révision qui nous est donc proposée est partielle, certes, mais elle apporte des solutions pratiques et efficaces. C'est la raison pour laquelle le groupe démocrate-chrétien vous invite à voter l'entrée en matière.

Frau Diener: Mein Kollege Hans Meier hat schon sehr pointiert ausgeführt, warum wir für Nichtetreten sind, und ich möchte die Zeit dazu nutzen, einige allgemeine verkehrspolitische Überlegungen zum Luffahrtgesetz und zu unserer Mobilität festzuhalten. Vor allem möchte ich Ihnen, Herr Bundesrat, einige Fragen stellen.

Der Einstieg für mich sind Ihre verkehrspolitischen Visionen für die neunziger Jahre. Ich habe diese Visionen oder Zielsetzungen, die Sie, Herr Bundesrat, festgehalten haben, nämlich hervorgehoben. Ich möchte heute vier Punkte zur Diskussion stellen.

1. Sie haben einmal gesagt, dass Sie mit Ihrer Politik nur noch «ein begrenztes Wachstum des Verkehrs» anstreben. Wenn ich jetzt aber schaue, was bundesrätliche Verkehrspolitik ist, dann fällt auf, dass Sie erstens über die Schiene – Neat – eine Versechsfachung der Kapazität anstreben; zweitens haben Sie ein viertes, langfristiges Nationalstrassenbauprogramm

angekündigt; Ihr Chefbeamter, Herr Suter, hat letzte Woche in Gottlieben erklärt, dass trotz Neat eine ganz massive Bautätigkeit auch aufseiten der Strassen notwendig sei. Und nun streben Sie drittens mit dem Luffahrtgesetz ebenfalls einen Ausbau im Luftraum an. Wenn ich die Aussage «begrenztes Wachstum des Verkehrs» vergleiche mit dem, was Sie politisch im Moment eingeleitet haben, dann zeigt sich, dass sich diese Deklaration von einst in Schall und Rauch aufgelöst und zu einer zusätzlichen Lärm-, Luft- und Energiebelastung gewandelt hat.

Ich möchte Sie an die Verkehrszählung letztes Jahr auf der Strasse erinnern. Pfingsten 1991: am Gotthard plus 9 Prozent auf der Strasse, am San Bernardino plus 22 Prozent. Der Gütertransport auf der Strasse hat das letzte Jahr um 9 Prozent zugenommen, auf der Schiene ebenfalls um 9 Prozent. Im Flugverkehr haben wir bei den Linienflügen eine Zunahme von 12,3 Prozent, bei den Charterflügen plus 53 Prozent und bei der Luftfracht plus 12 Prozent. Herr Bundesrat, wenn diese Zuwachsraten so bleiben, wie erklären Sie Ihre These zu diesem «begrenzten Wachstum»?

Die grüne Fraktion ist im Gegensatz zu Ihnen von keinerlei Angst erfüllt, wir könnten in die 4. Liga zurückfallen – Sie haben diese Befürchtung geäußert. Wir haben auch überhaupt nicht den Eindruck, dass sportlicher Ehrgeiz und Mobilitätsausbau irgend etwas miteinander zu tun haben; wir wollen auch keine neue Sportart in Form einer neuen Mobilitätsolympiade hier in der Schweiz.

Also meine ganz konkrete Frage, Herr Bundesrat: In welcher Form verwirklichen Sie Ihre These des «begrenzten Wachstums des Verkehrs» mit diesem Luffahrtgesetz?

2. Sie haben die These aufgestellt, dass nur noch «ein koordinierter Ausbau» des Verkehrs angestrebt werde. Ich habe bis jetzt verstanden, dass koordinierter Ausbau heisst: entweder Schiene oder Strasse oder allenfalls – falls notwendig – Luft. Heute verstehe ich, dass für Sie, Herr Bundesrat, koordinierter Ausbau heisst: gleichzeitiger Ausbau von Schiene, Strasse und des Verkehrs im Luftraum. Sie beschliessen 30 Milliarden für die Neat. Sie beschliessen weitere Gelder für das Nationalstrassen- und Hauptstrassenbauprogramm. Heute wollen Sie via Luffahrtgesetz mit Artikel 101a eine neue massive Subventionierung des Luftverkehrs ermöglichen.

Daher meine zweite Frage: Wo sehen Sie die volkswirtschaftlichen Grenzen unserer Mobilitätssubventionen?

Eine dritte Frage: Wo und in welcher Weise werden Sie bei Budgetkürzungen Einsparungen vollziehen? Bis jetzt werden die Einsparungen vor allem bei den SBB gemacht, und zwar bei «Bahn 2000», wie wir angekündigt bekommen haben, und beim Regionalverkehr. Wo werden Sie die Prioritäten setzen, wenn Sie gleichzeitig den Verkehr auf Schiene, Strasse und im Luftraum subventionieren?

3. Eine weitere These, die Sie in Ihren Zielsetzungen aufgestellt haben, betrifft die «Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs». Ich war bis jetzt der Meinung, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs in erster Linie im Lärm und in der Luftbelastung sowie im Energie- und Landverbrauch zu sehen sind. Ich realisiere, dass für Sie, Herr Bundesrat Ogi, die sogenannten negativen Auswirkungen des Verkehrs eher im sportlichen Bereich zu finden sind: Sie haben Angst, wir würden verkehrspolitisch in die 4. Liga zurückfallen, wenn wir nicht alle Verkehrsträger weiter ausbauen. Sie haben Angst, den sportlichen Sprung auf den EG-Zug zu verpassen, wenn wir uns nicht dem europäischen Energie- und Mobilitätsverschleiss anschliessen.

Daher meine vierte Frage: Wie beschaffen Sie als Energieminister – das sind Sie nämlich auch – die notwendige Energie für diese massiven Zusatzbedürfnisse auf Schiene, Strasse und in der Luft? Die SBB haben offenbar heute schon Engpässe im Energiebereich, zumindest haben sie uns das bei der Gewässerschutzabstimmung klarzumachen versucht. Und dann ist der Bundesrat eine Kollegialbehörde. Und Sie, Herr Bundesrat Ogi, sind ein Kollege von Herrn Bundesrat Cotti. Ich weiss, dass Herr Bundesrat Cotti und sein Departement die negativen Auswirkungen des Verkehrs anders definieren als Sie. Ich erinnere Sie daran, dass unter anderem zum Beispiel jetzt in Rio ein Umweltgipfeltreffen stattfindet.

Ich habe mir die Mühe genommen, die Umweltbegutachtung zum Ausbau Bern-Belpmoos durchzulesen. Da steht ganz klar, dass sich im Bereich Fluglärm Konflikte mit der Lärmschutzverordnung ergeben. Es steht ganz klar fest, dass durch die Ausbauten im Belpmoos wertvolle Pflanzen und Lebensräume verlorengehen. Dann wird festgehalten, dass die Flughäfen den Betrieb nicht beliebig einschränken könnten und die zuständige Behörde darum im Rahmen der sogenannten öffentlichen Interessen für diese Flugbetriebe Teilerleichterungen gewähren müsse. Das ist ein absoluter Widerspruch zu dem, was Bundesrat Cotti in seinem Departement anstrebt.

Die Umweltbilanz für den Flughafen Kloten ist sogar für unseren Regierungsrat im Kanton Zürich sehr ernüchternd: Starts und Landungen sollen sich bis im Jahr 2010 verdoppeln. Der Personentransport soll von 13 Millionen auf 23 Millionen Personen, die Fracht soll sogar von 350 000 Tonnen auf 780 000 Tonnen ansteigen.

Meine fünfte Frage: Wie helfen Sie Ihrem Kollegen Bundesrat Cotti, seine Luftreinhalteziele zu erreichen, seine Lärmbelastungsziele zu erreichen? Müssen wir damit rechnen, dass künftig sämtliche Vorlagen – so wie die Gewässerschutzvorlage – aus Ihrem Departement und von den Betrieben, die Sie betreiben, bekämpft werden?

4. In Ihren Zielsetzungen haben Sie festgehalten, dass «eine Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit» des Verkehrs und der «Abbau der direkten und indirekten Subventionierungen» angestrebt werden. Das war die vierte Zielsetzung Ihrer Verkehrspolitik der neunziger Jahre. Und nun schaffen Sie mit Artikel 101a im Luftfahrtgesetz neue Möglichkeiten der Subventionierung!

Hier muss ich vielleicht Herrn Binder aufklären: «Zinsgünstige Darlehen» heisst eben, dass der Bund diese Gelder zu einem tieferen Zinssatz abgibt, als er sie selber verzinsen muss. Das kann zu einer Zinsdifferenz von 5 oder 6 Prozent führen. Diese 6 Prozent Differenz zahlt der Bund aus seiner Kasse. Das sind dann Subventionen. Die Möglichkeiten werden mit 25 Prozent der Bausumme oder mehr angegeben. Ich werde bei meinem Minderheitsantrag noch detailliert darauf zurückkommen.

Eine weitere Frage an Sie, Herr Bundesrat: Wie erklären Sie sich diese Widersprüchlichkeit? Einerseits diese These, wonach direkte und indirekte Subventionen abgebaut werden sollen, in der Erkenntnis, dass unsere Mobilität heute zu gross ist – sie ist zu gross, weil sie zu billig ist, darüber haben wir schon einmal Einigkeit erzielt –, und andererseits nun diese Vorlage. Ich hätte gerne Auskunft darüber, wie Sie sich diese Widersprüchlichkeit erklären.

Die grüne Fraktion ist nicht für Eintreten. Sie findet, dass die Revision dieses Gesetzes in die absolut falsche Richtung geht. Es ist auch keine Teilrevision, sondern es ist eine fundamentale Revision, die wir nicht in dieser Art unterstützen können. Wir kritisieren die Kompetenzverschiebung in Artikel 1 bei bilateralen Verträgen vom Parlament zum Bundesrat. Wir kritisieren, dass die Mitsprache der betroffenen Regionen in Artikel 37, 37a 37b stark beschnitten wird. Und wir kritisieren vor allem ganz stark Artikel 101, 101a, die eine Subventionierungsmöglichkeit für den Flugverkehr ermöglichen.

Im Namen der grünen Fraktion bitte ich Sie, nicht auf diese Vorlage einzutreten.

Stalder: Die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi ist von der vorliegenden Gesetzesrevision nicht begeistert. Eine gewisse Notwendigkeit dafür kann sie zwar anerkennen, z. B. für die Einführung einer obligatorischen Haftpflicht. Auch sind wir mit der Notwendigkeit einverstanden, dass für gewisse Entwicklungen der modernen Luftfahrt gesetzliche Regelungen nötig sind. Aber diese Neuerungen hätten im Hinblick auf eine Totalrevision aufgeschoben werden können.

Was wir aber wirklich nicht begreifen, sind die folgenden Absichten des Bundes:

1. Das Bewilligungsverfahren für Bauten der Infrastruktur von Flugplatzanlagen sei zu vereinfachen. Hier soll nur Bundesrecht gelten. Dieses Verfahren wird die Wirkung zeitigen, dass solche Bauvorhaben ganz wesentlich erleichtert werden. Da-

durch wird das Flugwesen ganz gehörig gefördert. Die schlimmste Auswirkung dieser Regelung wird sein, dass die Anwohnerschaft von Flugplätzen mit sehr geringen Einsprachemöglichkeiten rechnen muss. Dies geht uns entschieden zu weit.

2. Der Bund beabsichtigt ausgerechnet jetzt – bei leeren Kassen –, die Luftfahrt mit der Gewährung von Darlehen zu äusserst günstigen Bedingungen zu unterstützen, ja anzukurbeln. Die Luftfahrt hat sich in den letzten Jahren auch ohne Staatskrücken gut entwickelt.

Die Fraktion ist der Meinung, dass sich die Luftfahrt auch weiterhin nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen betreiben lässt. Der praktisch steuerfreie Treibstoff wirkt bestimmt verkehrsfördernd genug. Weitere Erleichterungen sind also nicht am Platz, besonders nicht, weil der Luftverkehr mit seinen Emissionen in bezug auf die Umweltbelastung nicht bevorzugt werden darf. Die Frage muss gestellt werden, ob eine weitere Expansion des Luftverkehrs überhaupt wünschbar sei.

In Würdigung dieser Sachlage hat sich die Fraktion zu folgender Haltung gegenüber dieser Gesetzesrevision entschlossen:

Sie wird die Rückweisung nach Minderheitsantrag I, eventuell nach Minderheitsantrag II, unterstützen. Sie wird von Fall zu Fall die Minderheitsanträge unterstützen, die geeignet erscheinen, dass dieses Gesetz nicht als generelle Förderung der Luftfahrt konzipiert wird.

Bei allem Verständnis für die Luftfahrt muss darauf hingewiesen werden, dass unser sehr dicht besiedeltes Land nicht dauernd mehr Umweltbelastungen ertragen kann.

Präsident: Die Fraktion der Auto-Partei lässt mitteilen, dass sie für Eintreten stimmen wird.

Vollmer: Die SP-Fraktion unterstützt einhellig den Rückweisungsantrag der Minderheit II.

Wir bestreiten damit nicht grundsätzlich die Notwendigkeit der Teilrevision dieses Gesetzes. Der Bundesrat unterbreitet uns in seiner Vorlage die verschiedensten Neuerungen und Anpassungen. Es gibt tatsächlich Bereiche des Luftfahrtgesetzes, bei denen wir einen notwendigen Revisionsbedarf anerkennen und unterstützen.

Neben den vielen Anpassungen, welche sich sozusagen aus Gründen der technischen Entwicklung ergeben, hat der Bundesrat uns aber einige Brocken eingestreut, welche vor allem luftfahrt- und damit allgemein verkehrs-, energie- und umweltpolitisch, aber auch unter dem Aspekt der Mitwirkung der Kantone, von höchster Brisanz sind.

Der Bundesrat hat elementarste Spielregeln verletzt, weil er nicht nur keine ordentliche Vernehmlassung durchgeführt hatte, sondern auch seine Botschaft, die vom November letzten Jahres datiert, erst am 18. Februar – zwei Tage vor unserer Kommissionssitzung – publiziert hat.

Auch wenn die Kommissionsmitglieder einen Vorabzug erhalten haben, reichte die Zeit nicht aus, mit aussenstehenden Interessierten ausgiebige Gespräche zu führen und damit die Beratung der Vorlage vorzubereiten. Die später noch zu diskutierenden Probleme – ich denke insbesondere an die Verwirrung, die wir bei den Artikeln 37a und 37b noch haben werden – illustrieren diesen Mangel überdeutlich. Gerade weil das versprochene Luftfahrtkonzept immer noch aussteht, erachten wir es als unseriös, grundsätzliche Artikel in diese Teilrevision einzubeziehen, welche sich ohne diese Grundlage nur schwer erklären lassen.

Bundesrat Ogi hat uns in der Verkehrskommission im Frühjahr 1991 ein ausgezeichnetes Exposé über allgemeine verkehrspolitische Grundsätze vorgetragen. Das war makellos, vernünftig und unterstützenswert. Da wurde die anzustrebende Kostenwahrheit im Verkehrsbereich propagiert, die Zügelung des Verkehrswachstums generell. Da wurden uns die hehren bundesrätlichen Ziele erläutert, die negativen Auswirkungen des Verkehrs bestmöglich zu verringern. Die direkte und indirekte Subventionierung des Verkehrs soll nach den Zielen des Bundesrates abgebaut werden. Der Verkehr soll umweltschonend, energie- und raumsparend sowie wirtschaftlich bewäl-

tigt werden. So weit die hehren Zielsetzungen des Bundesrates, vorgetragen von Bundesrat Ogi.

Doch wenige Wochen nach diesem ausgezeichneten Exposé werden wir mit der Revision des Luftfahrtgesetzes, konfrontiert, welche meilenweit von den so bürgernah formulierten Grundsätzen abweicht. Da sollen plötzlich neue Subventionen sprudeln. Da sollen im Bewilligungsverfahren kantonale Mitentscheide ausgeschlossen werden. Da würden im Hinblick auf die vom Bundesrat angestrebte gesamtheitliche Verkehrspolitik völlig falsche Signale gesetzt. Da würde einer Luftfahrtpolitik Tür und Tor geöffnet, um den schon jetzt in einer schwierigen Situation sich befindenden Eisenbahnverkehr noch mehr zu konkurrenzieren – auch dort, wo es verkehrs-, umwelt- und finanzpolitisch absolut widersinnig ist. Da müssten überdies alle besorgten Bevölkerungsteile, welche sich als Anwohner oder sonstige Betroffene auch luftfahrtpolitisch engagieren, zur Kenntnis nehmen, dass man sie hier durch das Gesetz wirkungslos machen will.

Ich habe selber im Kampf gegen einen überdimensionierten Luftverkehr im Raume Bern zur Genüge erfahren, wie wichtig es ist, dass eben auch kantonale Einsprachemöglichkeiten bestehen. Mit der präsentierten Vorlage machen wir die Kantone völlig wirkungslos. Wir nehmen ihnen ihre Instrumente, in der Luftfahrtpolitik wirklich mitzureden.

Herr Bundesrat Ogi, wenn wir diese Teilrevision so unüberlegt angehen, wird ein Scheitern – spätestens in der Volksabstimmung – mehr als wahrscheinlich. Wir haben, weiss Gott, genügend verkehrspolitische Vorhaben, zu denen wir gemeinsam stehen können und welche wir vor dem Volk zu vertreten haben. Die heutige Vorlage ist einzig geeignet, den grossen Kredit, den wir in der Verkehrspolitik bei der Bevölkerung haben, zu verspielen.

Gerade weil wir nicht Nichteintreten propagieren, weil wir nicht der Auffassung sind, der Luftverkehr sei generell zu verteufeln, weil wir einzelne Revisionsziele dieser Vorlage positiv würdigen, gerade deshalb bitten wir um Zustimmung zum Minderheitsantrag II, also zu einer Rückweisung, die nicht mehr und nicht weniger will als das, was sonst bei jeder Gesetzgebung üblich ist. Sie will verhindern, dass wir eine spätere Totalrevision durch entstandene negative Tatbestände präjudizieren, und sie will vor allem eine wirkliche Mitsprache Betroffener im Bewilligungsverfahren nicht schmälern.

Die SP-Fraktion bittet Sie deshalb: Stimmen Sie für diese Rückweisung im Interesse einer besseren Teilrevision dieses Gesetzes.

Wanner, Berichterstatter: Die wesentlichen Argumente, wie sie jetzt für Nichteintreten oder für Rückweisung angeführt worden sind, sind im grossen und ganzen bereits in der Kommission vorgelegen und diskutiert worden. Selbstverständlich kann man eine Sache immer von zwei Seiten betrachten. Hingegen gilt es, bei der Würdigung der vorgebrachten Argumente vor allem die Tatsache zu berücksichtigen, dass die bestehenden Probleme, wie sie hier zum Teil angeführt worden sind, nicht bei dieser Revision des Luftfahrtgesetzes bereinigt und gelöst werden können.

Von seiten der Kommission beantragen wir – in Wiederholung dessen, was wir zum Eintreten bereits gesagt haben –, sowohl den Antrag auf Nichteintreten als auch beide Rückweisungsanträge abzulehnen.

M. Béguelin, rapporteur: Après l'exposé des arguments de renvoi, je ne peux que répéter les décisions de la commission, qui a rejeté par 12 voix contre 5 la proposition de minorité I qui demande le renvoi pur et simple au Conseil fédéral. Elle a également rejeté par 12 voix contre 7 la proposition de la minorité II.

Bundesrat Ogi: Das Luftfahrtgesetz, das wir heute beraten und das so engagierte Voten von Ihnen veranlasst hat, ist ein Gesetz, das in der Nachkriegszeit, unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg, vom Rat beschlossen wurde. Es trägt das Datum vom 21. Dezember 1948. Der damalige Gesetzgeber hat es als Rahmengesetz aufgebaut. Er hat bewusst darauf verzichtet, allzuvielen Einzelheiten auf der Gesetzesstufe zu re-

geln. Man wollte eine rechtzeitige Anpassung der Gesetzgebung an eine rasche Entwicklung der zivilen Luftfahrt ermöglichen. Sie wissen: Die zivile Luftfahrt hat international gesehen diese rasche Entwicklung durchgemacht, und diese – da müssen wir ganz offen sein – ist nicht abgeschlossen.

Dies führte zur Lösung, im Gesetz hauptsächlich die Grundsätze zu verankern und alle organisatorisch-technischen Fragen in die Ausführungsvorschriften zu verweisen. Schon damals war darauf zu achten, im Gleichschritt mit der internationalen Rechtsentwicklung und vor allem mit den Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation parallel zu marschieren. Für ein kleines Land wie die Schweiz ist zivile Luftfahrt zwangsläufig auch grenzüberschreitend. Wir können uns also hier nicht im eigenen Haus organisieren, sondern müssen uns anpassen, aber auch koordinieren, und wir tun das.

Das Grundkonzept des Luftfahrtgesetzes hat sich seit 1948 nicht geändert. Allerdings wurden verschiedene wichtige Sachbereiche revidiert oder neu eingefügt. Als Beispiele seien die zahlreichen neuen Bestimmungen über die Lärmbekämpfung erwähnt – Frau Diener, das haben Sie völlig vergessen –; dann Vorschriften im Kampf gegen Terroranschläge – hat man auch nicht erwähnt –, etwas, das dringend notwendig ist; dann die Einschränkung der Möglichkeiten zur Förderung der Luftfahrt durch den Bund. Weil Zivilluftfahrt nicht primär an nationale Gegebenheiten gebunden ist, müssen wir hier auch vom Bund aus einschreiten können und das Ganze koordinieren dürfen.

Insgesamt ist das Gesetz bis heute siebenmal geändert worden. Drei Revisionen erstreckten sich allerdings nur auf einige wenige Artikel. Ueber die Anfang der achtziger Jahre anvisierte Totalrevision, das Scheitern dieses Vorhabens – damals wurde nicht eingetreten, man hat die Revision nicht in diesem Sinn durchführen wollen – ist man nun zum vorliegenden Entwurf und zu dieser Teilrevision gekommen. Ich muss Ihnen den Spiegel etwas vor die Augen halten. Ich kann mir weitere Ausführungen dazu ersparen; Sie können das in der Botschaft nachlesen.

Von der Entwicklung des Verhältnisses der Schweiz zur EG, wie das jetzt auch in dieser Diskussion angeklungen ist, wird es abhängen, ob in absehbarer Zukunft vor allem auch die Bestimmungen des Gesetzes im Bereich gewerbsmässiger Luftfahrt angepasst werden müssen oder nicht. Solche Anforderungen werden sich nach dem Inkrafttreten des EWR-Abkommens zwischen der Schweiz und der EG stellen. Lösungen werden zurzeit – Sie wissen es – im Rahmen des Eurolex-Verfahrens vorbereitet. Herr Zwygart, das ist eine Frage, die Sie unter anderem gestellt haben. In der vorliegenden Revision ist es nicht sinnvoll, gewissermassen als Vorleistung für eine mögliche künftige Ordnung jetzt schon Anpassungen vornehmen zu wollen.

Beim Durchlesen der einleitenden Uebersicht werden Sie sicher festgestellt haben, dass in der Gesetzesvorlage Regelungsvorschläge überwiegen, die das Gesetz entsprechend der in den letzten zwei Jahrzehnten eingetretenen Entwicklung nachführen oder präzisieren, oder solche, die das Gesetz in einzelnen Punkten mit der Zielsetzung der Entlastung von Parlament und Verwaltung anpassen wollen. Also das, was Sie immer wieder – bei jeder Budgetdebatte, bei jeder Rechnung – fordern, haben wir hier umgesetzt, und jetzt wollen Sie es wieder nicht! Ich weiss manchmal nicht, was diese Gratwanderung eigentlich bedeuten soll.

Schliesslich möchte ich sagen, dass wir beispielsweise auch ermächtigt werden sollten, bilaterale Luftverkehrsabkommen künftig direkt zu ratifizieren. Auch das wäre eine Entlastung. Wenn Sie das nicht wollen, müssen Sie beispielsweise auch beim Budget konsequent sein, wenn dann mehr Stellen verlangt werden müssten, und sie bewilligen.

Von besonderem Gewicht und deshalb besonders erwähnenswert sind folgende Aenderungsvorschläge: zunächst einmal die Vereinfachung – ich betone: Vereinfachung – der Flugunfalluntersuchungen, hauptsächlich in der Weise, dass die Flugunfallkommission, also die zweite Instanz nach dem Büro für Flugunfalluntersuchungen, nicht mehr in allen Fällen, sondern nur noch auf Antrag tätig wird. Dann auch die Klarstellung

bei den Flugplatzbewilligungsverfahren. Hier geht es vor allem darum, im Interesse einer gesamtschweizerischen Luftfahrt- und Flugplatzpolitik sowie zur Vermeidung verfehlter und zeitraubender Doppelspurigkeiten die Priorität des bundesrätlichen Verfahrens festzulegen. Wir können hier nicht kantonale Ordnungen, eine aargauische, eine zürcherische und eine genferische Ordnung, haben. Deshalb müssen wir das vereinfachen. Deshalb müssen wir das in der Zukunft besser machen.

Die Verteidigungsrechte der Betroffenen – Herr Hans Meier, Sie sollten es eigentlich wissen – und die Mitwirkungsmöglichkeiten von Kantonen und Gemeinden bleiben gewahrt, und alles andere, was Sie behauptet haben, ist nicht richtig. Diese Möglichkeiten bleiben gewahrt. Beweis dafür ist der geänderte Rechtsweg. Das Bundesgericht soll in allen Fällen von Beschwerden im Flugplatzbereich als letzte Instanz eingesetzt werden können. Auch das muss ich Ihnen sagen, Herr Meier: Sie haben hier so getan, als ob das alles weggeputzt worden wäre. Es ist nicht der «Frühlingsputz» zum Opfer gefallen. Das möchte ich deutlich sagen.

Weiter möchte ich bei diesem Gesetz die Schaffung eindeutiger Rechtsgrundlagen für die Swisscontrol, die gemischtwirtschaftliche schweizerische Flugsicherungsorganisation, erwähnen. Es ist sehr interessant: International werden wir für dieses Konzept, für diese Organisation, für dieses Vorgehen gerühmt, und hier ist etwa zum zehnten Mal Kritik angebracht worden. Diese Swisscontrol, die für uns so bedeutungsvoll ist, funktioniert. Zudem ist die obligatorische Haftpflichtversicherung des Lufttransportführers eingeführt worden, womit ein langjähriges Postulat von Ihnen erfüllt wird.

Schliesslich: Die Wiedereinführung einer Rechtsgrundlage für die Gewährung von zins- und allenfalls auch amortisationsgünstigen Bundesdarlehen an die Flugplatzhalter. Herr Nationalrat Vollmer, Sie haben wirklich übertrieben: Es geht nicht darum, hier Schleusen zu öffnen und einfach Geld zu verteilen. Wir haben ja gar keines mehr! Es ist unser Grundsatz, dass nicht regional und auch nicht kantonal geschaltet und gewaltet werden kann, sondern dass das Problem national und international gesehen werden muss.

Wir können uns von dieser internationalen und nationalen Aufgabe – Sie wissen es im Herzen, ich weiss es, aber Sie mussten anders reden – nicht dispensieren. Wir haben drei interkontinentale Flughäfen. Sie wissen ganz genau – noch besser als ich –: Wir werden keinen vierten bauen. Sie haben so getan, als würden wir bereits morgen einen vierten interkontinentalen Flughafen bauen. Das geht ja nicht, wir haben in der letzten Zeit keine Flughäfen mehr gebaut.

Was wir gemacht haben – ich komme noch zu Herrn Meier, der auch etwas in diese Richtung behauptet hat –: Wir haben nur Anpassungen gemacht, wir haben nur Verbesserungen gemacht, wir haben uns nur einigermassen dem internationalen Standard angepasst.

Gehen Sie doch einmal nach München, schauen Sie einmal diesen neuen, modernen Flughafen an! Das ist nicht unser Beispiel. Aber sehen Sie auch einmal, was wir nicht tun! Sagen Sie nicht immer: Wir möchten, wir würden, wir würden dann. Wir werden das nicht tun, wir können es nicht, und wir werden es nicht tun. Deshalb sollte man nicht so übertreiben, wenn Sie gestatten, dass ich das noch anfüge.

Ich benütze die Gelegenheit – das möchte ich ganz besonders tun –, der Kommission, dem Präsidenten, Herrn Wanner, und auch Herrn Béguelin für die eingehende und fundierte Berichterstattung und für die Arbeit in der Kommission zu danken. Wenn Sie die Abstimmungsergebnisse sehen, dann ist die Situation klar. Einzelne Bereiche sind umstritten, aber das ganze Gesetz, dieses Teilgesetz, brauchen wir. Der Bundesrat begrüsst die von der Kommission vorgeschlagenen und angebrachten Verbesserungen.

Damit komme ich zu den Rückweisungsanträgen: Der Bundesrat und die Kommissionsmehrheit bitten Sie, diese Rückweisungsanträge abzulehnen. Es wurden vier Argumente vorgebracht:

1. Es sei statt einer Teil- eine Gesamtrevision des Luftfahrtgesetzes vorzunehmen. Herr Zwygart hat das begründet. Ganz unüblich für ihn: Er hat er von einer «Mogelpackung» gespro-

chen. Das sind Wörter, die eigentlich nicht zu ihm passen. Er hat auch noch von einer «Husch-husch-Politik» gesprochen, auch das ist nicht seine Redensart; er hat sonst gewähltere Formulierungen. Ich muss Ihnen sagen, die Aenderung ist keine Mogelpackung, sie ist transparent, sie ist offen, und es ist auch keine Husch-husch-Uebung, wie Sie das so despektierlich gesagt haben. Das Motto «Laisser-faire», respektive «Lass fliegen!», wie Sie das gesagt haben, stimmt auch nicht. Ich komme bei den Zahlen, die Frau Diener verlangt hat, darauf zurück.

Die Zivilluftfahrt hat sich in unserem Land nicht in diesen dramatischen Formen erweitert, wie Sie, Frau Diener, das gesagt haben. Wir haben vielleicht eine andere Statistik. Wir werden später einmal unsere Statistiken vergleichen, und vielleicht müssen Sie dann einsehen, dass Ihre vielleicht nicht mehr die neueste ist.

Ende der siebziger Jahre wurde in der Tat eine solche Totalrevision, wie Sie sie verlangt haben – Herr Zwygart –, vorgesehen. Sie wissen, mein Vorgänger hat nach Konsultation des Experten, von Professor Guldimann, dem früheren Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, entschieden, dass diese Totalrevision nicht gemacht werden soll. Wir können wirklich einfach nicht warten, bis eine Totalrevision von diesem Parlament beschlossen wird. Ich muss Ihnen sagen: Eine Totalrevision wird einige Jahre in Anspruch nehmen, und dann wird die Entwicklung an uns vorbeigeflogen sein. Wir sind dann nicht mehr in der Lage, auf diese Entwicklung zu reagieren.

Herr Zwygart, ich muss Ihnen sagen: Auch vom Standpunkt des Umweltschutzes aus hat dieses Gesetz Vorteile. Sie müssen wissen, wenn wir auf diese Vorzüge warten müssen, dann wartet auch die Umwelt. Das sollten wir mit aller Kraft verhindern. Die Ausarbeitung einer Vorlage über die Totalrevision des Luftfahrtgesetzes dürfte nach den Erfahrungen, die ich mit Ihnen in diesen Bereichen habe, einige Jahre dauern. Wir können aber nicht einige Jahre weiter warten!

2. Es sei ein ordentliches Vernehmlassungsverfahren durchzuführen, wie es von der Minderheit I (Zwygart), aber auch von der Minderheit II (Herczog) verlangt wurde. Dazu möchte ich folgendes sagen: Das Vorverfahren, wie es für diese Vorlage durchgeführt worden ist, entspricht einer jahrelangen – ich würde sagen: einer jahrzehntelangen –, auf die Richtlinien des Bundesrates vom 6. Mai 1970 über das Verfahren der Gesetzgebung abgestützten Praxis. Diese Richtlinien bestimmen, für welche Gesetzesvorlagen eine Vernehmlassung namentlich bei den Kantonen und bei den politischen Parteien durchzuführen ist. Einleitend – nachdem uns vorgeworfen wurde, wir hätten uns über diese Vernehmlassung leichtfüssig und sportlich hinweggesetzt – möchte ich diese Richtlinien doch noch in Erinnerung rufen. Sie besagen, soweit sich die ständigen beratenden Kommissionen mit der Vorbereitung von Erlassen der Gesetzesstufe befassten, würden diese Richtlinien keine Anwendung finden. Im Luftfahrtbereich hat der Gesetzgeber in Artikel 5 des Luftfahrtgesetzes eine solche ständige beratende Kommission geschaffen, nämlich die Eidgenössische Luftfahrtkommission. Es steht durchaus mit den Bestimmungen im Einklang, wenn im Luftfahrtbereich Gesetzesvorlagen seit Jahrzehnten dieser Kommission zur Beratung unterbreitet werden, aber keine zusätzlichen Vernehmlassungen bei den Kantonen und den politischen Behörden durchgeführt werden. Das ist die Situation, das ist die Tatsache, und alles andere ist nicht gerecht.

Die Kommission hat die verschiedenen Etappen der Revisionsarbeiten ständig begleitet und insgesamt drei Lesungen mit zahlreichen Sitzungen durchgeführt. Gerade auch von regierungsrätlicher Seite wurde bestätigt, die Konsultation sei umfassend gewesen, ein zusätzliches Vernehmlassungsverfahren erübrige sich. Sonst ist der Kanton Aargau immer schnell; dieses Mal hat er wohl die Situation etwas falsch beurteilt.

Herr Zwygart und Herr Herczog, die Behauptung, es sei keine Anhörung durchgeführt worden – ich muss es noch einmal sagen, weil Sie es auch immer mit der Wahrheit haben –, stimmt nicht. Wir haben zu diesem Zweck die Luftfahrtkommission, genau gleich wie wir für die AHV beispielsweise eine AHV-Kommission haben. Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat ihre Aufgabe erfüllt, pflichtgetreu erfüllt.

Herr Vollmer hat von der Subventionierung der Flugplätze gesprochen. Ich möchte noch einmal klar festhalten: Es ist in der Möglichkeit von Darlehen gegeben. Als wir im Zusammenhang mit dem Flughafen Genf um dieses Darlehen gekämpft haben – sogar zwischen den Räten –, haben Sie feststellen können, wie schwierig es ist, heute eine Unterstützung in Form eines Darlehens zu gewähren, also kann man nicht von einem Schleusenöffnen reden. Sie haben dieses Wort nicht gebraucht, aber Sie haben den Eindruck erweckt, dass wir Schleusen öffnen würden. Davon kann überhaupt nicht die Rede sein.

Zu den Flugverkehrsbeschränkungen, zum Vorschlag, den Herr Zwygart geäußert hat: Herr Zwygart, ich bin mit Ihnen einverstanden. Wir wollen bessere Zugverbindungen. Darum müssten Sie auch Herrn Hans Meier, der in Ihrer Nähe sitzt, sagen, dass er für die Neat eintreten soll. Wenn wir die Neat nicht haben, haben wir die von Ihnen geforderten besseren Zugverbindungen auch nicht. Wir arbeiten hart an diesem Angebot beim Eisenbahnverkehr. Sie wissen es, Herr Zwygart, Sie waren immerhin Präsident der Verkehrskommission des Nationalrates. Aber dazu brauchen wir eben die «Bahn 2000»; dazu brauchen wir die Neat. Denken Sie am 27. September daran!

Herr Zwygart, Sie als Berner sollten wissen, dass wir auch im Kanton Bern vom Tourismus leben. Fragen Sie, wenn wir diesen Flugverkehr als einziges Land in Europa einschränken, beispielsweise die Hoteliers, die Tourismus-Stationen, die Wirtschaft, das Gewerbe, ob sie damit einverstanden wären. Wir glauben, dass dieser gutgemeinte Vorschlag zwangswise Einschränkungen nicht realistisch ist.

3. Schliesslich ein Punkt, mit dem ebenfalls die Rückweisung und Ablehnung begründet wurden. Herr Herzog hat ihn mit seinen Mitunterzeichnern im Minderheitsantrag II formuliert. Es sei für das Bewilligungsverfahren eine Alternative aufzulegen, die den Interessierten und Betroffenen eine wirkliche Mitsprache ermögliche. Ich gehe davon aus, dass der Antragsteller mit dem Bewilligungsverfahren das Verfahren zur Erteilung von Flugplatzbewilligungen im Auge hatte.

Dieses Verfahren war in der Tat auch in der Kommission Gegenstand verschiedener Anträge, und es dürfte nach unseren Unterlagen auch hier noch Diskussionen auslösen. Ich sehe nicht ein, Herr Herzog, weshalb ein einzelner strittiger Punkt eine Rückweisung der ganzen Vorlage rechtfertigen würde. Da geht es um einen versteckten Angriff, den sollte man offenlegen. Wenn es nur um diesen Punkt ginge, Herr Herzog, hätten Sie etwas mehr dafür gekämpft. Wegen diesem Punkt darf dieses Gesetz nicht zurückgewiesen werden.

Abgesehen davon wiederhole ich, dass der Rechtsweg gerade im Bereich der Flugplatzbewilligungen nicht umgangen werden kann, sondern eingehalten wird. Nach geltendem Recht entscheidet der Bundesrat letztinstanzlich über die Erteilung oder Verweigerung von Flugfeldbewilligungen, aber auch von Flughafenkonzessionen. Nach der Vorlage wird es neu das Bundesgericht sein, und das ist eine Verbesserung. Das ist eine Aenderung, die gerade, Herr Herzog, auch aus der Sicht der Antragsteller nicht verhindert werden sollte.

4. Schliesslich zum Argument, eine Teilrevision sei so zu gestalten, dass keine Präjudizien für eine nachfolgende Totalrevision entstünden – im Minderheitsantrag II (Herzog) enthalten. Eines kann ich Ihnen hierzu, ohne zu zögern, sagen: Es wird noch viel Wasser die Aare hinunterfliessen, bis ein für die parlamentarische Beratung reifer Totalrevisionsentwurf vorliegen wird. Abgesehen davon sehen wir gerade auch deshalb keine negativen Auswirkungen auf eine solche Totalrevision, weil wir ja ganz bewusst den ganzen Abschnitt «Gewerbsmässige Luftfahrt» aus der Vorlage ausgeklammert haben. Des weiteren sei darauf hingewiesen, dass das Luftfahrtgesetz wie die ganze übrige Gesetzgebung im Eurolex-Verfahren speziell auf notwendige Anpassungen bezüglich EWR-Vertrag überprüft worden ist.

Noch eines, Herr Herzog: Der Luftverkehr wird nicht privilegiert, wie Sie gesagt haben. Im Gegenteil: Der nicht gewerbsmässige Luftverkehr sowie der gewerbsmässige Inlandverkehr bezahlen beispielsweise Treibstoffzölle, ohne etwas zurückzubekommen. Dieser Betrag wird gemäss Artikel 36ter BV

(Zweckbindung) verwendet. Der gewerbsmässige Luftverkehr ist aber im Rahmen internationaler Vereinbarungen zu behandeln; wir können hier nicht noch einmal einen schweizerischen Alleingang riskieren.

Noch einige Bemerkungen zu Herrn Hans Meier, der gefordert hat, man solle uns «eins auf den Deckel geben». Herr Meier, in bezug auf das Flugplatzverfahren gab es in den letzten Jahren keine neuen Bewilligungen, ausgenommen für Helikopterlandeplätze. Seien wir auch hier ehrlich und fair: keine neuen Bewilligungen für Flughäfen, keine neuen Bewilligungen für Flugfelder! Anpassungen und Revisionen sind aber nötig, sonst wird die Infrastruktur entwertet, unbrauchbar und veraltet. Und das Bazl, das Sie auch kritisiert haben: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt handelt nur auf Gesuch hin. Herr Meier, Sie wissen es, Sie haben mir schon so viele Briefe geschrieben, und denen konnte ich entnehmen, dass Sie die Verfahren bestens kennen. Daraus können Sie sehen, dass Anhörungen und Publikationen immer wieder gemacht werden; und die Möglichkeit des Ergreifens der Rechtsmittel besteht jederzeit. Herr Meier, Sie müssen begreifen, dass es auch noch Leute gibt, die einfach anders denken als Sie. Sie sagen hier ganz selbstbewusst, das Volk werde am 27. September 1992 schon entscheiden. Wir werden dann am 27. September am Abend zusammen telefonieren und sehen, wer recht gehabt hat.

In bezug auf den Nahverkehr auf der Schiene sind Sie überhaupt nicht konsequent; ich habe das bereits gesagt. Wenn Sie ehrlich sind, wenn Sie korrekt sind, dann müssen Sie aufgrund Ihres Votums für die Neat stimmen. Wir können nicht den Nahverkehr auf die Schiene legen, aber die Schieneninfrastruktur nicht bereithalten; das ist keine konsequente Politik. Wir brauchen die Neat mit oder ohne EWR, wir brauchen die Neat mit oder ohne EG. Das hat mit Europa-Euphorie, die Sie mir vorgeworfen haben, überhaupt nichts zu tun.

Was tut der Bundesrat? Der Bundesrat führt, der Bundesrat macht seinen Job, der Bundesrat wahrt die Option, der Bundesrat funktioniert wie ein Unternehmer, wenn Sie so wollen; er sichert die Interessen. Bevor Sie uns «eins auf den Deckel geben», Herr Meier, möchte ich Ihnen sagen: Es gibt auch Anwohner, es gibt auch Städte, es gibt auch Kantone, die wirtschaftlich gesehen von dieser Zivilluftfahrt profitieren – Sie wissen das ganz genau. Deshalb geben Sie nicht allen eins auf den Deckel, sondern helfen Sie mit, dort, wo es nötig ist, Verbesserungen einzuführen.

Schliesslich hat Frau Diener noch viele Fragen gestellt – sieben waren es, nicht sechs, wie sie gezählt hat. Aber sie hat sechsmal gesagt, wir kritisieren, wir kritisieren Frau Diener, man kann alles kritisieren, man kann alles verhindern. Ob das eine zukunftsfruchtige Politik ist, ist eine andere Frage.

Sieben Fragen haben Sie gestellt. Eigentlich sieben Fragen, die ich im Seminar der Verkehrskommission, heute heisst sie Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, am 23. Januar 1992 in Kloten behandelt habe. Sie haben jetzt eine Interpretation gegeben; es würde zu lange dauern, um das richtigzustellen. Wir haben hier ja keine Kommissionssitzung, sondern wir haben hier eine Debatte im Nationalrat. Trotzdem möchte ich Ihnen in Ergänzung dessen, was ich Ihnen schon mehrmals gesagt habe, noch folgendes sagen: Das Luftfahrtgesetz steht nicht im Widerspruch zum begrenzten Wachstum. Auch der Flugverkehr gehört zum öffentlichen Verkehr. Der Luftverkehr wird nur begrenzt wachsen; der Luftverkehr kann bei den heutigen Reglementen und bei den heutigen Bedingungen nur noch begrenzt wachsen. Wir können aber den Luftverkehr nicht abwürgen. Sie möchten, zusammen mit Herrn Meier, diesen Luftverkehr eigentlich – seien wir doch ganz ehrlich – abwürgen.

Zu den Zuwachszahlen des Flugverkehrs auf dem Belpmoos muss ich Ihnen sagen: Ich habe diese Analyse nicht bekommen. Auf Ihre Frage kann ich keine Antwort geben, aber ich kann Ihnen sagen, dass im vergangenen Jahr der Flugverkehr praktisch stagniert hat. Das hat auch mit der Wirtschaftsflaute zu tun, das hat mit dem Golfkrieg zu tun, das hat internationale Komponenten, die wir nicht beeinflussen können. Die Bundeskompetenz hat nichts mit einem forcierten Wachstum zu tun. Auch Herrn Vollmer möchte ich sagen: Das ist kein forciertes Wachstum, das ist kein Abrücken vom 23. Januar 1990.

Aber es garantiert uns eine koordinierte Entwicklung. Wir wollen diese koordinierte Entwicklung, wir wollen nicht eine nur zürcherische Entwicklung, eine nur bernische Entwicklung oder eine nur genferische Entwicklung.

Frau Diener, Sie müssen auch im Auge behalten, dass die schweizerische Bevölkerung Jahr für Jahr um 70 000 Einwohner zunimmt. Das ist auch ein Problem. 70 000 Personen, die transportiert werden wollen, 70 000 Personen, die versorgt werden wollen, mit Wasser, mit Energie und mit Verkehr. Die Mobilitätsbedürfnisse des einzelnen sind eben recht gross. Sie sind aber auch durch die Arbeitsplätze, durch die Wirtschaft bedingt. Ich stelle Ihnen die Gegenfrage: Wie wollen Sie dies gewährleisten, wenn Sie die Infrastruktur – was Sie nicht gesagt haben, aber man hatte aufgrund Ihrer Ausführungen den Eindruck – einfach auf heutigem Stand einfrieren, verlottern lassen wollen? Ich glaube, das kann man nicht tun. Man kann nicht die Ertragskraft der Zürcher Bahnhofstrasse mit der Romantik des Aletschwaldes kombinieren – dies bei rasch wachsender Bevölkerung. Ich muss Ihnen das einfach sagen, und ich bitte Sie auch hier um etwas Fairness respektive um etwas Beurteilungsvermögen, das in Richtung einer korrekten Darstellung geht.

Was Ihren Vorwurf betreffend mangelndes Umweltbewusstsein betrifft, kann ich Ihnen sagen, dass wir im Aviatikbereich national und international alles unternehmen, um negative Einflüsse zu begrenzen. Sie sollten das eigentlich wissen, Sie wohnen in der Nähe des Flughafens. Sie haben vielleicht festgestellt, dass unsere Flugzeuge – nicht unsere, aber diejenigen der Swissair – mit Abstand die lärmärmsten sind, die dort starten, dass sie beispielsweise in keinem Vergleich mit den osteuropäischen stehen. Aber das kostet sehr viel Geld, und da wird sehr viel investiert. Aber diese Verbesserungen will man nicht zur Kenntnis nehmen!

Ich möchte Sie noch einmal bitten – Zivilluftfahrt ist ein internationales Geschäft, Zivilluftfahrt muss international koordiniert werden –, weil wir auf dem Weg zu Verbesserungen sind, das Ganze nicht durch die Kantone regeln zu lassen.

Ich möchte Sie bitten, deshalb Eintreten zu beschliessen und die Minderheitsanträge allesamt abzulehnen.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag Meier Hans (Nichteintreten)	21 Stimmen
Dagegen	offensichtliche Mehrheit

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit I	15 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	109 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	55 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 1, 2, 3 Abs. 1 zweiter Satz

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I Introduction, art. 1, 2, 3 al. 1 dernière phrase

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3a (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Schmid Peter, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)
Streichen

Antrag Loeb François

.... abschliessen. Dabei sind neben den Interessen der schweizerischen Luftfahrtgesellschaften diejenigen der Passagiere zu berücksichtigen.

Art. 3a (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Schmid Peter, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)
Biffer

Proposition Loeb François

.... international. Ce faisant, il tiendra compte non seulement des intérêts des compagnies aériennes suisses, mais encore des intérêts des passagers.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Im Namen der Minderheit der vorberatenden Kommission ersuche ich Sie, den Artikel 3a (neu) aus dem Gesetzentwurf zu streichen. Dieser Artikel will dem Bundesrat die Ermächtigung erteilen, mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Luftverkehr abzuschliessen. Schon 1949 beantragte der Bundesrat den Räten eine solche Kompetenzübertragung, die dann abgelehnt wurde.

Die Begründung hat sich seither nicht geändert: Man wolle in erster Linie das Parlament von unnötigen Routinegeschäften entlasten. Dazu ist zu sagen: Routinegeschäfte haben das Parlament kaum je belastet, sie werden jeweils speditiv behandelt – ich denke z. B. an Doppelbesteuerungsabkommen oder an die Gewährleistung von Aenderungen bei Kantonsverfassungen. Solche und andere Vorlagen bleiben jedoch der Ermächtigung des Parlamentes vorbehalten, wegen allfälliger «dicker Hunde», die sich in die Vielfalt der sogenannten Routinegeschäfte einschleichen könnten. Dies ist nun zweifellos bei der Verlagerung der Zuständigkeiten von der Legislative an die Exekutive gemäss Artikel 3a der Fall.

Betrachten wir das politische Umfeld in Sachen Luftverkehr, so ist leicht einzusehen, wer an einer solchen Kompetenzverlagerung unmittelbar interessiert ist. Es sind all jene Kreise, die am wachsenden Verkehr zu Lande, zu Wasser und neuestens auch in der Luft finanziell beteiligt sind und sich über die Grenzen des Wachstums keine Gedanken machen. Sie treffen auf einen Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, der zurzeit immer noch nach der Devisenpolitik, der Verkehr sei nun einmal da, ihn aber mit einem überdimensionierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur selbst immer neu erzeugen hilft. Auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt ist nicht dafür bekannt, dass es gegenüber dem exponentiell wachsenden Luftverkehr Vorbehalte anbringt. Es ist vielmehr bestrebt, solche Abkommen auf der rein technischen Ebene zu prüfen und sie auch als technische Angelegenheiten zu verharmlosen.

Es geht nun aber nicht einfach um die Frage, ob dem Parlament eine Entscheidungsbefugnis genommen wird und neu an den Bundesrat zu übertragen sei. Ich bin nicht so blauäugig, zu meinen, dass die Mehrheit in den beiden Räten nicht auch zugunsten von immer mehr Verkehr und dem weiteren Ausbau von Fluglinien und Flughäfen votiert – trotzdem, die kritischen Stimmen sind vertreten. Vor allem bewirkt die Behandlung einschlägiger Geschäfte im Parlament auch eine bessere Information der Öffentlichkeit über bevorstehende Ausbaupläne, insbesondere über neue Fluglinien, von denen vor allem die Lebensqualität der Bevölkerung in der Umgebung von Flughäfen und Flugplätzen beeinträchtigt wird.

Wie solche Abkommen ohne Mitentscheidung des Parlaments dann etwa zustande kommen, darüber erhält man allein schon eine Ahnung, wenn man bedenkt, auf welche Art

und Weise Herr Bundesrat Ogi die Revision des Luftfahrtgesetzes über die Runden zu bringen hofft. Er unterlässt ein ordentliches Vernehmlassungsverfahren, was auch Kantonsregierungen, die sich gegenüber dem Bund immer recht loyal verhalten, erstaunt und verärgert hat. Gerade Kantonsregierungen haben aber gemäss Bundesverfassung in der Raumplanung ein gewichtiges Wort mitzureden. Jetzt will man auch ihnen, wie den übrigen Betroffenen, nur noch ein Anhörungsrecht zugestehen und selbst dort, wo kantonales Recht gilt, dies nur so weit berücksichtigen, als dadurch der Bau und der Betrieb von Flugplätzen nicht übermässig behindert werden. Ueberhaupt müssen wir den Artikel 3a vor dem Hintergrund der übrigen revidierten Bestimmungen betrachten. Denn neue, d. h. auch zusätzliche Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Luftverkehr sind der Startschuss für eine grössere Flugdichte und damit für mehr Umweltbelastung, für mehr Lärm und gleichzeitig weniger Einsprachemöglichkeiten, für mehr Subventionen und noch weniger finanzielle Belastung jener, die pro Passagier am meisten Lärm, CO₂ und andere Schadstoffe produzieren. Hier die Kompetenzen dem Dreiergpann Bundesrat, Bundesamt für Zivilluftfahrt und Swissair zu übertragen, kann doch nicht die Absicht eines Parlamentes sein, das für die Gestaltung der Zukunft, und insbesondere bei der Erhaltung von Lebensgrundlagen und Lebensqualität, ein Wort mitreden will. Oder sind wir tatsächlich so weit, dass die wachsende Beanspruchung des Luftraumes einigen gewichtigen Interessenvertretern und Flugbegeisterten anheimgestellt werden soll?

Im Namen der Minderheit ersuche ich Sie, nicht für Ihre eigene Abdankung als Parlamentarierinnen und Parlamentarier zu stimmen und deshalb unseren Minderheitsantrag zu unterstützen.

Loeb François: Ich bin im Gegensatz zu meinem Vorredner dafür, dass diese Kompetenz dem Bundesrat übertragen wird. Ich möchte mit einem kleinen Zusatz eine Korrektur der bis jetzt durchgeführten Luftfahrtabkommen erreichen. Ich möchte nämlich, dass neben den Interessen der schweizerischen Luftfahrtgesellschaften – die ja sehr wichtig sind – auch die Interessen der Passagiere, insbesondere betreffend die Tarife, berücksichtigt werden. Es ist mir durchaus klar, Herr Bundesrat, dass in der Frage der Sicherheit die Interessen der Passagiere berücksichtigt werden. Es geht hier aber um die Frage der Tarife. Es geht darum, dass wir uns die Frage stellen: Sollten wir nicht auch im Luftverkehr vermehrt den freien Wettbewerb spielen lassen? Sollten wir nicht vermehrt die Deregulierung durchführen? Wir sind die ganze Zeit daran, über mehr Marktwirtschaft, über Revitalisierungsprogramme zu sprechen; aber immer machen wir im Moment, wo es darauf ankäme, wieder einen Schritt zurück.

Ich wäre natürlich sehr froh, wenn Herr Bundesrat Ogi mir sagen würde, das sei bereits der Fall, man werde in Zukunft die Interessen der Passagiere wesentlich berücksichtigen.

Ich habe in einer Fragestunde die Frage gestellt, warum ein Amerikaner wesentlich günstiger in die Schweiz und zurück fliegen kann als ein Schweizer nach Amerika und zurück. Ich habe die Frage gestellt, warum man den Wettbewerb nicht vermehrt spielen lasse. Dann ist mir geantwortet worden, es sei Dumping, was gewisse Luftfahrtgesellschaften praktizierten. Jetzt muss ich Ihnen sagen: Dumping ist ein Wort, das aus der Mottenkiste von früher stammt. Im freien Wettbewerb ist die Preisfrage eine entscheidende Frage. Wenn jemand z. B. mit einer Billigfluglinie fliegt, hat er auch die entsprechenden Nachteile. Er fliegt dann vielleicht mit zwölf Stunden Verspätung und erhält seine Koffer erst drei Tage später. Aber es gibt junge Leute, für die der Preis entscheidend ist. Wir sollten doch nun wirklich auf diese Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Ich habe keine Minute Angst für die Swissair. Die Swissair ist eine Qualitätsfluglinie und wird deswegen keine Probleme bekommen. Aber dieser absolute Schutz und diese Tarifabsprachen sind etwas, das mich stört.

Uebrigens ist es ja sehr interessant: Wir hören immer wieder die gleichen Argumente, wenn es um Deregulierung geht, wenn es um Fernmeldenetze und anderes geht. Bei jedem

Monopol hören wir die gleichen Argumente: Die Argumente der Versorgung, die Argumente vom Dumping usw. Aber diese Argumente halten heutzutage nicht mehr stand. Einer der besten Beweise – und das stört mich am meisten – ist folgender: Ueberall, wo man solche Regulierungen beschliesst, hat man den Graumarkt oder gar den Schwarzmarkt als Folge. Man hat also nachher Büros, die Graumarktpreise anbieten und die das ganze Regulativ wieder unterlaufen. Ich sehe also nicht ein, weshalb man diese Tarife überhaupt so festlegt und den freien Wettbewerb nicht zum Zuge kommen lässt.

Haben wir doch den Mut zum freien Markt, zu mehr Konkurrenz! Geben wir nicht nur Lippenbekenntnisse ab, sondern handeln wir!

Ich bitte Sie, ein Zeichen zu setzen und mir zuzustimmen, damit man auch hier die Interessen der Passagiere – und vor allem der jüngeren Leute, der Studenten, die auf solche Flüge angewiesen sind – berücksichtigen und dadurch den jungen Leuten die Möglichkeit geben kann, diese Flüge zu buchen. Ich bitte Sie vor allem, den Graumarkt zu verhindern.

Ich glaube, es ist an der Zeit, dass wir nicht nur über den freien Markt reden, sondern dass wir ihn auch durchführen: Wir sind zwar noch nicht beim Rebbaubeschluss, der kommt erst morgen zur Sprache, aber wir sollten nicht immer Wasser predigen und dann Wein trinken.

Oehler: Ich möchte zum Antrag von Herrn François Loeb Stellung nehmen, und zwar aus dem ganz einfachen Grund, weil meines Erachtens auf diesem Gebiet Ordnung herbeizuführen ist. Ich möchte Ihnen das anhand eines Beispiels darlegen: Wenn Sie in den Sommerferien ein Billett einer ausländischen Gesellschaft in der Schweiz kaufen, für den gleichen Platz, für den gleichen Flug, ist das Billett zwischen 50 und 70 Prozent teurer im Unterschied zum Kauf des gleichen Billetts im Ausland, für die gleiche Fluglinie, für den gleichen Flug, für den gleichen Sitzplatz. Das ist meines Erachtens, Herr Bundesrat, eine ganz üble Benachteiligung des schweizerischen Passagiers.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat hier Ordnung zu schaffen; wir müssen einen derartigen Grundsatz entweder im Gesetz festhalten oder dann bei der Bewilligung solcher Flüge die Interessen der schweizerischen Konsumenten berücksichtigen. Ich gehe noch weiter. Wer die Gelegenheit hatte, sich im vergangenen Winter in Uebersee ein Billett – nicht auf dem Graumarkt, sondern in einem Reisebüro – kaufen zu lassen, der konnte ab Schweiz in die USA – beispielsweise Miami – und zurück für 500 Schweizerfranken reisen. Wenn er das Billett indessen für die gleiche Fluglinie, für den gleichen Tag und den gleichen Platz hier in unserem Land kaufen wollte, musste er ungefähr das Dreifache bezahlen.

Wenn Sie gar ein Billett bei einer schweizerischen Charterlinie als Schweizer in unserem Land kaufen oder als Ausländer in einem anderen Land, dann sind Sie mit Unterschieden bis zu 30 und 40 Prozent konfrontiert. Das, Herr Bundesrat, schafft kein Verständnis für die Anliegen der Zivilluftfahrt.

Bei dieser ganzen Preisgestaltung gibt es Probleme für die Swissair, weil sie aus naheliegenden Gründen diese Preispolitik entweder nicht mitmachen kann oder – was viel schlimmer ist – aus rechtlichen, aus Bewilligungsgründen, nicht mit tun darf.

Aus diesem Grunde ist Herr François Loeb mit seinem Antrag in ein Feld vorgedrungen, das nicht nur im Interesse der Deregulierung, sondern auch der Gerechtigkeit, der Marktgerechtigkeit und der Chancengleichheit sowohl der Luftfahrtlinien wie auch – vor allem – des Konsumenten zu regeln ist. Ob man das nun aufgrund des Antrages von Herrn Loeb machen kann oder machen muss, entzieht sich meiner Kenntnis. Aber ich glaube, mit dem Antrag von Herrn Loeb setzen wir hier an die Adresse des Bazl eine klare Leitlinie und erteilen einen klaren Auftrag, damit der Schweizer Konsument letztlich nicht der Geprellte ist und im Vergleich zum ausländischen Konsumenten nicht nachteilig behandelt wird.

Präsident: Die FDP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie der Mehrheit zustimmen wird.

Vollmer: Wir sind schon ein bisschen überrascht über den Antrag von Herrn François Loeb; nicht nur über den schriftlichen Text, sondern vor allem auch über seine Begründung. Es könnte ja noch sein, dass man sagt, die Interessen der Passagiere sollten berücksichtigt werden; dagegen könnte sich niemand wehren. Aber Herr Loeb reduziert dieses Interesse der Passagiere ausschliesslich auf den billigen Tarif; das war seine Hauptbegründung. Ich meine, es gibt auch andere Passagierinteressen, Interessen der Sicherheit usw., die wahrscheinlich noch höher einzustufen sind als der möglichst billige Tarif, das Dumping, das Fliegen um jeden Preis – offenbar im Interesse einer unbeschränkten Explosion des Luftverkehrs.

Diesen Zusatz dürfen wir nicht akzeptieren. Wir dürfen ihn vor allem deswegen nicht akzeptieren, weil Herr François Loeb eigentlich damit dem Bundesrat den Auftrag gibt, bei diesen Luftfahrtabkommen nur die Interessen der Luftfahrtgesellschaften und der Passagiere zu berücksichtigen.

Es gibt noch andere Interessen, die dabei berücksichtigt werden müssen: Interessen der schweizerischen Verkehrspolitik, auch Interessen der Sicherheit, Interessen des Flugaufkommens, Interessen der Umweltbelastung usw. All diese nationalen Interessen müssen und werden vom Bundesrat bei seinen Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen berücksichtigt. Was wir mit dem Antrag Loeb François machen würden, wäre eine Reduktion auf die Interessen der Fluggesellschaften und der Passagiere; oder im Sinne von Herrn François Loeb: auf die billigen Tarife.

Ich möchte mich vor allem noch einmal für die Streichung des gesamten Artikels einsetzen. Mit der Streichung dieses Artikels gingen wir genau dorthin, wie wir es in der Eintretensdebatte gesagt haben: Wir gewährleisten auch in Zukunft eine Mitsprache des Parlamentes. Luftfahrtabkommen haben im Rat noch nie Zeit verbraucht, denn wir haben sie immer in Kategorie V behandelt. Es ist also kein Argument, dass wir damit den Ratsbetrieb belasten; aber es ist durchaus möglich – gerade im Hinblick auf die Liberalisierung, die im europäischen und weltweiten Luftverkehr stattfindet –, dass es für die Kommission dieses Rates von grosser Bedeutung ist, solche Luftfahrtabkommen zu diskutieren und allenfalls mit dem Bundesrat im Hinblick auf den Abschluss weiterer Abkommen zu besprechen. Deshalb sollten wir diese Kompetenz, diese Möglichkeit, allenfalls Einfluss zu nehmen, jetzt nicht einfach so leichtfertig aus der Hand geben.

Ich bitte Sie deshalb, stimmen Sie der Minderheit zu, streichen Sie diesen Artikel. Stimmen Sie auf keinen Fall dem Antrag Loeb François zu. Es kann nicht unser gemeinsames verkehrspolitisches, nationales Interesse sein, dass wir uns hier bei diesen Luftfahrtabkommen ausschliesslich auf die billigen Tarife und auf die Interessen der Luftfahrtgesellschaften selber abstützen. Herr Oehler hat dazu das gute Stichwort gebracht; er hat gesagt, wir müssten jetzt deregulieren, deregulieren sei jetzt das Zauberwort. Herr Oehler, gerade Sie als häufiger USA-Flieger sollten die Verhältnisse in den USA kennen, Sie sollten wissen, was diese Deregulierung im Luftverkehr den USA gebracht hat: Es hat in der ersten Phase eine Monopolisierung gebracht, einen Tarif-Wirrwarr, nachher überhöhte Tarife; es führte zu einer Vernachlässigung der Sicherheit und des Kundenservice; wir haben heute aufgrund dieser sogenannten Deregulierungen in den USA eine absolut schlimme Situation. Ich glaube, Sie liegen völlig falsch, wenn Sie mit diesen Begründungen den Antrag Loeb François noch unterstützen wollen.

Ich bitte Sie deshalb, stimmen Sie mit der Kommissionsminderheit für Streichen. Wir behalten uns unsere Kompetenz vor. Stimmen Sie auf keinen Fall für den Antrag Loeb François. Es ist eine Interessenvertretung, die eigentlich den wahren Interessen der Passagiere zuwiderläuft.

Binder: Schon 1949 beantragte der Bundesrat den Räten einen Bundesbeschluss in der Richtung, wie sie in Artikel 3a anvisiert wird; dieser wurde vom Parlament abgelehnt. Im Jahre 1975 wurde der Bundesrat durch eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes ermächtigt, Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abzuschliessen. Diese Regelung hat sich bewährt.

Im gleichen Sinn soll dies jetzt auch für den grenzüberschreitenden Luftverkehr möglich werden. Dies ermächtigt den Bundesrat nicht zum Abschluss jeglicher Abkommen. Es geht nur um Luftverkehrsabkommen, also diese Art von bilateralen Abkommen, welche die Schweiz schon mit zahlreichen Staaten abgeschlossen hat. Ueber Abkommen, die nach Artikel 89 Absatz 3 der Bundesverfassung dem Staatsvertragsreferendum unterliegen oder die eine Aenderung von Bundesgesetzen bewirken, hat nach wie vor – auch in Zukunft – das Parlament zu entscheiden. Die vorgeschlagene Fassung bringt eine Entlastung für Parlament und Verwaltung. Im weiteren stärkt sie auch unsere Verhandlungsposition, indem sie eine rasche Inkraftsetzung ausgehandelter Abkommen ermöglicht.

Ich bitte Sie namens der SVP-Fraktion, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen und den Antrag auf Streichung zu verwerfen.

Zum Antrag Loeb François: Für mich ist es eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass auch die Tarifpolitik in diese Frage einbezogen wird. Allerdings gibt es noch andere Argumente, die aufgezählt werden müssen. Ich denke an den Bereich Umwelt, Oekologie, ich denke aber auch an die Qualität der Flugzeuge usw. Es müsste also eine ganze Liste aufgeführt werden. Ich glaube, das würde zu weit führen. Herr François Loeb hat nur einen Punkt, nur ein Argument aus diesem ganzen Katalog, herausgegriffen. Weiter muss man an die unterschiedliche Behandlung der Fluggesellschaften denken; es wurde angesprochen – auch von Herrn Vollmer. Wir sehen, wohin die Tiefpreispolitik führt: Die Air France musste mit sehr hohen Beträgen vom Staat gestützt werden; das gleiche haben wir auch in den USA erlebt. Ich meine, die Tarifgestaltung sei ein Stück weit doch Sache der Fluggesellschaften. Es ist aber auf der anderen Seite auch Sache des Passagiers, eine Fluggesellschaft auszuwählen, die ihm – auch hinsichtlich seines Portemonnaies – vernünftig erscheint.

Ich bitte Sie namens der SVP-Fraktion um Ablehnung des Antrags Loeb François.

Präsident: Die Fraktion der Auto-Partei lässt mitteilen, dass sie der Mehrheit zustimmen wird.

M. Poncet: Le groupe libéral est autant attaché aux droits du Parlement qu'un autre, mais le problème qui se pose en matière d'accords de trafic aérien est d'ordre essentiellement technique. Je rappelle qu'à l'heure actuelle nous avons 102 ou 103 accords de ce type, qu'avec la modification apportée par l'Espace économique européen et la libéralisation d'une manière générale, ces 102 accords à caractère technique vont probablement tous devoir être modifiés. Aucun de ceux-ci ne contient des éléments fondamentaux au plan politique.

Je ne reviendrai pas sur ce qu'a dit tout à l'heure M. Binder à propos de la constitutionnalité de cette délégation de compétences. Ces conditions sont réalisées, mais la proposition selon laquelle nous devrions réserver à ce Parlement la compétence exclusive de décider si Swissair doit ouvrir une ligne pour Nairobi et conclure, à cet effet, un accord technique avec le gouvernement du Kenya, est évidemment une proposition inacceptable, compte tenu du nombre d'accords de ce genre. Par conséquent, le groupe libéral vous invite à rejeter à cet égard la proposition de la minorité.

En ce qui concerne la proposition de M. Loeb, je dois dire qu'à sa lecture je n'étais pas tout à fait conscient de la préoccupation qui l'animait, car lorsqu'on parle des intérêts des passagers, on peut comprendre cette proposition de diverses manières. Mais si M. Loeb nous dit qu'il s'agit pour lui de s'assurer – même si c'est un peu «self evident», mais il y a des choses évidentes qui vont mieux quand on les dit – que le Conseil fédéral, dans cette délégation de compétences, tienne compte de l'intérêt des passagers à avoir des billets à meilleur prix – j'étais intéressé d'entendre M. Vollmer tout à l'heure nous dire, qu'à son avis, voyager à meilleur prix ce n'est pas dans l'intérêt des passagers – c'est une proposition intéressante. Si c'est cela, Monsieur Loeb, votre préoccupation, alors nous vous rejoignons sur ce point et je citerai à l'appui de votre proposition – permettez-moi de le faire comme Genevois – l'exemple de la ligne Genève-Nice, qui est le vol par avion le plus cher du

monde. Vous voyagez de Genève à Nice pratiquement au prix que vous coûterait un avion privé bimoteur pour aller de New-York à Washington. De ce point de vue-là, on peut effectivement admettre que les intérêts des passagers n'ont pas été suffisamment pris en compte et, par conséquent, le groupe libéral soutiendra sur ce point la proposition de M. Loeb.

Wanner, Berichterstatter: Es ist tatsächlich nicht zu bestreiten, dass die Frage der Ausgestaltung von Artikel 3a einen politischen Gehalt hat. Wollte man sich einzig und allein auf den Standpunkt der Kompetenz des Parlamentes stellen, könnte man durchaus zum Schluss kommen, dass diese neue Regelung in Zweifel zu ziehen sei. Aber andererseits gibt es stichhaltige Gründe, die für diesen Artikel 3a (neu) sprechen.

Nach Auffassung der Mehrheit Ihrer Kommission soll nun wie erwähnt dem Bundesrat die Kompetenz übertragen werden, im Bereiche des grenzüberschreitenden Luftverkehrs Vereinbarungen mit ausländischen Staaten abzuschliessen.

Die vorgeschlagene Bestimmung gilt nicht uneingeschränkt, sondern erfasst nur bilaterale Abkommen, welche unter landespolitischen oder landesrechtlichen Gesichtspunkten unproblematisch sind. Ich gebe zu, dass die Definition des Ausdruckes «unproblematisch» dann noch vorgenommen werden muss. Es gibt im übrigen bereits 102 derartige Abkommen, die hauptsächlich den Linienverkehr betreffen. Aufgrund solcher Abkommen – dies gilt es nicht unerwähnt zu lassen – erhält beispielsweise die Swissair Zugang zu ausländischen Flughäfen. Diese Kompetenzübertragung entspricht jener, welche die eidgenössischen Räte im Jahre 1975 im Rahmen der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes gutgeheissen haben; ich verweise auf Artikel 106 Absatz 7. Sie sehen, es ist kein Novum, das wir heute im Begriffe zu beschliessen sind. Das Parlament wird damit von einem Arbeitsaufwand entlastet, der mir eher unnötig erscheint, und vor allem ermöglicht das neue Verfahren eine rasche Inkraftsetzung ausgehandelter Abmachungen.

Selbstverständlich werden Abkommen, die nach Artikel 89 Absatz 3 Bundesverfassung dem fakultativen Referendum unterstehen oder die eine Aenderung von Bundesgesetzen implizieren, weiterhin der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt.

Nun zum Antrag Loeb François: Der Antrag Loeb lag unserer Kommission nicht vor. Allerdings – das ist eine persönliche Wertung – gilt es vor allem die Wirkung eines solchen Antrages zu berücksichtigen. Hier habe ich persönlich Vorbehalte, sehe vor allem Unklarheiten und erhoffe mir die entsprechende Klarheit durch das bevorstehende Votum des Departementsvorstehers.

M. Béguélin, rapporteur: La commission a rejeté, par 11 voix contre 6, la proposition de minorité qui demande de biffer l'article 3a nouveau.

La majorité de la commission estime que la compétence de conclure avec des Etats étrangers des accords relatifs au transport aérien international doit être déléguée au Conseil fédéral. La disposition proposée n'est pas exclusive, elle se limite aux accords bilatéraux et ne présente pas de problème du point de vue du droit national. Cette délégation de compétences est analogue à celle accordée par les Chambres en 1975, dans le cadre de la révision partielle de la loi sur la circulation routière. Elle permettrait également de décharger le Parlement d'un surcroît de travail et autoriserait une mise en oeuvre rapide des textes négociés. De plus, les accords sujets au référendum facultatif, selon l'article 89, alinéa 3, de la constitution, ou ceux qui impliquent la modification de lois fédérales continueraient à être soumis à l'approbation des Chambres.

Quant à la proposition Loeb, elle n'a pas été discutée en commission et je me garderai donc de la commenter.

Bundesrat Ogi: Sie haben hier zwei Anträge, und ich bitte Sie, beide abzulehnen.

Ich möchte mich zunächst zum Minderheitsantrag Schmid Peter äussern: Die Minderheit Schmid Peter verlangt Streichung von Artikel 3a. Die Luftverkehrsabkommen müssten, wenn Sie

diesem Antrag folgten – aber ich bitte Sie, ihm nicht zu folgen –, wie bis anhin von den Räten genehmigt werden. Einerseits verlangen Sie immer wieder Entlastung, und wenn man Ihnen eine Entlastung in der Praxis präsentiert, dann wollen Sie wiederum das Gegenteil. So geht es nicht!

Ich möchte an die Adresse von Herrn Schmid Peter sagen: Wir verharmlosen nichts – das sollten Sie wissen –, wir unterlassen auch nichts. Und über die Rekursmöglichkeiten habe ich bei der Eintretensdebatte so ausführlich berichtet, dass ich das nicht wiederholen möchte. Die Sorge einer ungebremsten Entwicklung im Luftverkehr war aus dem Votum von Herrn Schmid Peter herauszuhören – wir teilen diese Sorge, Herr Schmid –, aber letztlich ist es eine Frage des Vertrauens. Ich bitte Sie um dieses Vertrauen.

Ich beschränke mich auf zwei Punkte, die für die Ablehnung des Minderheitsantrages sprechen: Erstens gehören die bilateralen Luftverkehrsabkommen in die Beurteilung des Bundesrates, und es sind in der Regel Geschäfte mit geringem politischem Gehalt. Es sind zudem Staatsverträge, die im grossen und ganzen nach einem bekannten und relativ eng begrenzten Schema konzipiert sind.

Zweitens geht der Bundesrat davon aus, dass sich die Räte dort, wo es – wie seit Jahren im grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr – vertretbar erscheint, auch effektiv entlasten sollten.

Schliesslich möchte ich noch mündlich bestätigen, was in der Botschaft geschrieben ist, Herr Schmid: «Abkommen, die nach Artikel 89 Absatz 3 BV dem Staatsvertragsreferendum unterstehen oder die eine Aenderung von Bundesgesetzen implizieren, werden der Bundesversammlung weiterhin zur Genehmigung unterbreitet.» Sie gehen also – auch wenn Sie nicht das volle Vertrauen zum Bundesrat haben – kein Risiko ein.

Zum Antrag von Herrn Loeb François: Auch wenn es sich hier – wie Herr Loeb das zum Ausdruck gebracht hat – um einen kleinen Zusatz handelt, kann man diesem Antrag nicht zustimmen. Es wurde schon gesagt, warum nicht. Wir dürfen nicht den Eindruck erwecken, dass nur die Interessen der Passagiere mitberücksichtigt werden.

Die Frage der Preisgestaltung, auch von Herrn Oehler angesprochen, ist ein Problem. Die Tendenzen gehen eindeutig in Richtung Liberalisierung, aber die Flugpreise werden heute von den Fluggesellschaften festgelegt. Nach den geltenden Luftverkehrsabkommen bedürfen sie in den meisten Fällen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden. Die Tendenzen im Verhältnis zu den USA und im Rahmen der EG gehen in Richtung Freigabe der Preise. Das ist die heutige Tendenz, Sie wissen das, Herr Loeb. Die Behörden haben je länger, je weniger etwas zu sagen. Die Gestehungskosten sind aber verschieden, diejenigen der Schweiz beispielsweise sind nicht vergleichbar mit den indischen. Die Kosten sind aber wichtig für die Berechnung der Tarife. Die Swissair kann deshalb nicht ohne weiteres, Herr Oehler, die gleichen Preise anbieten wie eine Gesellschaft aus einem Entwicklungsland.

Schliesslich möchte ich noch den Begriff des Dumping aufnehmen, den Sie, Herr Loeb, erwähnt haben. Dieses Wort gefällt Ihnen zwar nicht, aber wenn Sie schon Ihre Frage, die Sie in einer Fragestunde gestellt haben, ansprechen, dann möchte ich Ihnen sagen: Was die TWA in bezug auf den Europaverkehr gemacht hat, das war natürlich ein Dumpingpreis. Da mussten wir einschreiten. Sie kennen auch die Regelung der Amerikaner, gemäss der – da verweise ich auf Artikel 111 des amerikanischen Konkursrechtes – beispielsweise die Flüge nach Europa faktisch zum Teil subventioniert werden; auf eine solche Lösung können wir sicher nicht eingehen, da sind Sie mit mir einverstanden.

Ich würde sagen: Der Antrag zielt in die richtige Richtung. Die Entwicklung geht in Richtung Liberalisierung. Deshalb sind auch die Einflussmöglichkeiten der Behörden längerfristig gering. Aber in dieser Form kann der Antrag nicht akzeptiert werden.

Loeb François: Herr Bundesrat, recht herzlichen Dank für diese Präzisierung. Ich bin glücklich zu hören, dass die Entwicklung in Richtung Liberalisierung geht. Vor allem Ihre letz-

ten beiden Sätze bringen mich dazu, meinen Antrag zurückzuziehen. Ich bitte Sie einfach, wirklich dazu zu schauen, dass die Spiesse für die Passagiere gleich lang sind, dass der Graumarkt verschwindet.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Herr Bundesrat Ogi, Sie fordern für sich Vertrauen. Da ich andere Vorstellungen über den Luftverkehr und den Verkehr überhaupt habe, können Sie nicht von mir verlangen, dass ich einfach vertraue, sondern es geht darum, die Voraussetzungen zu schaffen, dass Vertrauen immer wieder neu entstehen kann – eben dadurch, dass das Parlament mitbestimmen und mitreden kann.

Präsident: Herr Loeb hat seinen Antrag zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	82 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	51 Stimmen

Art. 3b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Meier Hans

Abs. 3 (neu)

Das Bundesamt legt jährlich Rechenschaft über die getätigten Kontrollen ab.

Art. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Meier Hans

Al. 3 (nouveau)

L'office fait chaque année rapport sur les contrôles effectués.

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Meier Hans: Herr Bundesrat Ogi hat vorhin von Vertrauen gesprochen. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Sie verstehen – bei meinem Misstrauen gegen das autoritäre Auftreten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt –, dass ich von diesem Bundesamt jährlich Rechenschaft über die getätigten Kontrollen fordere. Eine genügende Kontrolle über die Delegation von Aufsichtsbereichen und Befugnissen durch das BAZI fand bisher nicht statt. In Altenrhein haben z. B. erst die Verzeigungen interessierter Bürger publik werden lassen, dass das Betriebsreglement verletzt wurde, dass häufig gegen den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Oesterreich verstossen und das Blindlandesystem illegal benutzt wurde.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zu Artikel 4 betreffend Rechenschaftsablegung durch das Bundesamt über die getätigten Kontrollen zuzustimmen.

Wanner, Berichterstatter: Dieser Antrag lag der Kommission nicht vor. In der Diskussion wurde auch von keinem Mitglied der Kommission auf diese Möglichkeit hingewiesen. Wir sind somit nicht in der Lage, Ihnen Annahme oder Ablehnung dieses Antrages vorzuschlagen.

Mir scheint hingegen – das als persönliche Bemerkung –, dass die Frage abgeklärt oder hier diskutiert werden muss, wie weit schon heute – beispielsweise im Geschäftsbericht oder bei anderer Gelegenheit – über solche oder ähnliche Kontrollen oder Tätigkeiten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt berichtet wird.

M. Béguelin, rapporteur: La proposition Meier Hans n'ayant pas été discutée dans le cadre de la commission, je n'ai que peu de commentaires à faire et je m'en garderai.

Bundesrat Ogi: Herr Wanner hat es ausgeführt: Ueber die Tätigkeit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt wird im Geschäftsbericht des Bundesrates jährlich Rechenschaft abgelegt. Dieser Geschäftsbericht wird von Ihnen, von den Räten, jedes Jahr behandelt. Ich bitte Sie deshalb, hier nichts Weiteres zu verlangen. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Sie können aber hier kontrollieren, und Sie wissen als Mitglied der GPK – Sie haben ja auch das BAZI eingehend angeschaut, Herr Meier Hans –, dass wir offen, transparent und ehrlich jedes Jahr Rechenschaft ablegen.

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Meier Hans	25 Stimmen
Dagegen	60 Stimmen

Art. 6, 6a (neu), 11a (neu), 12, 18 Randtitel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 6, 6a (nouveau), 11a (nouveau), 12, 18 titre marginal

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 19 (neu)

Antrag der Kommission

Abs. 1

Das Bundesamt kann ..., wenn es die Betriebssicherheit erfordert, dasselbe gilt für ...

Abs. 2

Erfordern politische Gründe Massnahmen nach Absatz 1, so trifft sie das Bundesamt im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des EDA.

Art. 19 (nouveau)

Proposition de la commission

Al. 1

L'office peut si la sécurité de l'exploitation l'exige; cette disposition s'applique

Al. 2

Si des motifs politiques exigent la prise de mesures au sens du 1er alinéa, l'office les adopte, avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères.

Art. 19a (neu)

Antrag der Kommission

Das Bundesamt kann im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des EDA die Ausbildung von ausländischem Luftfahrtpersonal sowie die Wartung und Instandstellung ausländischer Fluggeräte untersagen, wenn schwerwiegende ausserpolitische Bedenken es erfordern.

Art. 19a (nouveau)

Proposition de la commission

L'office peut, avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères, interdire la formation de personnel navigant étranger ainsi que la remise en état d'appareils volants étrangers, lorsque des considérations impérieuses de politique étrangère l'exigent.

Wanner, Berichterstatter: Ich möchte hier einige Präzisierungen vornehmen. Sie haben gesehen, dass der Text, den wir Ihnen vorschlagen, vom Entwurf des Bundesrates abweicht. Sie haben hier ein positives Beispiel, wie innerhalb einer vorbereitenden Kommission im Einvernehmen mit dem Bundesrat neue Aspekte eingebracht oder die bestehenden verdeutlicht werden können. Wir beantragen hier eine Aenderung der bundesrätlichen Version von Artikel 19, ohne dass das Prinzip des Schutzes von Flügen in Regionen, die sich in einem Kriegs-

oder Spannungsgebiet befinden, in Frage gestellt wird. Im Bemühen um Klarheit und Verständlichkeit nimmt die Kommission eine Aufteilung vor, einerseits in reine Sicherheitsrisiken und andererseits in solche, die sich auch aus politischen Gründen ergeben.

Was die politischen Gründe betrifft, so ist es wichtig, im Gesetz ausdrücklich festzuhalten, dass ein Verbot nur im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des EDA ausgesprochen wird.

Artikel 19a soll verhindern, dass die Ausbildung von zivilem Luftfahrtpersonal aus Kriegs- oder Krisengebieten zu militärischen Zwecken genutzt werden kann. In Analogie zu Artikel 19 beantragt die Kommission, das EDA ausdrücklich zu erwähnen und die politischen Gründe zu qualifizieren, indem eine präzisere Formulierung vorgenommen werden soll, also «schwerwiegende aussenpolitische Bedenken».

Wir schlagen Ihnen vor, bei den Artikeln 19 und 19a unserer Fassung zuzustimmen.

M. Béguelin, rapporteur: Avec les articles 19 et 19a, il s'agit de nouveaux textes et d'une amélioration apportée par la commission et acceptée par le Conseil fédéral.

La commission propose de modifier l'article 19, dans la version du Conseil fédéral, sans remettre en cause le principe de la protection des vols vers des régions connaissant des situations de guerre ou de tension. Dans un souci de clarification et de compréhension, la commission opère la distinction entre les risques de pure sécurité et ceux découlant de motifs politiques. En l'espèce, il est important qu'une interdiction ne soit prononcée qu'avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères et que la loi le précise expressément.

L'article 19a a pour but d'éviter que la formation de personnel aéronautique civil, en provenance de régions en guerre ou en crise, ne profite à des fins militaires. La commission propose, par analogie avec l'article 19, de mentionner expressément le Département fédéral des affaires étrangères et de qualifier les motifs politiques en se ralliant à une formule plus précise, soit «des considérations impérieuses de politique étrangère».

Angenommen – Adopté

Art. 20 (neu), 21 Titel, 22 Titel, 24–26, 26a–26c (neu), 27 Titel, 34

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 20 (nouveau), 21 titre, 22 titre, 24–26, 26a–26c (nouveau), 27 titre, 34

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 37

Antrag der Kommission

Titel, Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5 (neu)

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Vollmer, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Zwygart)

Auf Gewässern dürfen keine Bewilligungen für Wasserpisten erteilt werden. Ausgenommen davon sind lediglich Bewilligungen für polizeiliche Aufgaben und für das Rettungswesen.

Art. 37

Proposition de la commission

Titel, Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5 (nouveau)

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Vollmer, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Zwygart)

Aucune autorisation n'est accordée pour des pistes sur l'eau, à l'exception des autorisations visant l'accomplissement de tâches de police et de sauvetage.

Titel, Abs. 3 – Titre, al. 3

Angenommen – Adopté

Abs. 5 – Al. 5

Vollmer, Sprecher der Minderheit: Ich habe nicht gewusst, dass wir in unserem Land schon so weit sind. Ich habe in diesem Frühjahr einen Zeitungsartikel mit der Überschrift «Wasserflugzeug auf Genfersee» gelesen. Einleitend hiess es: «Frohe Kunde für den Waadtländer Jungunternehmer Olivier Dépraz». Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat ihm bewilligt, zukünftig auf dem Genfersee vor Lausanne und Montreux Wasserflugzeuge für Touristen starten zu lassen, die in die Alpen «spazierenfliegen» wollen. Das Gesuch ist bewilligt worden; es liegen jetzt zwar noch Beschwerden vor, so dass es noch nicht rechtskräftig ist, aber in der Zeitungsmeldung steht auch, dass sich hier nach Ansicht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt tatsächlich interessante Möglichkeiten für den Fremdenverkehr eröffnen.

Ich war perplex, als ich dies las. Beginnt es in der Schweiz jetzt auch, dass auf unseren Seen in Zukunft Wasserflugplätze angelegt werden, damit Touristen als Attraktion ein paar Runden drehen können? Als ich diesen Antrag in der Kommission gestellt habe, liess ich mich von den zuständigen Beamten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt belehren, dass es aufgrund der rechtlichen Situation tatsächlich so sei, dass, wer die Auflagen erfülle, diese Bewilligung erhalten könne. Es ist eine reine polizeiliche Bewilligung; es kann nicht abgeklärt oder irgendwie festgelegt werden, ob das luftfahrtpolitisch oder umweltpolitisch erwünscht sei oder nicht.

Ich finde es ungeheuerlich, dass wir jetzt auch in diese Entwicklung hineinrutschen. Sie kennen ja solche Situationen, auch angrenzend an unser Land. Wer schon einmal in Como am Hafen war, kann sehr gut beobachten, wie dort ständig solche touristischen Flugzeuge starten und landen, wie Leute für einen Ausflug in der Luft geködert werden, so wie man früher die Leute für die Miete eines Ruderbootes gewinnen wollte. Wenn wir als Gesetzgeber dieser Entwicklung Einhalt gebieten wollen, bleibt uns nichts anderes übrig, als jetzt hier im Luftfahrtgesetz eine entsprechende Schranke einzubauen. Diese Schranke einzubauen bedeutet, dass wir unseren politischen Willen im Gesetz kundtun, dass in der Schweiz eine solche Entwicklung unerwünscht ist.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass es hier im Rat Kolleginnen und Kollegen hat, die möchten, dass wir in Zukunft eine solche Entwicklung haben. Der Bundesrat wird vielleicht sagen, es brauche auch noch Lärmvorschriften usw. Natürlich braucht es das. Gerade das Beispiel dieses Lausanner Garagisten hat gezeigt, dass offenbar diese Auflagen polizeilich erfüllt werden können und dass man offenbar einen solchen Betrieb beliebig eröffnen kann.

Ich bitte Sie eindringlich: Stimmen Sie diesem Antrag zu, setzen wir hier ganz klar ein Zeichen, auch ein Zeichen zugunsten unserer Gewässer, die vielerorts, weiss Gott, schon genug belastet sind von Motorbooten, damit wir nicht in Zukunft auch Wasserflugzeuge noch und noch auf unseren Seen haben. Der Einsatz solcher Flugzeuge dient rein kommerziellen Zwecken. Hier geht es nicht um Versorgung von Randgebieten. Hier geht es nicht darum, dass wir irgendwie luftfahrtpolitisch den Anschluss nicht verlieren, wie Herr Bundesrat Ogi das so schön in der Eintretensdebatte gesagt hat, weil wir als Land ja weitgehend mit Europa verknüpft sind. Hier geht es nur darum, ob einzelne unsere Natur, unsere Gewässer in Zukunft noch missbrauchen können, weil ein paar Franken Gewinn herauszuschlagen sind.

Ich bitte Sie inständig, stimmen Sie diesem Minderheitsantrag zu. Machen wir eine Demonstration gegen eine zunehmende Uebernutzung unserer Gewässer – jetzt noch mit Flugzeugen!

Wanner, Berichterstatter: Gestatten Sie mir zu Beginn der Beratungen der Artikel 37, 37a und 37b jetzt eine grundsätzliche Bemerkung. Im Verlaufe der Kommissionsberatungen hat sich sehr schnell gezeigt, dass diese Artikel im Zentrum des Interesses respektive der Auseinandersetzungen stehen. Nicht weniger als neun Anträge wurden dazu eingereicht. Im wesentlichen zielten sie darauf ab, mit einem Bewilligungs- und Konzessionsverfahren alle im Spiel stehenden Interessen der Bevölkerung, Gemeinden und Kantone zu berücksichtigen. Letztlich ist die Mehrheit Ihrer Kommission mit zwei Ausnahmen den Vorschlägen des Bundesrates gefolgt, nachdem sie sich vergewissern konnte, dass die Bestimmungen der eidgenössischen Umweltschutz- und Raumplanungsgesetzgebung in allen Fällen angewendet werden müssen.

Zum Minderheitsantrag Vollmer betreffend Artikel 37 Absatz 5 (neu). Die meisten von uns gehen in der Sache mit Herrn Vollmer einig. Persönlich halte ich die Wasserflugzeuge wirklich nicht für das Gescheiteste und bezweifle, dass wir sie jetzt auch noch nötig haben. Trotzdem hat eine Mehrheit in der Kommission – 12 zu 7 Stimmen – diesen Antrag abgelehnt. Der Antrag verlangt, dass Bewilligungen für Wasserpisten nur für polizeiliche Aufgaben und für das Rettungswesen erteilt werden dürfen. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass die ausschlaggebende Rolle, welche die kantonalen Behörden bei der Erteilung von Bewilligungen dieser Art spielen, spielen müssten oder sollten, sowie die geringe Bedeutung solcher Pisten die Aufnahme einer derart restriktiven Vorschrift im Gesetz überflüssig mache.

Das geltende Bewilligungsverfahren, das demjenigen für Flugfelder auf dem Land entspricht, sollte genügen und die Ausbreitung solcher Landeplätze verhindern. Das ist die Meinung der Mehrheit Ihrer Kommission.

M. Béguelin, rapporteur: Je ferai une réflexion d'ordre général à propos des articles 37, 37a et 37b. La discussion de ces articles et des articles concernant les procédures de concession et d'autorisation pour les aérodromes a été le point central des débats de la commission. Ce ne sont pas moins de neuf propositions qui ont été déposées et qui, pour l'essentiel, visaient à prendre en considération, lors de la procédure d'octroi d'autorisation ou de concession, tous les intérêts en cause – population, commune et canton. Finalement, la commission a suivi, à deux exceptions près, les propositions du Conseil fédéral, avec l'assurance que les dispositions du droit fédéral en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement demeureraient applicables dans tous les cas. Cette question a d'ailleurs fait l'objet d'un avis de droit du Dr Matter sur mandat de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire, en mars 1992.

En ce qui concerne la proposition de minorité Vollmer, elle suscite évidemment la compréhension. Mais la commission l'a rejetée, par 12 voix contre 7. La majorité de la commission a estimé que le rôle déterminant joué par les autorités cantonales pour l'octroi de ce genre d'autorisation ainsi que l'importance marginale de ces pistes ne nécessitaient pas l'introduction d'une disposition aussi restrictive dans la loi. La procédure d'autorisation actuelle, qui est la même que pour les aérodromes, suffit et empêche la multiplication de ce type de places d'atterrissage.

Bundesrat Ogi: Als Herr Vollmer am Schluss seines Votums von einer Demonstration gesprochen hat, glaubte ich, es gehe um einen neuen Grand Prix in der Stadt Bern. Es geht um kein Automobilrennen; es geht hier um etwas, das vielleicht alle 10 bis 20 Jahre einmal in Frage kommen könnte – ich sage: einmal in Frage kommen könnte. Denn wo finden Sie ein Unternehmen, das einen solchen Betrieb aufnehmen möchte? Wo finden Sie die nötige Fläche? Wo die nötigen Finanzen? Wir müssen in diesem Gesetz die Fälle regeln, die passieren können, und nicht diejenigen, die, mit Ausnahme von Lausanne – jede Ausnahme bestätigt die Regel –, kaum je wieder vorkommen werden.

Ich möchte Sie bitten, der Kommissionsmehrheit zu folgen und aus dieser Angelegenheit keine dramatische Angelegenheit zu machen. Es handelt sich um einen Einzelfall. Wir sollten

keine Einzelfälle in den Gesetzen regeln. Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Vollmer abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 63 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 37 Stimmen

Art. 37a (neu)

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... Bewilligungsbehörde vorliegt. Der Entscheid der mitbeteiligten Behörden bildet Bestandteil des Konzessionsverfahrens und wird mit diesem eröffnet.

Abs. 4

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Steiger, Herczog, Vollmer)

Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen. (Rest des Absatzes streichen)

Antrag Robert

Streichen

Antrag Ledergerber

Titel

b. Raumplanung

Abs. 1

Für die raumplanerischen Festlegungen und Bewilligungen gilt die Zuständigkeitsordnung nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung.

Abs. 2

Die Kantone berücksichtigen die Sachplanung des Bundes für öffentliche Flugplätze, soweit dieses nicht zwingenden Festlegungen Ihrer Planung zuwiderläuft.

Abs. 3

Sie legen im Rahmen der Nutzungsplanung im Einvernehmen mit dem Bund den genauen Standort, die Grösse und den Betriebsumfang der öffentlichen Flugplätze fest.

Abs. 4

Sie berücksichtigen im Rahmen ihrer Planung den regionalen Bedarf an Flugfeldern.

Antrag Vollmer

Rückweisung an die Kommission

Schriftliche Begründung

Verschiedene neue Einzelanträge postulieren Konzeptionen, welche in den Kommissionsberatungen nicht vorlagen.

Art. 37a (nouveau)

Proposition de la commission

Al. 1, 3, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... de l'autorité désignée. La décision des autorités coparticipantes est partie intégrante de la procédure de concession et est notifiée avec cette dernière.

Al. 4

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Steiger, Herczog, Vollmer)

Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération. (Biffer le reste de l'alinéa)

Proposition Robert

Biffer

Proposition Ledergerber

Titre

b. Aménagement du territoire

Al. 1

Le régime des compétences adopté en vertu de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire est applicable aux décisions et autorisations en la matière.

Al. 2

Eu égard aux aérodromes publics, les cantons tiennent compte de la planification sectorielle de la Confédération en tant qu'elle ne va pas à l'encontre des décisions impératives de leur propre planification.

Al. 3

Les cantons fixent, dans le cadre des plans d'affectation et en accord avec la Confédération, le site exact, la taille et le volume d'exploitation des aérodromes publics.

Al. 4

Les cantons tiennent compte, dans le cadre de leur planification, des besoins régionaux en champs d'aviation.

Proposition Vollmer

Renvoyer l'article à la commission

Art. 37b**Antrag der Kommission**

Abs. 1, 3, 5, 6

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... Behörden vorliegt. Der Entscheid der mitbeteiligten Behörden bildet Bestandteil des Bewilligungsverfahrens und wird mit diesem eröffnet.

Abs. 4

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Steiger, Herczog, Vollmer)

Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen. (Rest des Absatzes streichen)

Antrag Robert

Streichen

Antrag Bircher Peter

Streichen

Antrag Ledergerber**Titel**

c. Konzessionsverfahren bei öffentlichen Flugplätzen

Abs. 1

Für öffentliche Flugplätze werden im Rahmen des Konzessionsverfahrens sämtliche anderen als die raumplanerischen Belange geprüft und entschieden. Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach kantonalem Recht erforderlich.

Abs. 2–5

Erfordert die Anlage oder der Betrieb (vgl. Revisionsvorlage und Kommissionsminderheit Art. 37a Abs. 2–5).

Antrag Vollmer

Rückweisung an die Kommission

Schriftliche Begründung

Verschiedene neue Einzelanträge postulieren Konzeptionen, welche in den Kommissionsberatungen nicht vorlagen.

Art. 37b**Proposition de la commission**

Al. 1, 3, 5, 6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... de l'autorité désignée. La décision des autorités coparticipantes est partie intégrante de la procédure d'autorisation et est notifiée avec cette dernière.

Al. 4

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Steiger, Herczog, Vollmer)

Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération. (Biffer le reste de l'alinéa)

Proposition Robert

Biffer

Proposition Bircher Peter

Biffer

Proposition Ledergerber**Titre**

c. Procédure d'octroi de la concession pour les aérodromes publics

Al. 1

Pour les aérodromes publics, les intérêts en présence autres que ceux de l'aménagement du territoire sont tous examinés et jugés dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession. Aucune autorisation supplémentaire ne peut être requise en vertu du droit cantonal.

Al. 2–5

Lorsque l'installation ou l'exploitation (cf. projet de révision et version de la minorité de la commission à l'article 37a, alinéas 2–5).

Proposition Vollmer

Renvoyer l'article à la commission

Art. 37c (neu)**Antrag Ledergerber****Titel**

d. Verfahren bei allen anderen Flugplätzen

Abs. 1

Im Rahmen des bundesrechtlichen Bewilligungsverfahrens wird über alle luftfahrtspezifischen Belange entschieden.

Abs. 2

Erfordert die Anlage oder der Betrieb eines Flugplatzes eine Bewilligung nach einem anderen Bundeserlass, so darf die Flugplatzbewilligung nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Behörden vorliegt. Ihr Entscheid wird mit dem Flugplatzbewilligungsentscheid eröffnet.

Abs. 3

Die raumplanerischen Festlegungen sind verbindlich. Die nach kantonalem Recht erforderlichen Bewilligungen bleiben vorbehalten.

(Abs. 4–6 von Art. 37b der Revisionsvorlage sind zu streichen)

Art. 37c (nouveau)**Proposition Ledergerber****Titre**

d. Procédure applicable à tous les autres aérodromes

Al. 1

Les aspects spécifiquement aéronautiques sont tous tranchés dans le cadre de la procédure fédérale d'autorisation.

Al. 2

Lorsque l'installation ou l'exploitation d'un aérodrome requiert une autorisation en vertu d'un autre texte du droit fédéral, l'autorisation d'exploiter l'aérodrome ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment de l'autorité désignée. La décision de l'autorité est notifiée conjointement avec celle qui a trait au permis d'exploitation.

Al. 3

Les décisions en matière d'aménagement du territoire sont impératives. Réserve est faite des autorisations requises en vertu du droit cantonal.

(Biffer les alinéas 4 à 6 de l'article 37b du projet de révision).

Vollmer: Eigentlich wäre es fast logischer, diesen Antrag auf Rückweisung an die Kommission zu begründen, nachdem alle anderen Anträge auf dem Tisch gelegen wären.

Wer die Anträge zu den Artikeln 37a und 37b durchgelesen hat, stellt fest, dass eine völlige Verwirrung herrscht. Ich möchte die Behauptung wagen: In der Kommissionsberatung war es uns – obwohl wir uns sehr viel Mühe gegeben haben – auch nicht möglich, völlig klarzusehen. Das Resultat jetzt hier im Rat: Eine völlig neue Konzeption zu diesem Artikel und Streichungsanträge mit Auswirkungen auf die ganze Struktur und Konzeption des Bewilligungsverfahrens liegen auf dem Tisch. Und ich wage zu behaupten, niemand im Rat kann sich

aufgrund dieser Anträge ein klares Bild darüber machen, welche Konsequenzen sie im ganzen Bewilligungsverfahren letztlich haben. Es ist leider eine Folge – ich muss es aus der Eintretensdebatte wiederholen – dieser doch nicht mit genügender Sorgfalt eingebrachten Gesetzesrevision. Hätten wir nämlich eine Vernehmlassung auch bei den Kantonen gehabt, wäre uns das nicht passiert, was jetzt der Fall ist: Eine Kantonsregierung schreibt uns allen, zumindest den Mitgliedern der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, einen Brief, mit dem sie zu diesen Artikeln 37a und 37b ihren Unmut kundtut und vorschlägt, entsprechende Änderungen vorzunehmen. Der Clou: Vor wenigen Tagen haben wir eine Studie des Bundesamtes für Raumplanung erhalten, ein Rechtsgutachten zum Problem Flugfelder und Raumplanung. In diesem Gutachten wird eingehend auf die Problematik des Bewilligungsverfahrens eingegangen und auf die Probleme der Mitwirkung der Kantone aus raumplanerischer Sicht. Dieses Gutachten wurde im April 1992 publiziert – erst nachdem wir unsere Kommissionsberatungen durchgeführt hatten.

Ich ziehe aus dem Gesagten den Schluss, dass es im Interesse einer seriösen Gesetzgebungsarbeit angezeigt ist, die Artikel 37a und 37b an die Kommission zurückzuweisen. Die Kommission kann dann – in Kenntnis auch der neu eingebrachten Konzeptionen, die in der Kommission noch nicht vorlagen – dem Rat eine neue Vorlage unterbreiten, einen Vorschlag, der hoffentlich dann konsensfähig ist. Das wird meines Erachtens auch durchaus möglich sein.

Ich bitte Sie also, diesem Antrag auf Rückweisung an die Kommission zuzustimmen. Es ist ein Verfahren, das dieser Rat in solchen Situationen schon mehrfach gewählt hat. Aber wir würden unseriöse Gesetzgebungsarbeit leisten, wenn wir als Gesetzgeber jetzt aufgrund dieser sehr verschiedenen Konzeptionen – ohne Kenntnis der neuesten Gutachten, ohne Beratung dieser neuen Konzeption in der Kommission – den Artikel verabschiedeten.

Stimmen Sie bitte diesem Rückweisungsantrag zu.

Frau Robert: Nachdem Sie die Rückweisung des Gesetzes abgelehnt haben, habe ich mir gedacht, dass man noch retten müsse, was zu retten ist – im Interesse derer, die das, was wir hier beschliessen, ausbaden müssen; es sind Hunderttausende von Menschen, die in Zonen leben, die von unserer Gesetzgebung betroffen sind.

Ich möchte, dass wir die Artikel 37a und 37b heute nicht behandeln; darum habe ich diesen Streichungsantrag gestellt. Herr Vollmer hat gesagt, es sei alles noch unklarer als vor den Beratungen. Dass dem so ist, hat seine Gründe und ist tatsächlich ein wenig der Fluch der bösen Tat. Von der Verwaltung selber habe ich gehört, dass es eine Nacht-und-Nebel-Aktion war, wie die Artikel 37a und 37b in diese Teilrevision des Gesetzes aufgenommen wurden. Es ist auch hier schon als üble Zwängerei bezeichnet worden. Ich denke, wir haben jetzt die Folgen dieser Nacht-und-Nebel-Aktion und dieser Zwängerei zu tragen.

Wenn Herr Bundesrat Ogi gesagt hat, wir gingen seit Jahrzehnten so vor, dann macht das die Sache nicht etwa besser, sondern eher schlechter. Und ich denke, auch wenn man jahrzehntelang in einer gewissen Weise vorgeht, braucht es halt hin und wieder etwas «Gschpüri», wenn man mal anders vorgehen sollte. Das hat hier gefehlt. Es ist in diesem heiklen Bereich, der die Kompetenzen zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden tangiert, schon zuviel Geschirr zerschlagen worden. Wenn von Verwaltungs- und Bundesratsseite so unpsychologisch, fahrlässig unpsychologisch, vorgegangen wird, denke ich, dass wir uns als Volksvertreterinnen und Volksvertreter das nicht auch leisten können. Ich bitte Sie deshalb, diese Artikel bei der Gesetzesrevision auszuklammern.

Wir sind tatsächlich immer noch in einer direkten Demokratie – Hans Meier hat es gesagt –, auch wenn hier hin und wieder der Eindruck erweckt wird, dass viele, ausser am 1. August, damit nicht mehr viel anfangen können und die direkte Demokratie so rasch wie möglich über Bord werfen möchten.

Es wird kein Schaden verursacht, wenn wir diesen Artikel nicht behandeln und wir ihn entweder in die Kommission zurückgeben, wie das jetzt beantragt wurde, oder überhaupt nicht be-

handeln – im Gegenteil. Wir werden in nächster Zeit – auch ohne Totalrevision – bei diesem Gesetz wieder Anpassungen vornehmen müssen, und in der Zwischenzeit sollte die Chance wahrgenommen werden, mit den betroffenen Kantonen und Gemeinden, aber auch mit Anwohnervereinigungen, mit Umweltverbänden deren legitime Rechte sauber zu regeln. Eine solche saubere Regelung besteht heute schon nicht, und sie wäre mit der neuen Regelung noch viel weniger gegeben. Das ist, was die heutige Situation betrifft, zum Teil die Schuld der Kantone und nicht die des Bundes. Da kann ich Ihnen zustimmen. Aber ich denke, dass wir alle das gleiche Interesse daran haben, hier eine saubere Regelung zu finden.

Ich bin Bewohnerin der Stadt Bern, wohne also im Einzugsgebiet des Belpmoos. Die Flugzeuge fliegen über unsere Wohnquartiere, Herr Ogi, sie fliegen nicht über Ihre Wohngemeinde. Wunderbarerweise fällt ja der Verkehrslärm immer dort an, wo diejenigen, welche die Entscheide treffen, nicht wohnen.

Der Lärm, auch der Fluglärm, ist eine zunehmende Plage für unsere Wohngebiete. Er mindert die Lebens- und Wohnqualität für Hunderttausende von Menschen ganz entscheidend. Er hat auch negative Konsequenzen auf die finanzielle Lage der öffentlichen Hand, weil die Lebensqualität in den Städten und in den betroffenen Dörfern sinkt.

Herr Ogi, Sie haben gesagt, der Fluglärm stagniere. Er stagniert auf Ihrem Papier, aber über unsern Köpfen stagniert er überhaupt nicht. Ich habe die Zahlen vom Flugplatz Belpmoos. Der Fluglärm stagniert nicht, und nach den Prognosen wird es noch viel schlimmer. Zwischen 1990 und 1995 soll allein der Linienverkehr von 6500 auf 9500 Bewegungen zunehmen. Und das hören und spüren wir.

Sie haben gerühmt, dass wir punkto Lärm vorbildlich seien und weiss nicht was für Verbesserungen eingeführt hätten. Ich darf Ihnen sagen: Wir wissen auch, dass das Umwelt- und Heimatschutzgesetz gelten. Wir wissen, dass wir eine gültige Lärmschutzverordnung haben. Wir wissen, dass wir verbindliche Lärmzonen haben, und wir wissen, dass das alles nicht eingehalten wird. Für die Bevölkerung, die davon betroffen ist, ist das einfach ein Hohn. Die Realität im Belpmoos sieht so aus, dass bis heute kein Lärmkataster existiert; sie sieht so aus, dass praktisch in allen Gemeinden der Region eine massive Zunahme der Lärmimmissionen stattgefunden hat, dass nicht nur die Empfindlichkeitsstufe 2, sondern die Empfindlichkeitsstufe 3 in verschiedenen Gemeinden überschritten ist.

Ich bitte Sie, dafür zu sorgen, dass die schönen Worte auch ein wenig von Taten begleitet werden. Sie haben sehr oft die Worte ehrlich, fair, korrekt, transparent, offen gebraucht; das geht einfach nicht, Herr Bundesrat. Es geht nicht, dass man sich um geltendes Recht foutiert – wir erleben das im Einzugsgebiet des Flughafens – und dass man dann freie Hand und ein vereinfachtes Verfahren verlangt, um sich noch effizienter zu foutieren.

Ich bitte Sie deshalb: Stellen Sie diese Artikel 37a und 37b zurück, diskutieren Sie das mit allen Betroffenen aus, bis eine anständige, seriöse Lösung, die so demokratisch wie möglich ist, gefunden werden kann. Und zeigen Sie zuerst einmal, dass Sie die geltenden Gesetze wirklich einzuhalten gewillt sind, bevor Sie neue Gesetze und neue Erleichterungen verlangen, damit die geltenden Gesetze noch besser umgangen werden können.

Bircher Peter: Wir ergänzen nun das Luftfahrtgesetz 1948 und ändern gleichzeitig – ich möchte das einmal klarstellen – das Raumplanungsgesetz von 1979.

Ich muss eine Entschuldigung anfügen: Ich hätte diesen Antrag gerne in der Kommission gestellt, aber bekanntlich wurde kein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, und die Eingabe der Aargauer Regierung hat uns erst am 11. Mai erreicht. Die Eingabe des aargauischen Regierungsrates ist sehr fundiert. Sie trägt die Handschrift von Baudirektor Pfisterer, der im Raumplanungsrecht Spezialist ist und vor seiner regierungsrätlichen Tätigkeit auch als Bundesrichter amtierte.

Was will ich mit dem Streichungsantrag? Ich möchte vor allem auf eine Differenzierung hinweisen: Was neu im Artikel 37a vorgeschlagen wird, kann ich grossenteils gutheissen. Dort

geht es nämlich um die öffentlichen Interessen, um Gesamtinteressen des Landes, um nationale Flughäfen, um Regionalflugplätze, die konzessioniert sind, es geht um Militärflugplätze, es geht um Flugsicherungsanlagen. Das sind Dinge, wo man in guten Treuen der Meinung sein kann, der Bund solle mehr Kompetenzen haben und das Verfahren solle gestrafft werden. Was uns in der Kommission vorgeführt wurde – dass man im Fall Trasadingen für die Erneuerung eines Funkfeuers zehn Jahre brauchte, bis die Bewilligung erteilt werden konnte –, war wirklich eine Katastrophe. Da wäre ich für Strafung.

Aber mit Artikel 37b will man kleine Flugfelder und Helikopterflugplätze vom Raumplanungsgesetz ausnehmen. Wir alle in diesem Raum wissen, wie schwierig es ist, irgendwelche Baubewilligungen ausserhalb des Baugebietes nur schon für ein Bienenhäuschen zu erhalten. Nun soll hier – das war der Kern der Eingabe der Aargauer Regierung – für alle möglichen Flugplätze, für private Flugfelder in unserem Land ein so grosser Freiraum geschaffen werden: Wenn ich auf der Schweizer Karte, die uns in der Kommission ausgeteilt wurde, richtig gezählt habe, sind es mindestens 60! Und es ist noch eine sehr starke Entwicklung im Gange. Da gibt es dauernd Gesuche für solche neuen Flug- oder Helikopterlandeplätze.

Es wird in der Vorlage bejammert, der Bund habe zu wenig Koordinationsmöglichkeiten usw. Was diese privaten Flugfelder betrifft, bin ich der Meinung, der Bund habe – gerade über die Raumplanung – Koordinationsmöglichkeiten. Er kann Sachplanung betreiben, er kann Richtlinien herausgeben, er kann Konzepte herausgeben. Das alles kann man ja mit der Raumplanungsgesetzgebung! Denn das Raumplanungsgesetz ist gerade dafür geschaffen worden, zu koordinieren, auch im ländlichen Raum. Im Gebiet ausserhalb der Bauzonen soll nicht irgend etwas zugelassen werden.

Ich habe deshalb den Antrag gestellt, zumindest Artikel 37b zu streichen und hier die volle Wirkung des Raumplanungsgesetzes zu belassen. Mein Streichungsantrag würde sich erübrigen, wenn Sie Rückweisung an die Kommission beschliessen. Die Artikel 37a und 37b könnten nochmals gründlich überprüft werden, dann hätten wir eine Gesetzgebung, die ihren Namen verdient. Es geht hier um sehr elementare Mitwirkungsrechte, und es geht um die Wahrung der Autonomie der Gemeinden und Kantone in diesem sehr heiklen Punkt. Deshalb bitte ich Sie, zumindest Artikel 37b zu streichen oder das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen.

Steiger, Sprecher der Minderheit: Meine Anträge sind nur recht kleine Pflänzchen im Gestrüpp der Anträge zu den Artikeln 37a und 37b. Sie sollen bewusst machen, welche unglaubliche Provokation in den Absätzen 4 der Artikel 37a und 37b steckt. Die offizielle Fassung lautet: «Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.» Ich verlange statt dessen, dass auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen sind. Punkt! Vorhin haben Sie die Wasserfliegerei den Kantonen überlassen. Wo es jetzt ums Wichtige geht, soll das nicht gelten. Wenn Sie der Teilrückweisung gemäss Antrag Vollmer nicht zustimmen, möchte ich Ihnen die zwei von mir aus gesehen recht entlarvenden Abstimmungen über diesen Teilstreichungsantrag nicht ersparen.

Die beiden gleichlautenden Anträge für öffentliche Grossflugplätze und regionale Anlagen habe ich gestellt, nachdem in der Kommission in einer ziemlich chaotischen Diskussion ein Streichungsantrag zu den Artikeln 37a und 37b wieder zurückgezogen wurde. Es sollte hier wenigstens deutlich werden, wo die Differenz liegt.

Wir sind nicht bereit, kantonales Recht in den für die Betroffenen zentralen Fragen abzutreten. Heute braucht es zum Beispiel für eine Erweiterung des Flughafens Zürich-Kloten klar eine Gesamtplanänderung durch den Zürcher Kantonsrat. Das ist ein Prozedere, in dem die Öffentlichkeit breit und politisch wirksam Einfluss nehmen kann. In der jüngsten Ausgabe der im Kanton verteilten Publikumszeitschrift «Zürich Airport» erklärt die zuständige Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion, Hedi Lang: «Der Kanton führt zwar den Flughafen im Auf-

trag des Bundes, aber bei allfälligen Ausbauten entscheidet letztlich die Bevölkerung.» Wir wollen nicht, dass da irgendwelche Abstriche gemacht werden, dass womöglich sogar das Parlament ausgeschaltet werden könnte.

Herr Ogi hat uns hier und schon in der Kommission zwar beibringen wollen, dass mit der Revision in diesem Bereich überhaupt nichts passiere. Demnach sässen in der Aargauer Regierung lauter «Deppen», die Vorschläge für eine Gesetzesrevision nicht richtig lesen können. Denn im Brief der Aargauer Regierung gibt es ganz klare Aussagen, Einwände: Sie ist gegen die vorgesehene Verschiebung der Zuständigkeit in die ausschliessliche Kompetenz der Bundesbehörden, da diese sachlich nicht gerechtfertigt sei.

Wir sind also mit unseren Bedenken offensichtlich nicht allein. Ausdrücklich ist die Regierung des Kantons Aargau gegen diese Kompetenzverschiebung. Sie meldet auch bei ihren Regionalflughäfen wiederholt Meinungsverschiedenheiten mit dem Bazl, welches ein Schwergewicht auf flug- und sicherheitspolitische Aspekte lege, aber auf umweltrechtliche und raumplanerische Einwände kaum Rücksicht nehme. Eventuell – dies nebenbei bemerkt – wäre es einmal sinnvoll, die Flugvergünstigungen anzusehen, die Angestellte des Amtes für «Zivil-Luftfahrt» auch privat geniessen; vielleicht könnte das einiges in diesem Zusammenhang erklären.

Falls Sie die Absätze 1 dieser Artikel in der Kommissionsfassung und den Minderheitsantrag zu Absatz 4 annehmen würden, gäbe es einen Widerspruch; es wäre eine Bereinigung dieses Widerspruchs zwischen den Absätzen 1 und 4 notwendig. Jetzt steht zum Teil noch Behauptung gegen Behauptung. Wieviel an Mitbestimmung der Kantone geht mit dieser Gesetzesrevision tatsächlich verloren? Wieviel kann gesichert werden? Da ist noch sehr vielen in der Kommission und wohl auch hier im Rat sehr viel unklar geblieben. Das ist eben der Preis solcher Husch-husch-Uebungen; es war eine, Herr Ogi! Widersprüche in den Interpretationen müssten zumindest noch ausgeräumt werden. Das alles seriös zu prüfen, wäre, wenn es dann um eine Bereinigung dieses Widerspruches zwischen den Absätzen 1 und 4 ginge, sicher für den Ständerat als Zweitrat und als Kantonsvertretung eine speziell geeignete Aufgabe.

Ich ersuche Sie jedenfalls, diese Klärung möglich zu machen. Besser als mit dem Minderheitsantrag würde das allerdings mit der partiellen Rückweisung gemäss Antrag Vollmer erreicht.

Ich bitte Sie deshalb, primär diesem zuzustimmen.

Ledergerber: Herr Bundesrat Ogi, Sie haben dieses Geschäft wie gewohnt mit viel Engagement, mit Verve und mit Ueberzeugungskraft vor dem Rat vertreten. Sie haben jedoch ein paar Punkte angeführt, die meines Erachtens einer Korrektur bedürfen. Sie haben gesagt, der Flugverkehr in diesem Land habe sich doch nicht dramatisch entwickelt. Da muss ich Ihnen sagen: Gemäss meinen Statistiken haben wir in den letzten Jahren Zuwachsraten von 6 bis 7 Prozent gehabt – d. h. eine Verdoppelung innert zehn Jahren –, und die Prognosen sehen eher noch schlimmer aus, im Zusammenhang u. a. auch mit den Europäischen Gemeinschaften. Eine Verdoppelung innert zehn Jahren ist eine dramatische Entwicklung in einem Infrastrukturbereich mit derartigen Auswirkungen, wie sie der Flugverkehr mit sich bringt.

Ich glaube, viele der Befürchtungen, die heute geäussert worden sind, muss man vor dem Hintergrund dieser Dynamik verstehen. In zehn Jahren wird das Bedürfnis nach Flugplätzen völlig anders sein als heute. Da hat man zu Recht eine gewisse Angst, dass man dann später das Nachsehen hat, wenn man jetzt Kompetenzen aus der Hand gibt.

Sie haben in einem zweiten Punkt gesagt, es hätten Anhörungen stattgefunden. Ich weiss von mehreren Kantonsregierungen, dass sie von diesem Geschäft aus dem Bundesblatt erfahren haben, dass sie keine Stellung genommen haben und dass die vielzitierte Eingabe der Kantonsregierung von Aargau eine Ausnahme ist; die anderen Kantone haben offenbar noch gar nicht gemerkt, was auf sie zukommt.

Ein dritter Punkt: Auch die Anhörung der Luftfahrtkommission hat nicht stattgefunden. Ich habe mit mehreren Vertretern der

Luffahrtkommission gesprochen; sie haben mir versichert, man habe in ihrer Kommission dieses Geschäft nicht behandelt. Da steht Aussage gegen Aussage. Zumindest muss man sagen, dass man hier offenbar bei der Erarbeitung der Vorlage wesentliche Verfahrensmängel begangen hat.

Eine vierte Aussage – das scheint mir die wichtigste zu sein –: Sie haben gesagt, es sei einfach nicht wahr, was behauptet werde; es finde hier keine Kompetenzverschiebung weg von den Kantonen statt, und Sie haben das mit grosser Ueberzeugung und Lautstärke versichert. Da bitte ich Sie einfach, den Text zu lesen, wie er in den Artikeln 37a und 37b formuliert ist. Da steht deutlich: «Im Rahmen des bundesrechtlichen Bewilligungsverfahrens wird abschliessend über Standort, Grösse und Betriebsumfang des Flugplatzes sowie über alle luftfahrt-spezifischen Belange entschieden. Diesbezüglich sind keine Bewilligungen nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung und nach kantonalem Recht erforderlich.» Bis heute waren diese kantonalen Bewilligungen erforderlich. Die raumplanerische Festlegung der Flugfelder und auch der Flugplatzareale für öffentliche und private Flugplätze lag in kantonaler Kompetenz.

Hier findet eindeutig eine Kompetenzverschiebung statt, das ist nicht zu bezweifeln. Selbst wenn in Zukunft die Kantonsregierungen angehört werden sollten, ist es doch so, dass die kantonalen Parlamente, die bis jetzt die kantonalen Richtpläne bestimmt und festgesetzt haben, in diesem Verfahren keinen Platz mehr haben. Herr Bundesrat, obwohl ich sonst oft geneigt bin, Ihnen zu glauben, muss ich Sie hier daran erinnern, dass Sie selber dem Kanton Aargau einen Brief auf dessen Eingabe geschrieben haben und darin davon sprechen, dass die vorgeschlagene Verschiebung der Raumplanungskompetenzen von den Kantonen zum Bund unter diesem Aspekt an Wichtigkeit verliere! Sie sprechen also selber von einer Kompetenzverschiebung, und diese Kompetenzverschiebung scheint mir à la longue für die Kantone und die betroffenen Gemeinden dramatisch zu sein.

Der fünfte Punkt, den ich erwähnen möchte: Sie sprechen davon, dass in den letzten Jahren keine neuen Bewilligungen erteilt worden seien. Das zeigt eben, dass gerade in diesem Bereich heute ein Wildwuchs besteht. Ich erinnere Sie an Sitten, das heute als Regionalflugplatz benutzt wird. Sitten hat keine Konzession, ist ein Militärflughafen, der auch zivil benutzt wird. Sie kennen das besser als ich. Ich erinnere Sie daran, dass Altenrhein, das heute als Regionalflughafen mit internationalen Linien benutzt wird, keine Konzession hat. Ich erinnere Sie an Agno, das keine Konzession hat. Da ist es doch kein Wunder, wenn keine neuen Bewilligungen erteilt wurden. Man hat einfach dem Laisser-faire gehuldigt.

Es handelt sich auch nicht, Kollege Binder, um eine Lex Zürich. Es geht nicht um den Flughafen Kloten, sondern – Herr Peter Bircher hat das sehr deutlich gesagt – wir haben in der Schweiz 50 bis 60 Flugplätze und Flugpisten, und um diese geht es. Es gibt kaum einen Kanton – vielleicht mit Ausnahme des Kantons Appenzell Innerrhoden –, der keine Flugpisten hat und der nicht von dieser Kompetenzverschiebung betroffen ist.

Ich habe Ihnen deshalb hier einen Antrag vorgelegt, den ich als Eventualantrag zum Streichungsantrag von Frau Robert verstehe. Wahrscheinlich ist es die eleganteste Lösung, heute zu sagen: Wir verzichten auf die Aenderung dieser Artikel im jetzigen Zeitpunkt, und bei der Gesamtrevision nehmen wir das Ganze auf und bearbeiten es sauber. Wenn das vom Rat nicht akzeptiert wird, schlage ich Ihnen vor, diesen Anträgen zu den Artikeln 37a, 37b und 37c, wie sie Ihnen vorliegen, zuzustimmen oder die Artikel 37a und 37b zur detaillierten Beratung an die Kommission zurückzuweisen.

Was will ich mit diesen Vorschlägen? In Artikel 37a mit Randtitel b schlage ich Ihnen vor, dass wir die Raumplanungskompetenz der Kantone deutlich festschreiben, gemäss dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979, indem den Kantonen die Kompetenz für die raumplanerische Festlegung zugewiesen wird. Allerdings sind sie verpflichtet, die Nutzungsplanung im Einvernehmen mit dem Bund zu betreiben und in diesem Rahmen Standort, Grösse und Betriebsumfang festzulegen. Sie berücksichtigen im Rahmen ihrer Planung den regionalen Bedarf an Flugfeldern, und dort sollen sie autonom sein.

Ich bin der Meinung, dass es gerechtfertigt ist, zwischen öffentlichen Flugplätzen, die dem interkontinentalen und internationalen Verkehr dienen, und den Flugfeldern, die oft nur regionale oder nationale Bedeutung haben, einen Unterschied in der Kompetenzzuweisung zu machen. Dass die Kompetenzen für beide unterschiedlich geregelt werden sollten, dafür hätte ich Verständnis, aber im ganzen Gesetz findet sich bis heute keine Definition der Begriffe. Was sind «öffentliche Flugplätze», was sind «nichtöffentliche Flugplätze»? Auch hier haben wir einen Mangel, den wir dann vielleicht in der Gesamtrevision beheben können.

Ich schlage Ihnen vor, in Artikel 37b das Konzessionsverfahren für die öffentlichen Flugplätze so zu regeln, dass die raumplanerischen Belange bei den Kantonen bleiben, aber keine zusätzlichen Bewilligungen nach kantonalem Recht erforderlich sind und alles übrige – wie vorgeschlagen – beim Bund liegt. Das ist die heutige Regelung.

Und ich schlage Ihnen in Artikel 37c vor – betreffend die andern Flugplätze, das sind die erwähnten 50 Pisten und Helikopterlandeplätze –, dass der Bund über alle luftfahrtspezifischen Belange entscheiden soll, dass die raumplanerischen Festlegungen der Kantone jedoch verbindlich sind. Das scheint mir eine logische Lösung zu sein, die den legitimen Interessen der Kantone und der betroffenen Gemeinden entgegenkommt.

Herr Bundesrat, Sie können mit Sicherheit davon ausgehen, dass der Entwurf, so wie er heute vorliegt, beachtliche Unruhe stiften wird, dass sehr viele Kantone damit nicht einverstanden sind und dass spätestens der Ständerat eine andere Gewichtung der Vorlage vornehmen wird.

Ich bitte Sie, meinem Antrag als Eventualantrag zum Streichungsantrag Robert zuzustimmen.

Herczog: Nach all diesen Detailanträgen bitte ich Sie im Namen der SP-Fraktion, die Artikel 37a und 37b an die Kommission zurückzuweisen. Ich bitte Sie auch, eine kurze Bestandaufnahme über das Geleistete vorzunehmen.

Wir stellten uns in der Kommission – weil wir wussten, dass die Artikel 37a und 37b über das Bewilligungsverfahren ein entscheidendes Stück dieser Beratungen bzw. dieser Revision darstellen – die Frage: Was war bisher, und was wird geändert?

Ich habe hier die Unterlagen, die wir von der Verwaltung bekommen haben. Dort heisst es – auf den berühmten Proki-Folien –: «klare Bundeszuständigkeit, einheitliches Verfahren, kurze Verfahrensdauer»; also eigentlich eine technokratische Lösung, die wir nicht angestrebt haben.

Die Antworten waren eigentlich bis zum Schluss unbefriedigend, und entsprechend kamen – wie Sie sehen – die Anträge auf der Fahne heraus. Für mich persönlich und für die Fraktion hat sich erst nach den Beratungen in der Kommission gezeigt, aufgrund der Eingaben – z. B. der Aargauer Regierung –, dass eine derartige Revision der Artikel 37a und 37b einen absoluten Einschnitt in die kantonale Planungshoheit bedeutet, was so nicht geht.

Wir haben einen Streichungsantrag von Leni Robert und einen anderen von Peter Bircher, wir haben einen neuen Konzeptvorschlag von Elmar Ledergerber, einen Vorschlag, der das ganze Raumplanungsverfahren wieder neu aufrollen möchte. Ich bin der Ansicht, dass wir nicht pressieren müssen – ich sehe es nicht ein, ich habe es damals in der Kommission nicht eingesehen, und Herr Bundesrat Ogi müsste noch erklären, weshalb es dermassen pressiert.

Wir können doch auf alle Fälle die Artikel 37a und 37b aufgrund eines Rechtsgutachtens beraten – wir konnten leider mit Herrn Bundesrat Ogi diesen Dialog in der Kommission nicht führen, da er bei den Beratungen dieses Artikels nicht dabei war. Das Gutachten sollte folgende Fragen klären: Was war? Was wird neu? Wie sollen wir vorgehen? Damit ermöglichen wir den Kantonen und Gemeinden, ihr normales demokratisches Mitbestimmungsrecht effektiv wahrzunehmen.

Ich bitte Sie dringend, dass wir hier nicht politisch unmögliche Situationen und Ausgangslagen schaffen, sondern mittels des Rückweisungsantrags Vollmer die Artikel 37a und 37b an die Kommission zurückweisen. Wir werden sie nochmals mit

kühlem Kopf beraten und Ihnen einen neuen Vorschlag präsentieren.

M. Cavadini Adriano: En ce qui concerne les propositions de renvoi à la commission, je pense que nous pouvons prendre une décision étant donné que, sur ces points, cette dernière a discuté longuement et a reçu une documentation exhaustive de la part de l'administration.

Avec ces deux articles, nous nous trouvons face à une question de procédure. Il existe actuellement des procédures parallèles qui ne créent que des problèmes et qui retardent des décisions indispensables, non seulement dans le domaine de l'agrandissement des aérodromes, mais surtout dans celui des installations de sécurité. La procédure proposée par les articles 37a et 37b est claire. Elle donne aux populations intéressées, aux cantons et aux communes la faculté de se prononcer sur les problèmes soulevés et de plus, une fois la décision prise, de faire recours auprès du Tribunal fédéral. Je crois donc qu'on tiendra compte des intérêts des cantons et des communes intéressés.

En outre, il n'y aura plus cette confusion de procédure qui a conduit à des situations aberrantes, comme on l'a montré dans le message avec le radio-phare de Trasadingen pour lequel la procédure de remplacement de l'infrastructure a pris dix ans, de 1979 à 1989. Alors, si pour une question de nouvelles techniques et de nécessité d'adaptation d'installations de sécurité, on applique une procédure qui permet un blocage pendant dix ans, on peut se demander si elle est acceptable. Non seulement les intérêts particuliers doivent être pris en considération, mais également ceux des passagers des avions qui doivent pouvoir voler et atterrir dans des aérodromes sûrs, disposant d'installations techniques adaptées à l'évolution. Cet exemple, présenté en commission, nous a convaincus que la solution proposée, tout en respectant les différentes parties considérées, est nettement meilleure que celle en vigueur aujourd'hui.

L'article 37b tient compte de manière plus importante du site, de la taille et du volume d'exploitation de l'aérodrome. Il y a donc aussi cet élément supplémentaire par rapport à l'article 37a. Je pense qu'avec cette formulation on donne encore plus de poids aux cantons et aux communes qui pourront se prononcer. Elle permettra de mieux tenir compte des intérêts des aérodromes non publics.

En tant que Tessinois, j'avais soumis ce projet de loi au canton pour avoir son opinion, puisque nous avons l'aéroport d'Agno. Je peux vous dire que les craintes évoquées ici par les auteurs des propositions de renvoi ou de minorité n'ont pas été considérées par le canton du Tessin. On m'a affirmé clairement que cette procédure pouvait être acceptée dans la formulation soumise par la commission et le Conseil fédéral.

Le groupe radical vous invite donc à rejeter les propositions de renvoi à la commission et à soutenir celles que nous avons discutées longuement et qui sont issues des débats de la commission.

Baumberger: Die CVP-Fraktion möchte bei der Beurteilung dieser beiden Artikel klar zwischen den öffentlichen Flugplätzen, den Flugplätzen des nationalen Interesses, und den übrigen Flugplätzen unterscheiden. Insofern besteht eine gewisse Parallelität – wenigstens in der Ausrichtung, wenn auch nicht in den Einzelheiten – mit dem Antrag, den Kollege Ledergerber gestellt hat.

Ich komme zunächst zu den Flugplätzen des nationalen Interesses, Artikel 37a. Hier geht es um zwei Dinge: einerseits darum, neu eine ausschliessliche Bundeszuständigkeit zu schaffen, währenddem bisher auch Bewilligungen von Kantonen oder Gemeinden erforderlich waren; es geht zweitens um die Koordination der Bewilligungsverfahren. Während dieser zweite Aspekt, die Frage der Koordination, an sich unbestritten sein dürfte – ich möchte darauf aufmerksam machen: unbestritten, aber nicht sehr einfach bei konkurrierenden Kompetenzen –, ist die Schaffung der ausschliesslichen Bundeszuständigkeit der Stein des Anstosses.

Uns scheint diese ausschliessliche Bundeskompetenz bei Flugplätzen des nationalen Interesses ausgewiesen. Es gibt

dafür vielleicht drei wesentliche Gründe:

1. Wir müssen bei aller Anerkennung der Vorteile der innerstaatlichen Kleinheit unseres Landes anerkennen, dass gewisse Anpassungen von Zeit zu Zeit – gemessen an der jeweiligen Aufgabe – einfach unerlässlich sind. Wir müssen im Gesamtinteresse sachkonform entscheiden können; andernfalls werden wir es zunehmend schwerer haben – auch im internationalen Kontext. Zu dieser Ueberprüfung unserer Innerstaatlichen Kleinheit gehört eben die Frage der Kompetenzzuordnungen.

2. Es wurde heute bereits gesagt, dass die Schweiz als Binnenstaat ganz ausserordentlich auf diesen internationalen Flugverkehr angewiesen ist, sie muss rasch und koordiniert handeln können, wenn Verbesserungen der Anlagen und dergleichen notwendig sind. Wir können uns da jahrelange Verfahrensfristen nicht mehr leisten.

3. Wir wissen alle, dass die Standorte dieser öffentlichen Flugplätze heute vorgegeben sind. Ich glaube, wir müssen mit diesen nun einmal gegebenen Standorten – angesichts des Umfeldes gibt es keine anderen Standorte, die zur Verfügung stehen – nun einfach leben.

Dass man letztlich für die Konzessionierung der Flugplätze das System aus dem Eisenbahnrecht übernommen hat, ist meiner Meinung nach aufgrund der dort gemachten Erfahrungen durchaus zweckmässig. Es geht in beiden Fällen – immer beschränkt auf Artikel 37a – um nationale Aufgaben.

Die Mitwirkung der Betroffenen liegt auch uns am Herzen. Wir haben in Absatz 3 die Anhörung geregelt. Wir haben dann in Absatz 4 die Berücksichtigung der Anträge, die gestützt auf kantonales Recht erfolgen, jedenfalls dann, wenn Bau und Betrieb nicht übermässig beeinträchtigt werden. Es geht also nicht einfach darum, dass jede Beeinträchtigung genügt, sondern es geht um übermässige Beeinträchtigungen. Da scheint uns eine solche Interessenabwägungen bei diesen weniger Flugplätzen, von denen ich jetzt spreche, vertretbar zu sein.

Letztlich haben wir auch wieder analog zum Eisenbahnrecht die kantonalen und kommunalen Kompetenzen für Nebenanlagen, die nicht direkt zum Betrieb gehören.

Zum Rechtsschutz: Auch diese Verwaltungsentscheide können letztinstanzlich ans Bundesgericht weitergezogen werden.

Was ist nun in diesem Lichte vom Antrag Ledergerber zu halten? Ich habe Ihnen gesagt: Die raumplanerischen Aspekte – ich komme bei Artikel 37b noch darauf zurück – liegen auch uns am Herzen, ebenso die föderalistischen Aspekte. Der Antrag Ledergerber stülpt indessen die raumplanerischen Anliegen umfassend über beide Aspekte des Bewilligungsverfahrens, und er behält in Absatz 2 zwingende Festlegungen des kantonalen Rechtes zwingend vor. Er legt im Absatz 3 fest, dass eben die Kantone – wenn auch im Einvernehmen mit dem Bund – Standort, Grösse und Betriebsumfang festlegen. Ich glaube, das geht zu weit. Aus demselben Grunde kann auch dem Minderheitsantrag Steiger nicht zugestimmt werden. Damit könnten aus regionaler Sicht die nationalen Interessen unterlaufen werden.

Bei Artikel 37b sieht das für uns etwas anders aus, weil hier tatsächlich die föderalistischen Elemente mehr Bedeutung haben, weil man lokale und regionale Interessen auch auf der Raumplanungsebene koordinieren kann und weil Artikel 37b heute juristisch sehr unklar gefasst ist: Das Verhältnis zwischen luftfahrtspezifischen, raumplanerischen und baupolizeilichen Aspekten ist nicht wirklich geklärt.

Die CVP-Fraktion empfiehlt Ihnen daher unter Würdigung dieser Aspekte, Artikel 37a in der Fassung der Kommissionmehrheit anzunehmen, diesem also heute zuzustimmen, Artikel 37b aber zweckmässigerweise zur Ueberarbeitung an die Kommission zurückzuweisen.

Ich bitte den Herrn Vizepräsidenten, über die Artikel 37a und 37b separat abstimmen zu lassen.

M. Poncet: La discussion concernant les articles 37a et 37b pose deux problèmes différents. Le premier est celui de savoir qui doit être compétent pour délivrer l'autorisation d'exploiter ou de créer ou de modifier un aérodrome public ou non public. De toute évidence, cela ne peut pas être de la compétence du

canton. On ne peut pas concevoir, même pour des aérodromes de petite dimension, que la procédure d'autorisation, sous l'angle de la protection de la sécurité du trafic aérien par exemple, ne soit pas la même pour un aérodrome à Gruyère que pour un aérodrome à Birsfelden. Sur le principe donc, la compétence cantonale doit être exclue, et en bonne logique, celle-ci ne pouvant être admise, il faut retenir la compétence de la Confédération, faute de quoi on arrive nécessairement à des chevauchements de compétences.

On peut d'ailleurs se demander si, en partie en tout cas, la véritable intention des opposants aux dispositions ressorties des travaux de la commission n'est pas précisément de maintenir un système dans lequel, grâce aux chevauchements de compétences, il est possible, par des recours protéiformes et dirigés dans différentes directions, de s'opposer à la création d'un radio-phare pendant dix ans, d'empêcher la modification d'un aérodrome ou celle d'un aéroport.

Le système retenu par la majorité de la commission est en substance le suivant: selon la procédure régissant les aérodromes publics, la Confédération a la totalité de la compétence, sauf pour les installations qui ne sont pas complètement ou pas principalement destinées à l'exploitation de l'aérodrome. En revanche, pour les autres aérodromes: Gruyère, Ecuwillens, etc., la compétence fédérale est moins exclusive.

Le système choisi est, à l'évidence, celui qui, juridiquement, est le meilleur. Il évite, je le répète, les chevauchements de compétences et les recours multiples. Par conséquent, le problème qui se pose est celui de savoir si, dans les dispositions proposées aujourd'hui, on doit admettre que l'on peut faire confiance à l'autorité fédérale pour prendre en compte, dans la procédure d'autorisation, les intérêts des cantons, des communes et des populations concernées. En d'autres termes, il s'agit de savoir si l'on peut accorder au département de M. Ogi la même présomption de bonne foi que le Code civil reconnaît à chacun d'entre nous. Nous partons de l'idée qu'il faut admettre qu'une autorité procède de bonne foi et que ce n'est pas parce que le mécanisme des compétences est tranché en faveur de la Confédération que nécessairement on «passera par-dessous la jambe» les intérêts des cantons, des communes ou des opposants. Bien au contraire; un certain nombre d'exemples récents dans ce domaine ont été évoqués en commission.

Nous pensons donc que le transfert de compétences à l'autorité fédérale est justifié pour des considérations juridiques et d'opportunité, qu'il ne comporte aucun risque sur le plan du respect des minorités, problème qui nous tient à cœur. Pour toutes ces raisons, le groupe libéral se rallie aux propositions de la majorité et vous invite à écarter celles de la minorité et de M. Ledergerber.

Binder: Bisher hatten wir verschiedene Bewilligungsverfahren für die gleiche Sache, zum einen über die Gemeinden, zum anderen über die Kantone und letztlich über den Bund. Dadurch entstanden Doppelspurigkeiten, Unübersichtlichkeiten und vor allem überlange Verfahren. Ich denke, die heutige Lösung, die wir und der Bundesrat Ihnen vorschlagen, ist gegenüber dem alten Zustand eine Verbesserung. Bis heute wussten auch viele Leute nicht, in welchem Moment sie von ihrem Rechtsmittel Gebrauch machen konnten. Oftmals mussten Leute, die von diesen Rechten Gebrauch machten, feststellen, dass sie den Zeitpunkt verpasst hatten. Dies kann beim vorgeschlagenen Verfahren nicht mehr passieren, weil wir nur noch eines haben. Wer zur Beschwerde legitimiert ist, hat jederzeit auch die Möglichkeit, Beschwerde beim Bundesgericht einzureichen.

Dieses Verfahren ist gegenüber dem raumplanerischen Verfahren immer noch viel schneller. Das wollen wir schliesslich. Wohin das Raumplanungsgesetz hin und wieder führt, das werden Sie, ein jeder in seiner Gemeinde, an Beispielen selber am besten feststellen können. Es führt zu überlangen Verfahren, zur Verhinderung der Realisierung von vernünftigen Anliegen.

Erstaunt bin ich unter dem Aspekt des SP-Sturms nach Brüssel eigentlich nur über den plötzlichen Föderalismuschwung der SP. Ich meine, wenn wir dem Antrag Ledergerber zustim-

men, verhindern wir hier mehr als nur das Deregulieren. Ich bin der Meinung – das hat Herr Poncet auch sehr eindrücklich gesagt –, wir können dem Staat vertrauen, vor allem auch unter dem Aspekt des Artikels 31b. Ich vertraue auf die Vernünftigkeit des Staates, und ich bin überzeugt davon, dass der Staat unter diesem Aspekt nicht Bewilligungen erteilen wird, bei denen er von vornherein – das ist ja die Befürchtung – Beschwerden riskieren muss.

In diesem Sinn empfiehlt Ihnen die SVP-Fraktion Zustimmung zu den Artikeln 37a und 37b in der Fassung des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit.

Fischer-Seengen: Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen und die Streichungs-, Abänderungs- und Rückweisungsanträge abzulehnen. Die Tendenz, Werke von nationalem Interesse zu verhindern, nimmt immer mehr zu. Das Sankt-Florians-Prinzip feiert Urstände. Alle wollen die Vorteile, niemand will die Nachteile. Unser heutiges Verfahrensrecht fördert diese Tendenz in vielen Bereichen. Um die um sich greifende Verhinderungspolitik einzudämmen, müssen wir im Verfahrensrecht einen Riegel vorschieben. Wir müssen neue Verfahren schaffen. Bei den Bahnlinien haben wir solchen neuen Verfahren bereits zugestimmt. Ich glaube, dass dies positive Auswirkungen hat. Auch die Infrastruktur der Luftfahrt liegt im nationalen Interesse, ist eine nationale Aufgabe. Deshalb müssen wir auch hier die Verfahren straffen, vereinfachen und vermehrt Transparenz schaffen. Die kommunalen und kantonalen Interessen, speziell bei der Raumplanung, müssen im Bundesverfahren berücksichtigt und einbezogen werden. Dem Aspekt der Raumplanung wird vom Bund auch mit dem Flugplatzkonzept Rechnung getragen. Der Rechtsschutz der Bürger ist gewährleistet, ja er wird sogar geringfügig ausgebaut, indem eine Beschwerdemöglichkeit an das Bundesgericht geschaffen wird. Die Verfahrenshürden für Werke von nationalem Interesse müssen abgebaut werden, ohne dass wesentliche rechtsstaatliche Prinzipien verletzt werden. Dem tragen der Entwurf des Bundesrates und der Antrag der Kommissionsmehrheit Rechnung.

Ich bitte Sie, diesem Vorschlag zuzustimmen.

Wanner, Berichterstatter: Ich bitte Sie namens der Kommissionsmehrheit, unserer Fassung respektive derjenigen des Bundesrates zuzustimmen.

Das Konzept respektive der Antrag unseres Kollegen Ledergerber lag der Kommission weder in dieser noch in ähnlicher Form vor. Anders gesagt: Wir sind nicht in der Lage, dieses Konzept jetzt schlüssig zu beurteilen und enthalten uns daher einer sachlichen Wertung.

Herr Vollmer hat beantragt, die Artikel an die Kommission zurückzuweisen. Er hat das Wort «Verwirrung» gebraucht, es sei eine etwas wirre Situation entstanden; aber ich glaube, letztlich ist es eine Folge unterschiedlicher Standpunkte. Ich möchte damit sagen: Allein mit der Rückweisung haben Sie die Probleme nicht gelöst; sie wird dann immerhin eine intensive sachliche Auseinandersetzung mit sich bringen.

Den Antrag Robert bitte ich abzulehnen, weil wir der Auffassung sind, dass hier durchaus ein Handlungsbedarf besteht. Es ist von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen worden; ich nehme an, Herr Bundesrat Ogi wird das auch noch tun.

Etwas überrascht bin ich von der Äusserung von Herrn Steiger, wir hätten eine chaotische Diskussion geführt. Das ist eine Frage der Beurteilung, ich habe die Diskussion immerhin als anregend empfunden.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, bei der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu bleiben. Falls Sie das nicht tun wollen, das heisst, wenn diese Fassung abgelehnt wird, dann bitte ich Sie, dem Antrag Vollmer auf Rückweisung an die Kommission zuzustimmen und nicht dem Antrag Robert auf Ausklammerung dieses Artikels 37 aus der laufenden Teilrevision des Luftfahrtgesetzes.

M. Béguelin, rapporteur: Comme vous l'aurez remarqué, nous sommes maintenant en plein dans la zone de turbulence. Je vais essayer de clarifier les choses.

Premièrem, l'article 37a concerne les aérodròmes publics d'importance nationale qui sont soumis à concession alors que l'article 37b concerne les champs d'aviation avec autorisation. On se trouve devant une situation tout à fait paradoxale, où l'aérodròme d'Agno, dont le trafic commercial est important, n'a pas de concession, ce qui signifie qu'officiellement ce n'est qu'un champ d'aviation. Deuxièmement, selon l'administration, les buts de la révision sont les suivants: tout d'abord réintroduire le rôle prioritaire constitutionnel de la Confédération lors de l'élaboration et des modifications d'une politique globale en matière de navigation aérienne; renforcer le principe selon lequel la garantie d'une infrastructure en matière de navigation est d'intérêt national et, par conséquent, est une tâche prioritaire nationale; élaborer des compétences claires, incontestées et unifiées; en revenir à une procédure simple, transparente et rapide; aménager les moyens juridiques au strict nécessaire en matière de protection du droit; enfin, introduire la possibilité que des décisions administratives de dernière instance puissent être examinées par le Tribunal fédéral.

En ce qui concerne les propositions de renvoi Vollmer, Robert et Bircher Peter, nous n'en avons pas discuté dans le cadre de la commission. Il s'agit de propositions nouvelles qui visent à approfondir quelques aspects du dossier, dont le nouveau concept développé dans la proposition Ledergerber constitue sans doute l'un des éléments.

La majorité de la commission vous invite donc à suivre les textes officiellement proposés et acceptés par le Conseil fédéral. Parmi les trois propositions de renvoi, au cas où vous ne seriez pas d'accord de suivre la majorité de la commission, et pour manifester une certaine ouverture, le président et le vice-président de votre commission ont une sympathie marquée pour la proposition Vollmer de renvoi à la commission. Quant aux deux propositions de minorité Stelger, elles ont été rejetées par 12 voix contre 3 pour l'article 37a et par 11 voix contre 3 pour l'article 37b.

Bundesrat Ogi: Aufgrund der Diskussion will ich trotz allem noch einmal das bundesrätliche Konzept in Erinnerung rufen. Worum geht es? Es geht darum, aufgrund schlechter Erfahrungen die verfassungsgemässe Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer gesamtschweizerischen Luftfahrtinfrastruktur-Politik wiederherzustellen. Es geht darum, die Tatsache zu bekräftigen, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur für die Luftfahrt im nationalen Interesse liegt, somit primär eben Aufgabe des Bundes ist. Es geht darum, wieder klare, unmissverständliche, einheitliche Zuständigkeiten zu schaffen. Es geht darum, die Flugsicherungsanlagen zu verbessern; es geht darum, einfache, transparente und zügige Verfahrensabläufe zu schaffen, den Rechtsschutz auf die unabdingbar notwendige Stufe zurückzuführen, und schliesslich geht es darum, die Möglichkeit zu schaffen, dass Verwaltungsentscheide in diesem Bereich neu dem Bundesgericht zur Ueberprüfung unterbreitet werden können.

Insbesondere aber wollen wir Zuständigkeiten regeln. Verfahrensabläufe müssen in der Zukunft verständlicher und überschaubarer sein, und sie müssen nachvollziehbar sein. Die heutige Situation ist so kompliziert, dass bald nicht einmal mehr die Juristen drauskommen. Wenn Sie mich als Nicht-Juristen fragen, nach viereinhalb Jahren Tätigkeit in meinem Amt, da muss ich sagen: Wenn ich zwei Juristen auf ein solches Problem anspreche, dann bekomme ich in der Regel drei Meinungen. Zwei Juristen – drei Meinungen.

Es müssen Rechtsgutachten erstellt und Gerichte bemüht werden, und wir können nicht realisieren, wir können nicht anpassen.

So kann es doch nicht weitergehen. Wir müssen das durch Jahre gewachsene Verfahrens- und Zuständigkeitsgestrüpp wieder lichten. Diese Verkrustung müssen wir entfernen. Es ist praktisch nicht mehr zu verantworten. Es müssen also nach den vielen Worten, die auch Sie verlangt haben, endlich Taten folgen. Wir müssen, so darf ich das zusammenfassen, eine bürgernähere Gesetzgebung schaffen. Wir sollten jetzt diese Chance nutzen.

Eines der Mittel dieses Konzeptes ist natürlich, die Zuständigkeit beim Bund zu konzentrieren; darum geht es bei den Artikeln 37a und 37b in erster Linie. Insbesondere auch die raumplanerischen Aspekte sollen bei allen Flugplatzkategorien durch den Bund abschliessend geprüft werden können. Bei den öffentlichen Flugplätzen, den Flughäfen, und den Flugsicherungsanlagen ist das heute – durch die Gerichtspraxis bestätigt – schon so, hier bringen wir also nichts Neues. Aber bitte nehmen Sie das nicht zurück, machen Sie es nicht schlechter! Es ist eine Klarstellung der heutigen Situation.

Bei den anderen Flugplätzen, den Flugfeldern, möchten wir das nun auch einführen, das ist unsere Vorstellung. Da sind wir nicht der gleichen Auffassung; ich komme noch auf Ihren Antrag zurück, Herr Ledergerber.

Nur wenn wir das so handhaben, können wir eine vernünftigere, gesamtschweizerische Flugplatzpolitik betreiben. Der Bundesrat hat bereits den Auftrag erteilt, auch ein neues nationales Flugplatzkonzept zu erarbeiten. Auch die kleinen Flugplätze erfüllen darin eine Funktion. Wir können diese Funktion vom Bund aus steuern. Wenn Sie das in die Hände der einzelnen Kantone legen, dann wird das sehr unterschiedlich gehandhabt.

Der Uebergang der Raumplanungskompetenz, auch bei den Flugfeldern, von den Kantonen zum Bund ist sachlich durchaus gerechtfertigt und auch verfassungsmässig absolut zulässig (Art. 37ter BV). Da es sich beim Flugplatzkonzept um einen Sachplan des Bundes im Sinne des Raumplanungsgesetzes handelt, ist auch die Mitsprache und Mitwirkung der Kantone und der Gemeinden absolut gewährleistet.

Darf ich noch einmal zusammenfassen? Artikel 37a, Flughäfen: Im Konzessionsverfahren werden sämtliche Belange geprüft und entschieden. Es gibt also eine umfassende Bundeskompetenz bei den Flughäfen. Es geht hier u. a. um Zürich, Genf, Bern und Sitten. Artikel 37b, Flugfelder: Im bundesrechtlichen Bewilligungsverfahren werden nicht alle Belange geprüft; es wird nur über Standort, Grösse und Betriebsumfang des Flugplatzes sowie über alle luftfahrtspezifischen Belange entschieden. Bei Flugfeldern gibt es also nicht in gleicher Weise wie bei Flughäfen eine umfassende Bundeskompetenz. Das ist sehr, sehr wichtig; ich möchte das auch den Herren Baumberger und Peter Bircher sagen.

In bezug auf den Rückweisungsantrag: Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Dem Kommissionsantrag zu Absatz 2 der Artikel 37a und 37b kann der Bundesrat zustimmen. Es ist eine klarere Fassung, eine Vereinheitlichung der Rechtswege.

Zum Minderheitsantrag Steiger: Wir machen Ihnen beliebt, ihn abzulehnen. Hier geht es darum – einfach ausgedrückt –, ein kantonales Vetorecht zu schaffen. Der Bundesrat ist der Meinung, dass bei der Luftfahrtinfrastruktur ein kantonales Vetorecht völlig verfehlt wäre. Es sind internationale und nationale Interessen, die hier gewahrt werden, die hier auf dem Spiel stehen.

Der Antrag Robert auf Streichung der Artikel 37a und 37b würde eine bestehende Lösung bestätigen, die einfach nicht befriedigt.

Der Antrag von Herrn Bircher Peter auf Streichung von Artikel 37b will auch die alte Lösung, also die kantonale Kompetenz im Bereich der Flugfelder. Diese Lösung befriedigt aufgrund des Gesamtkonzeptes, das der Bundesrat hier anstrebt, nicht. Ich komme noch darauf zurück, wenn ich auf einige Bemerkungen, die Sie hier geäussert haben, eintreten darf.

Es wäre also ein Rückschritt, es wäre ein Zurücksteigen in das alte Konzept, damit die Kantone bei den Flugfeldern nach wie vor das Sagen haben. Dann geht es weiterhin so lange – wie Sie das erklärt haben – wie für ein Bienenhaus, nämlich zehn Jahre! Heute kann man ja nicht mehr mit einem Architekten oder Bauingenieur beginnen, sondern heute muss man auch bei einem Bienenhaus mit einem Juristen beginnen. Ich habe nichts gegen die Juristen, aber so sind die Tatsachen.

In bezug auf den Antrag von Herrn Ledergerber auf Neuformulierung der Artikel 37a und 37b und Einfügung eines zusätzlichen Artikels 37c: Herr Ledergerber möchte dieses Rad eigentlich noch weiter zurückdrehen, und das wäre schlimm.

Ich muss das sagen: Es wäre schlimm und würde den heutigen Bedürfnissen nicht gerecht werden.

Noch zu einzelnen Bemerkungen: Herr Bircher Peter, die zentrale Frage ist das Verhältnis zwischen verfassungsmässiger Raumplanungskompetenz und verfassungsmässiger Luftfahrtkompetenz. Im nationalen Interesse an einer einheitlichen Luftfahrtstruktur ist die Priorität der eidgenössischen Behörde erforderlich. Das ist unser Konzept, das ist unsere Beurteilung, nicht zuletzt auch mit Blick auf die internationale Entwicklung. Das Mitwirkungsrecht der Kantone, der Gemeinden und der betroffenen Anwohner soll überhaupt nicht eingeschränkt werden.

Bitte lesen Sie die Botschaft; es ist ganz klar festgehalten: Man darf mitwirken, man darf mitentscheiden. Die Richtlinie durch den Bund heisst keineswegs, dass wir die Kantone entmachten wollten.

Zu Herrn Steiger, er hat noch einmal die Husch-husch-Uebung angesprochen. Ich muss Ihnen, Herr Steiger, einfach ganz liebenswürdig sagen: Die Diskussionen um dieses Luftfahrtgesetz dauern nun zehn Jahre. Zehn Jahre sind ein Fünftel meines Lebens, wenn das so weitergeht. Und ich muss Ihnen sagen: Zehn Jahre sind zuviel für ein solches Gesetz. Jetzt können wir nicht noch einmal verschieben. Jetzt müssen wir endlich einmal entscheiden.

Zu Herrn Ledergerber möchte ich noch folgendes sagen: Sitten hat eine Konzession als Flughafen, Herr Ledergerber. Fragen Sie die Walliser, die da in der Nähe von Ihnen sitzen. Die Walliser wollen den Flugverkehr; sie haben gekämpft und gekämpft und waren unzufrieden mit dem Bazl, waren unzufrieden mit mir – einmal mehr! –, weil wir ihnen diese Konzession nicht gegeben haben. Das, was die Walliser wollen – fragen Sie den Vizepräsidenten –, sollten Sie aus Zürich und aus Engelberg ihnen eigentlich nicht vorenthalten.

Andererseits, und das sage ich auch an die Adresse von Herrn Baumberger und von Herrn Bircher Peter: Altenrhein und Lugano-Agno sind tatsächlich Flugfelder. Auf Flugfeldern können aber ebenfalls Linienflüge stattfinden, sofern der Halter – ich betone: sofern der Halter – einverstanden ist. In Altenrhein ist der Halter die FFA, und in Lugano-Agno ist es die Stadt Lugano. Wenn Sie jetzt dem Antrag von Herrn Baumberger bzw. von Herrn Bircher Peter folgen, müssen Sie einfach wissen, dass diese Flugplätze dann unter kantonale Hoheit fallen, die Kantone dann hier entscheiden können und der Bund nichts mehr zu sagen hat. Ist das richtig in bezug auf Agno? Denken Sie nach! Staatspolitisch könnte das gewisse Probleme geben; denn die Tessiner wollen den Flugplatz Agno, sie wollen ihn!

Bezüglich Belp: Frau Robert, Sie haben in bezug auf die Situation auch nur die halbe Wahrheit gesagt. Der Linienverkehr auf dem Belpmoos hat leicht zugenommen, das stimmt. Die Kleinaviatik nimmt aber ab. Ich möchte Ihnen auch sagen: Die Lärmzonen in Belp entsprechen dem Lärmkataster nach-Umweltschutzgesetz.

Schliesslich haben Sie gesagt, wir hätten eine Nacht-und-Nebel-Aktion durchgeführt. Das stimmt nicht. Zehn Jahre hat es gedauert. Dann haben Sie gesagt, es sei eine Zwängerei. Sie haben auch gesagt, es sei fahrlässig und unpsychologisch. Ich muss Sie fragen: Sind dann die Mehrheiten in diesem Raum fahrlässig und unpsychologisch?

Zum Gutachten Matter – diesem Gutachten, das man nicht beim Namen nennen wollte – muss ich schon noch etwas sagen. Alt Bundesrichter Matter hat vom Bundesamt für Raumplanung – nicht von meinem Departement – und dem Regierungsrat des Kantons Aargau den Auftrag erhalten, zu den raumplanerischen Fragen im Zusammenhang mit einem umstrittenen Projekt – ich betone: mit einem umstrittenen Projekt – für einen Helikopterlandeplatz Stellung zu nehmen. Das Bazl als Bewilligungsbehörde wurde dabei weder informiert noch begrüsst, noch kontaktiert. In verschiedenen zentralen Fragen vertritt das EVED eine abweichende Auffassung, und dies wurde dem Bundesamt für Raumplanung auch mitgeteilt. Das Gutachten bezieht sich ausschliesslich auf Flugfelder – es ist sehr wichtig, das noch festzuhalten –, und es kommt zum Schluss, dass eine raumplanerische Standortbewilligung bei Flugfeldern vom Kanton und nicht vom Bund erteilt werden

müsse, die Bewilligung des Bundes gemäss Luftfahrtgesetz sei nur eine flugtechnische Nebenbewilligung.

Ich muss Ihnen sagen: Das Gutachten geht von der bestehenden Rechtslage aus, die nicht befriedigt – ich betone: die nicht befriedigt. Deshalb wollen wir eben die Situation verbessern, anfassen, transparenter machen, bürgernäher gestalten.

Zum Schluss möchte ich Sie bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass die heutige Situation in keiner Art und Weise befriedigt. Deshalb brauchen wir eine Anpassung.

Meine vom 1. Juni datierende Antwort auf den Brief des Regierungsrates des Kantons Aargau vom 11. Mai, die ich auch den aargauischen Nationalräten zugestellt habe, haben Sie inzwischen erhalten, aber ich lese diesen Brief etwas anders als Herr Ledergerber, der einen Teil daraus hier am Pult vorgelesen hat.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen und alle anderen Anträge abzulehnen.

Präsident: Da die Zeit für eine Abstimmung unter Namensaufruf fehlt, entscheiden wir jetzt nur über den Rückweisungsantrag Vollmer. Die anderen Abstimmungen verschieben wir auf die nächste Sitzung. – Sie sind damit einverstanden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Vollmer
Dagegen

63 Stimmen
89 Stimmen

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr
La séance est levée à 12 h 30*

Vierte Sitzung – Quatrième séance

Mittwoch, 3. Juni 1992, Nachmittag
Mercredi 3 Juin 1992, après-midi

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Nebiker

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung Navigation aérienne. Loi. Modification

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 755 hiervoor – Voir page 755 ci-devant

Präsident: Wie in der letzten Sitzung angekündigt, finden nun die restlichen Abstimmungen über die Artikel 37a und 37b statt.

Zum Abstimmungsprozedere: Wir stellen zuerst den Antrag der Mehrheit gegen den der Minderheit Steiger. In einer zweiten Abstimmung unter Namensaufruf stimmen wir über den Antrag Robert ab, wonach Artikel 37a und 37b gestrichen würden. Falls der Antrag Robert unterliegt, stimmen wir über den Antrag Bircher Peter ab, der nur Artikel 37b streichen will. Wird der Streichungsantrag Bircher Peter abgelehnt, werden wir den bereinigten Kommissionsantrag dem Alternativantrag Ledergerber gegenüberstellen.

Art. 37a

Abs. 1–3, 5 – Al. 1–3, 5
Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	95 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	37 Stimmen

Art. 37b

Abs. 1–3, 5, 6 – Al. 1–3, 5, 6
Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	101 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	43 Stimmen

Art. 37a, 37b

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Kommission stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la commission:

Allenspach, Aregger, Baumberger, Berger, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Blocher, Borer Roland, Bortoluzzi, Bühler Simeon, Bühler Gerold, Bürgi, Caccia, Campionovo, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Columberg, Comby, Cotti, Couchepin, Daëpp, Deiss, Dettling, Ducret, Eggly, Engler, Epiney, Etique, Eymann Christoph, Fehr, Fi-

scher-Hägglingsen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Giger, Gobet, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guinand, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Iten Joseph, Jäggi Paul, Keller Anton, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Leu Josef, Leuba, Loeb François, Maitre, Maspoli, Maurer, Miesch, Moser, Mühlemann, Müller, Narbel, Neuenschwander, Oehler, Perey, Philipona, Pidoux, Pini, Poncet, Raggenbass, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruf, Rutishauser, Rychen, Savary, Scheidegger, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schwab, Segmüller, Spoerry, Stalder, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steinemann, Stucky, Suter, Theubet, Tschuppert Karl, Vetterli, Wanner, Wittenwiler, Wyss, Zölch, Zwahlen (111)

Für den Antrag Robert stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition Robert:

Baumann, Bäumlín, Bircher Silvio, Bodenmann, Borel François, Brügger Cyrill, Bühlmann, Bundi, Carobbio, Danuser, de Dardel, Diener, Dormann, Dünki, Fankhauser, Fasel, von Felten, Goll, Gonseth, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Maeder, Marti Werner, Mauch Ursula, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Rebeaud, Rechsteiner, Robert, Ruffy, Schmid Peter, Seiler Rolf, Sieber, Spielmann, Steiger, Strahm Rudolf, Tschäppät Alexander, Vollmer, Weder Hansjürg, Wiederkehr, Zisyadis, Züger, Zwyygart (57)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Béguelin, Grendelmeier, Mauch Rolf (3)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Aguet, Aubry, Bär, Bonny, Borradori, Brunner Christiane, Caspar, Darbellay, David, Dreher, Duvoisin, Eggenberger, Gardiol, Giezendanner, Gysin, Jaeger, Jenni Peter, Leuenberger Moritz, Luder, Marnie, Matthey, Nabholz, Sandoz, Seiler Hanspeter, Thür, Tschopp, Wick, Ziegler Jean (28)

Präsident Nebiker stimmt nicht

M. Nebiker, président, ne vote pas

Art. 37b

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	83 Stimmen
Für den Antrag Bircher Peter	71 Stimmen

Art. 37a, 37b, 37c

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	94 Stimmen
Für den Antrag Ledergerber	50 Stimmen

Art. 39

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Schmid Peter, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwyygart)

... Lärmerzeugung, den Treibstoffverbrauch und die Schadstoffemission der Luftfahrzeuge.

Art. 39

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Schmid Peter, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

.... des émissions de bruit, de la consommation de carburant et des émissions de substances nocives des aéronefs.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Gemäss bundesrätlicher Fassung ist vorgesehen, dass die Flugplatzhalter bei der Gebührengestaltung lediglich die unterschiedliche Lärmerzeugung und die Schadstoffemissionen der Luftfahrzeuge berücksichtigen. Ich möchte Ihnen beliebt machen, ein drittes Kriterium hinzuzufügen, nämlich den Treibstoffverbrauch. Und dies aus folgenden Gründen:

Der Treibstoffverbrauch steht in einem direkten Zusammenhang mit der CO₂-Erzeugung beim Verbrennungsprozess. Es dürfte heute allgemein bekannt sein, welche Auswirkungen ein erhöhter CO₂-Gehalt weltweit auf die klimatischen Verhältnisse hat. Wir sollten daher alles Interesse daran haben, die Flugzeugindustrie und die Fluggesellschaften dazu zu bewegen, Flugzeuge mit sparsamerem Treibstoffverbrauch zu entwickeln beziehungsweise zu verwenden.

Natürlich könnten wir dies bei weitem effizienter über einen höheren Preis des Flugbenzins erreichen, aber daran lässt sich bekanntlich einstweilen nichts ändern. Da müsste der Bundesrat einmal international seinen Einfluss geltend machen, damit dieser Treibstoffdiscount beim Luftverkehr ein Ende hätte.

Auf den schweizerischen Flugplätzen können wir über dieses Gesetz ein kleines Zeichen setzen, indem wir den Treibstoffverbrauch ganz bewusst in die Gebührenberechnung einbeziehen. Die Einwände, die gegen einen solchen Zusatz in Artikel 39 angeführt werden, können nicht überzeugen. Gewiss wird in der Botschaft des Bundesrates die Ueberlegung angestellt, der CO₂-Ausstoss sei zu den Schadstoffemissionen zu zählen. Aber gleichzeitig wird dies wieder davon abhängig gemacht, ob die Schädlichkeit anhand gesicherter Unterlagen auch erwiesen sei. Ich finde jedoch, dass diese Zusammenhänge hinlänglich bekannt und erforscht sind. Es ist unverantwortlich, da zuzuwarten. Zudem sind Kohlenwasserstoffe wertvolle Rohstoffe, die nicht fahrlässig und verschwenderisch verbrannt werden sollen.

Weiter wird eingewendet, dadurch würden Besitzer von grossen Flugzeugen mit geringer Lärmerzeugung und wenig Schadstoffemissionen bestraft. Dazu ist zu sagen: Es geht ja dann um einen Berechnungsschlüssel, in welchem der Treibstoffverbrauch einfach als weiteres Kriterium hinzukäme. Das ist in Anbetracht der in Aussicht stehenden Ueberschallflugzeuge besonders wichtig, denn der Treibstoffverbrauch nimmt bekanntlich exponentiell zur Geschwindigkeit zu.

Auch die Frage der Praktikabilität, die immer gestellt wird, wenn man etwas nicht will, ist leicht zu entkräften. Das Bundesamt kann im Luftfahrzeugregister neben den üblichen technischen Angaben auch den Treibstoffverbrauch der Flugzeuge festhalten. Das ist eine viel weniger aufwendige Arbeit als die Ausstellung eines Lärm- oder Schadstoffzeugnisses, das in Artikel 56 gesetzlich vorgeschrieben wird. Gerade in diesem Artikel haben wir als Minderheit auch einen entsprechenden Ergänzungsantrag eingereicht.

Ich ersuche Sie deshalb, unseren Antrag zu unterstützen. Er verursacht niemandem sonderlich Bauchgrimmen, kann aber ein Anfang sein, dem CO₂-Problem im Luftverkehr endlich die nötige Beachtung zu schenken.

Wanner, Berichterstatter: Bei Artikel 39 kann man in guten Treuen beiderlei Meinung sein. Es kommt mir fast vor wie der Streit unter zwei Lehrmeinungen. Die knappe Mehrheit Ihrer Kommission hat den Antrag der Minderheit Schmid Peter abgelehnt, wonach der Treibstoffverbrauch bei der Gestaltung der Flugplatzgebühren mitberücksichtigt werden soll. Die

knappe Mehrheit hat sich – wie bereits erwähnt – der Ansicht des Bundesrates angeschlossen, dies in der Absicht, hier keine dichtere Regelung vorzunehmen.

Tatsächlich ist es so, dass der Treibstoffverbrauch, je nachdem, um welchen Typ eines Flugzeuges es sich handelt, stark variiert. Die Mehrheit der Kommission und der Bundesrat sind der Auffassung, dass damit das Kriterium des Treibstoffverbrauches indirekt bei der Gebührengestaltung mitberücksichtigt wird. Aus den gleichen Gründen verwarf die Kommission einen von der Minderheit übernommenen Antrag, der fordert, dass der Treibstoffverbrauch in den Eintragungsausweisen schweizerischer Linienluftfahrzeuge ebenfalls erwähnt wird. In diesem Sinne beantragt Ihnen die Kommissionsmehrheit bei einem Stimmenverhältnis von 9 zu 8 Ablehnung des Minderheitsantrages Schmid Peter.

M. Béguelin, rapporteur: Par 9 voix contre 8, la commission a rejeté la proposition de minorité qui demande qu'il soit également tenu compte de la consommation de carburant lors de la fixation des tarifs des aérodromes. La faible majorité de la commission s'est ralliée à l'avis suivant du Conseil fédéral. La consommation de carburant est très variable selon qu'il s'agit d'un gros porteur ou d'un modèle plus modeste et elle influence directement le taux d'émission de substances nocives. Par ce biais-là, il est donc indirectement tenu compte de la consommation de carburant.

Pour les mêmes raisons, la commission a rejeté la proposition reprise par la minorité qui demandait que la consommation de carburant soit aussi mentionnée dans les certificats d'immatriculation des aéronefs suisses tels que prévus par l'article 56.

Bundesrat Ogi: Ich möchte Sie bitten, diesen Antrag auch abzulehnen. Der Treibstoffverbrauch eines Luftfahrzeuges ist – wie uns das Spezialisten gesagt und dargestellt haben – von der Flughöhe, der gesetzten Leistung und der Flugstrecke abhängig. Dazu kommt selbstverständlich noch die Last. Es wäre nicht möglich, den ausländischen Staaten vorzuschreiben, für ihre Luftfahrzeuge den Treibstoffverbrauch zu bescheinigen. Das würde eine neue Bürokratie verlangen.

Aber wir werden diesen Punkt, Herr Schmid Peter, im Rahmen der internationalen Diskussionen aufnehmen und sehen, ob hier eventuell Einsicht bestehen würde, in dieser Richtung eine Mehrbelastung zu erreichen. Wir sind also nicht stur. Aber, wie der Kommissionspräsident schon gesagt hat, heute ist das Gewicht entscheidend. Deshalb müssen die schweren Luftfahrzeuge auch stärker belastet werden als die leichteren. Indirekt ist deshalb Ihr Begehren bereits erfüllt.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	87 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	43 Stimmen

Art. 40**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Seller Rolf: In Artikel 40 Absatz 2 will der Bundesrat die gesetzliche Grundlage für die privatrechtliche Form der Swiss-control AG schaffen. In seiner Botschaft beschäftigt sich der Bundesrat mit der unterschiedlichen Auffassung der Geschäftsprüfungskommission betreffend die Uebertragung öffentlicher Aufgaben an Private.

Im Auftrag dieser Geschäftsprüfungskommission darf ich Ihnen die folgende Stellungnahme abgeben. Ich danke dem Ratspräsidenten für diese Möglichkeit.

Die Geschäftsprüfungskommission ist der Ansicht, die Ausübung der Luftfahrtpolizei durch eine private Firma sei mit unserer Verfassung nicht zu vereinbaren. Unsere Kommission hat diese Haltung vor drei Jahren ausführlich begründet und den Bundesrat gebeten, sich im Rahmen der Botschaft zur Re-

vision des Luftfahrtgesetzes damit auseinanderzusetzen. Die Ausführungen des Bundesrates überzeugen uns jedoch nicht, weshalb wir an unseren Bedenken festhalten.

Wir haben in unserem Inspektionsbericht vom 25. Januar 1989 betreffend das Bundesamt für Zivilluftfahrt festgehalten, dass der Bund von Verfassungs wegen verpflichtet ist, den Flugsicherungsdienst in öffentlich-rechtlicher Form zu erbringen. Grundsätzlich hat der Staat seine Aufgaben durch öffentliche Dienste zu erfüllen. Nur in dieser Form werden die Ansprüche des Bürgers auf gesetzmässige und rechtsgleiche Behandlung im Rechtsstaat gewahrt. Ein Abweichen von diesem Prinzip muss sich mindestens durch triftige Zweckmässigkeitsgründe ausweisen. Es muss sich um eine Staatsaufgabe handeln, die so beschaffen ist, dass sie nach dem Prinzip der Privatautonomie besser erfüllt werden kann, z. B. durch beweglicheres Auftreten am Markt oder durch politische Neutralität des Unternehmens.

Problematisch ist die Uebertragung von polizeilichen Aufgaben an Private. An sich widerspricht es den Grundsätzen des demokratischen Gesetzesvollzugs, Privaten die Kompetenz zu hoheitlichem Handel zu übertragen. Der Beizug privater Organisationen zum Vollzug unserer Wirtschaftspolitik zum Beispiel hat denn auch eine ausdrückliche Verfassungsgrundlage. In unserem Fall fehlt diese Grundlage.

Bei der Swisscontrol kommt noch dazu, dass diese gar keine echte Firma privaten Rechts ist, sondern in hohem Masse vom Bund beherrscht wird. Die Polizeiaufgabe, das heisst die Ausübung der Verkehrspolizei in der Luft, wird eigentlich gar nicht einer privaten Firma übertragen, sondern vom Bund selber in privatrechtlicher Form erfüllt. Damit entfallen die möglichen Vorzüge einer autonomen privaten Organisation. Dies führt auch dazu, dass leitende Beamte des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und anderer Bundesstellen im Verwaltungsrat der Swisscontrol sitzen und darin sogar die Mehrheit innehaben. Das hat zur Folge, dass der Amtsdirektor Neuenschwander den Verwaltungsratspräsidenten Neuenschwander kontrollieren soll.

Verletzt ist ein allgemeines Prinzip der Verwaltungsorganisation, wonach niemand die Aufsicht über sich selber wahrnehmen darf. Verletzt wird auch der Anspruch des Parlamentes, die Oberaufsicht über die Flugsicherungsaufgabe des Bundes wahrzunehmen. Die Ausgliederung aus der Bundesverwaltung schwächt die Einblicksrechte des Parlamentes und verlängert die Informationswege. Mit andern Worten: Die demokratischen Kontrollmöglichkeiten und Kontrollrechte insbesondere des Parlamentes werden erheblich eingeschränkt. Das Gutachten von Herrn Professor Fleiner, auf welches sich der Bundesrat beruft, ist nach unserer Auffassung keine taugliche Grundlage, die von der GPK aufgeworfenen Fragen zu entscheiden. Herr Fleiner hat denn auch am 21. Dezember 1990 in einem Gespräch mit der GPK wörtlich erklärt: «Ich bin nie davon ausgegangen, dass ernsthaft die Frage gestellt wurde, dass der Bundesgesetzgeber nicht befugt sein soll, irgendeiner gemischtwirtschaftlichen Organisation die Aufgabe der Flugsicherung zu übertragen. Dies führt dazu, dass ich in meinem Gutachten den Fragenkomplex der Bindung des Gesetzgebers an die Verfassung nicht behandelt habe.» So weit Professor Fleiner.

Das Gutachten sucht, im wesentlichen nur die Gründe für die Vertretbarkeit und Zweckmässigkeit des geltenden Zustands. Es wägt Vor- und Nachteile verschiedener Lösungsvarianten ab, sucht aber nicht nach Kriterien dafür, wann eine Auslagerung von Verwaltungsaufgaben verfassungswidrig sein könnte. Insgesamt erweckt das Gutachten den Eindruck, dass das als rechtmässig anzuerkennen sei, was sich als zweckmässig erweise.

Die Geschäftsprüfungskommission hat durchaus Sinn für Zweckmässigkeitsüberlegungen. Im vorliegenden Fall geht es aber nicht darum, die Aufgabe selber zweckmässig zu erfüllen, sondern der Vorteil der heutigen Struktur liegt einzig in der Personalpolitik. Die private Firma kann grosszügigere Verträge mit ihrem Personal abschliessen, als es die Verwaltung üblicherweise kann. Diesem Anliegen könnte aber nach unserer Auffassung auch mit einem Sonderstatut einer öffentlich-rechtlichen Anstalt entsprochen werden. Ich möchte daher

den Bundesrat anfragen, ob er wirklich geprüft hat, ob es Vorrechte des heutigen Personals der Swisscontrol gibt, die in einer öffentlich-rechtlichen Anstalt nicht gewährt werden könnten.

Ich habe keinen Antrag gestellt, Artikel 40 Absatz 2 zu streichen. Ich erwarte aber, dass die vorberatende Kommission des Zweirates, des Ständerates, umfassend über dieses Thema der Verfassungsmässigkeit orientiert wird, damit die Frage in der «Chambre de réflexion» gründlicher erörtert werden kann, als das hier möglich ist.

M. Poncet: Alors que nous sommes engagés dans ce débat depuis 8 heures ce matin, ce n'est probablement pas le lieu d'ouvrir ici une discussion sur le transfert de compétences de police à des organismes privés. Je ne me lancerai donc pas dans une réfutation détaillée des arguments que vient de développer le président de notre Commission de gestion.

Je voudrais simplement rappeler que le système visé à l'article 40 de la loi, c'est-à-dire en clair la délégation à SWISSCONTROL, société d'économie mixte ou société privée, de fonctions de police en matière de trafic aérien fonctionne bien, à la satisfaction générale. Y substituer autre chose impliquerait la création d'une bureaucratie supplémentaire dont nous n'avons pas besoin à l'heure actuelle. En outre, ce système qui s'est développé de manière pragmatique est un système qu'on nous envie à l'étranger et dont tout le monde a souligné l'excellente qualité.

Nous ne sommes pas saisis d'une proposition de le remplacer par autre chose, mais le groupe libéral tient tout de même à attirer l'attention de ce Parlement sur le fait qu'il serait préférable de ne pas refuser, pour des raisons d'idéologie ou de réticence, le transfert de certaines activités au secteur privé ou de se lancer dans des propositions hasardeuses ou des prises de position manichéennes, qui procèdent simplement d'une allergie à l'exercice de certaines activités par l'économie privée et, de surcroît, dans le cas précis, par une société sans but lucratif.

Le système fonctionne bien, il est reconnu comme tel en Suisse et à l'étranger, il n'y a aucune raison de le modifier et nous pouvons nous contenter de prendre acte des explications qui nous ont été données tout en relevant qu'il doit être maintenu tel quel.

Wanner, Berichterstatter: Die Frage der Verfassungsmässigkeit der Swisscontrol hat uns nur am Rande berührt. Es ist auch nicht die primäre Aufgabe der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, das in diesem Stadium zu tun, da bereits umfangreiche Vorarbeiten der Geschäftsprüfungskommission und ein Gutachten von Herrn Professor Fleiner vorliegen. Wir haben aber nichts dagegen, wenn im Ständerat diese Frage noch einmal vertieft betrachtet wird. Unsere Kommission hat die Frage der Flugsicherung immer als einen der zentralen Punkte des sich in Revision befindenden Gesetzes betrachtet. Die Diskussionen darüber waren ausgiebig und veranlassten das Beiziehen eines Experten anlässlich des Hearings vom 26. März.

Die Mehrheit schloss sich dann der Ansicht des Bundesrates an, wonach Artikel 40 Absatz 2 eine ausreichende Rechtsgrundlage für die Swisscontrol bildet. Die Notwendigkeit, die Uebertragung von öffentlichen Aufgaben an eine juristische Person des Privatrechts in einer Verfassungsbestimmung zu verankern, sei nicht erwiesen.

Es kommt hinzu, dass der Bund die Aufsicht über die Aktivitäten der Swisscontrol ausübt, sowohl indem er die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungsrates bestimmt, als auch indem er dem Bundesamt für Zivilluftfahrt die Aufgabe überträgt, die Tätigkeiten des zivilen Flugsicherungsdienstes zu überwachen. Wie gesagt, das ist unsere Ansicht. Herr Seiler Rolf hat als Präsident der Geschäftsprüfungskommission, der ich auch angehöre und in der ich Gelegenheit hatte, an Diskussionen über diese Problematik teilzunehmen, eine etwas andere Sicht dargestellt. In diesem Sinne würde ich es als recht und billig betrachten, wenn im Zweirat diese Frage noch einmal vertieft ausgeleuchtet würde.

M. Béguelin, rapporteur: La commission a toujours estimé que la sécurité de la navigation aérienne demeurerait l'un des points cruciaux de la modification de la présente loi. Les discussions sur cet article ont été nourries et ont motivé la présence d'un expert lors des auditions du 26 mars. En fait, le débat a porté sur la surveillance publique d'une entreprise privée chargée d'opérations de police et de sécurité.

Finalement, la commission s'est ralliée sans opposition à l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'article 40, alinéa 2, constitue la base juridique dont a besoin SWISSCONTROL, et la nécessité de baser la délégation de tâches étatiques à une personne morale de droit privé sur une disposition constitutionnelle n'est pas prouvée. D'autre part, la Confédération exerce sa surveillance sur les activités de SWISSCONTROL aussi bien en désignant la majorité des membres du Conseil d'administration qu'en confiant à l'Office fédéral de l'aviation civile la tâche de surveiller l'activité du service civil de la sécurité aérienne.

Nous vous invitons à suivre l'avis de la commission.

Bundesrat Ogi: Ich bin durchaus mit Herrn Seiler Roif, Präsident der GPK, einverstanden, dass die Chambre de réflexion diese Frage zum x-temal prüft, und ich sage das jetzt zuhänden der Materialien. Es ist das x-temal, dass man hier prüft, und ich hoffe, dass man nun endgültig entscheidet.

Diese Meinungsdivergenz zieht sich nun über Jahre hin, und jedesmal, wenn ein neuer Präsident der GPK kommt, wird dieses Thema aufgegriffen.

Der Bundesrat ist der Meinung, dass die Verfassungsmässigkeit gegeben ist. Er nimmt nicht nur von den mündlichen Ausführungen von Herrn Professor Fleiner Kenntnis, sondern auch von seiner schriftlichen Stellungnahme. Im Gutachten vom 4. April 1990 hat Herr Professor Fleiner folgendes schriftlich festgehalten: «Die Uebertragung öffentlicher Aufgaben auf Private ist verfassungsrechtlich durchaus zulässig. Es bedarf hierfür keiner besonderen verfassungsrechtlichen Grundlage. Dies gilt auch für die Uebertragung polizeilicher Aufgaben, sofern die öffentlichen Interessen mit der entsprechenden Organisationsform besser verwirklicht werden können. Auch dies ist im Bereich der Flugsicherung gegeben, die Flexibilität, Kundenfreundlichkeit und prospektives, unternehmerisches Denken erfordert. Das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Swisscontrol ist überdies so ausgestaltet, dass ein Missbrauch hoheitlicher Befugnisse für private Interessen ausgeschlossen ist.» Dieses Gutachten, Herr Seiler, ist für uns eine taugliche Grundlage.

Nun haben Sie gesagt: Neuenschwander kontrolliert Neuenschwander. Darf ich dazu folgendes sagen: Diese Situation kann sich nur ausnahmsweise ergeben. Die Interessen des Bundes und der Swisscontrol laufen ja parallel. Die Swisscontrol erfüllt die Flugsicherungsaufgaben im Auftrage des Bundes, und nur in seltenen Fällen käme es zu einer Interessenkollision. Und wenn sie einmal stattgefunden hat, dann ist es selbstverständlich, dass Herr Direktor Neuenschwander in den Ausstand getreten ist.

Es ist kein Antrag gestellt worden; aber ich hoffe, dass wir diese Frage hier zum letzten Mal behandelt haben, wenn auch der Ständerat – wie ich hoffe im Sinne des Bundesrates – entschieden hat.

Angenommen – Adopté

Art. 40a (neu), 40b (neu), 42 Abs. 5 (neu), 44a, 44b, 48, 50, 51, 53, 54

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 40a (nouveau), 40b (nouveau), 42 al. 5 (nouveau), 44a, 44b, 48, 50, 51, 53, 54

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen – Adopté

Art. 56

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Schmid Peter, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Das Bundesamt

d. den Treibstoffverbrauch.

Abs. 2–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 56

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Schmid Peter, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

L'office

d. La consommation de carburant.

Al. 2–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abs. 1 – Al. 1

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Der Antrag zu Artikel 56 hat einen inneren Zusammenhang mit dem Minderheitsantrag zu Artikel 39. Da letzterer abgelehnt worden ist, möchte ich diesen Antrag zurückziehen.

Ich habe überdies zur Kenntnis genommen, dass Herr Bundesrat Ogi dieses Problem weiter studiert und international seinen Einfluss geltend macht.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Abs. 2–4 – Al. 2–4

Angenommen – Adopté

Art. 57, 58 Abs. 1 und 2, 74, 75 Abs. 5 (neu), 76a (neu), 77 Abs. 1, 89a (neu), 91 Ziff. 2, 97bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 57, 58 al. 1 et 2, 74, 75 al. 5 (nouveau), 76a (nouveau), 77 al. 1, 89a (nouveau), 91 ch. 2, 97bis

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 101

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Bircher Silvio, Béguelin, Diener, Herczog, Schmid Peter, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Streichen

Art. 101

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Bircher Silvio, Béguelin, Diener, Herczog, Schmid Peter, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Biffer

Bircher Silvio, Sprecher der Minderheit: Mit den Artikeln 101, 101a, 103a, 103b sind wir bei den umstrittenen Subventionsartikeln innerhalb der Revision des Luftfahrtgesetzes angelangt. Es ist ja interessant, dass gerade deshalb, weil die Subventionierung umstritten ist, auch der Bundesrat zunächst geneigt war, diese Artikel aus der Revision auszuklammern. Insbesondere sieht er auch mögliche Aenderungen der EG-Marktordnung, der EG-Verkehrsordnung voraus und glaubt, dass deshalb noch keine Präjudizien zu schaffen sind. Er hat das sehr schön auf Seite 5 der Botschaft festgehalten. Aber aus mir unerklärlichen und sehr wahrscheinlich auch aus widersprüchlichen Gründen hat er jetzt mit den Artikeln 101, 101a, 103a, 103b trotzdem wieder Subventionsartikel aufgenommen.

Es ist auch etwas anderes in diesen Artikeln verborgen. In der Botschaft liest man, dass die eidgenössischen Räte 1984 beschlossen, die Flugplatz-Subventionierung zu stoppen. Sie kleideten das in einen 1990 auslaufenden Bundesbeschluss, und im August 1990 erfolgten dann effektiv die letzten, auf das Jahr 1984 gestützten Subventionierungen der Flughäfen Basel und Genf. Flugplatz-, Flughafen-Subventionierung wird im Artikel 101a zu beraten sein.

Hier im Artikel 101 soll aber auch die Grundlage für Beiträge an den Betrieb von Fluglinien gelegt werden. Sie, d. h. mindestens einige der Redner unter Ihnen, haben beim Eintreten von Ordnungspolitik, auch von Kostenwahrheit des Flugverkehrs gesprochen. Es ist interessant: Bei diesen Artikeln ist der Tatbeweis zu erbringen, ob wir auch nur der Spur nach der Kostenwahrheit beim Flugverkehr Genüge tun wollen.

Sie kennen die aktuellen Absichten des Bundesrates bei anderen Verkehrsträgern, beispielsweise bei den PTT und bei den SBB, wo der Bundesrat darauf achtet und vehement – teilweise gegen Widerstand in den Regionen – darauf drückt, dass unrentable Bahnlösungen beispielsweise stillgelegt werden oder dass auf Busbetrieb umgestellt wird. Wir kennen Absichten und auch Stossversuche des Bundesrates im Bereich der PTT, wo man ebenfalls Rationalisierungen vorantreiben, sogenannte unrentable Funktionen der PTT rationalisieren oder zentralisieren will.

Hier aber, wenn Sie diese Subventionsartikel anschauen, eben auch diesen Artikel 101, ginge es darum, dass der Bundesrat oder eben der Bund sogenannte unrentable Fluglinien stützen könnte. Er könnte also Linien, die nicht rentieren, die nicht genügend in Anspruch genommen werden, unterstützen.

Ein jüngstes Beispiel, das vor allem den Wallisern in diesem Saal sehr gut bekannt ist, liefert neuerdings der Kanton Wallis. Er hat im Monat Mai die Fluglinie Zürich–Sitten eröffnet. Er hat für diese neue Fluglinie Vorinvestitionen in den Flughafen von Sitten im Betrage von 18 Millionen Franken gemacht, aber damit nicht genug: Weil der Betrieb dieser Fluglinie offensichtlich defizitär sein wird, leistet der Kanton Wallis für die ersten Betriebsjahre noch einen Defizitbeitrag von jährlich 800 000 Franken, um den Flugbetrieb von Zürich nach Sitten aufrechterhalten zu können. Die Crossair, die diese Linie führt, sagt grosszügig, sie müsse ebenfalls einen Teil an das Defizit bezahlen. Es fehlte nur noch, dass auch der Bund noch seinen Obolus beiträgt. Selbstverständlich ist das nicht der Fall, aber es zeigt sich auch bei dieser Linie ins Wallis, dass da aneinander vorbei politisiert wird.

Wir haben im Prinzip eine Verkehrspolitik des Bundes, welche die Verbindung ins Wallis mit dem abgeschlossenen Ausbau des Lötschbergs auf Doppelspur, mit «Bahn 2000», möglicherweise auch mit Neat, stark verkürzt. Jetzt baut daneben der Kanton Wallis – massiv subventioniert – den Verkehrsträger Luft aus und lässt damit Grossinvestitionen des Bundes für die nächsten Jahre zumindest ansatzweise fragwürdig erscheinen.

Es ist übrigens der gleiche Kanton Wallis, der sich bei Regionallinien oder gewissen Gütertransporten der SBB im eigenen Kanton ultimativ ablehnend verhält, wenn man ihn um einen kleinen Beitrag angeht. Für offensichtlich nicht rentierbare neue Fluglinien ist er also bereit, 800 000 Franken zu bezahlen.

Ich habe dieses Beispiel aus dem Wallis nicht vorgetragen, um

die Walliser zu erzürnen – sie werden diesem Artikel ohnehin zustimmen –, sondern um zu demonstrieren, was mit diesem Artikel 101 gemacht werden kann; dass man damit eine Grundlage hat, um nicht rentable Fluglinien, nicht rentable Streckenverbindungen zu subventionieren, sie damit beim Publikum künstlich attraktiv zu machen, weil man sie preislich ganz anders anbieten kann. Das widerspricht meines Erachtens – diese Erkenntnis dürften viele von uns gewonnen haben – der Kostenwahrheit im Flugverkehr. Damit bauen wir verzerrte Kostenstrukturen beim Flugverkehr auf, damit fördern wir künstlich die Mobilität im Flugverkehr, und damit handeln wir auch konträr in bezug auf die heutige Lage der Bundesfinanzen.

Ich bitte Sie also, bei Artikel 101 und bei Artikel 101a, der in den gleichen Zusammenhang gehört, wirklich konsequent zu sein, sich gegenüber neuen Erkenntnissen der Verkehrspolitik offen zu zeigen und diese Artikel zu streichen – wie es offensichtlich gemäss Botschaft, Seite 5, auch der Bundesrat zunächst wollte. Weil er die Artikel 101, 101a, 103a, 103b im Zuge der sich in Entwicklung befindlichen EG-Verkehrspolitik als fragwürdig beurteilte, wollte er sie noch zurückstellen.

Steiger: Die SP-Fraktion wendet sich klar gegen jede Subventionierung des Luftverkehrs. Dass diese mit der Revision gar noch ausgebaut werden soll, ist ökonomisch und ökologisch völlig verfehlt. Kollege Bircher hat hier als Antragsteller vor allem Aspekte der Oekonomie beleuchtet. Ich möchte noch einige Argumente zum Bereich der Oekologie nachliefern. Ich erlaube mir dabei zwei Querbezüge.

Den ersten Querbezug mache ich zu einem Geschäft, das noch bis heute nachmittag in Kategorie V auf der Tagesordnung steht und das wir dann diskussionslos abhaken werden. Anders als hier kann dort die Kommission einstimmig Antrag stellen: Es ist das Uebereinkommen über den Schutz der Ozonschicht.

Ich will Sie zweitens daran erinnern, dass derzeit nicht nur hier in Bern, sondern auch in Rio eine Junisession stattfindet oder, vielleicht besser gesagt, über die Bühne geht. Das trifft ja leider den Sachverhalt hier wie dort fast besser.

Diese Bezüge sind nicht künstlich. Herr Wanner hat als Kommissionspräsident zwar zu Recht festgestellt, dass diese Revision des Luftfahrtgesetzes nicht primär mit Mobilitätswachstum zu tun habe oder Mobilitätswachstum bringe. Primär tut es dies nicht, indirekt natürlich schon. Vor allem bei diesem Punkt, wo es um die Stützung und Förderung im international wachsenden Konkurrenzkampf geht, wo Subventionierungsmöglichkeiten verlangt werden, mit denen man in diesem Konkurrenzkampf die Folgen der Deregulierung ausgleichen möchte.

Zu Recht wird diese erste Uebereinkunft über Stoffe, welche die Ozonschicht abbauen, vom Bundesrat in seiner Botschaft bemängelt: «Obwohl die Schweiz dieses Protokoll sowohl hinsichtlich der geregelten Stoffe als auch der getroffenen Einschränkungen als zu wenig weitgehend erachtete, habe sie es unterschrieben.» Stolz zählt sich die Schweiz mit Blick auf die im Abkommen erfassten Stoffe zu den weltweit fortschrittlichsten Länder. Das ist gut so. Nun hat das Abkommen aber auch eine weiterführende Präambel, die postuliert, die Ozonschicht sei durch Vorsorgemassnahmen zur ausgewogenen Regelung der gesamten weltweiten Emissionen von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, zu schützen. Dies hat durchaus mit dem jetzt behandelten Traktandum zu tun.

Der Anteil des Flugverkehrs an der Zerstörung der Ozonschicht ist zwar wissenschaftlich noch schwer quantifizierbar, aber im Prinzip auch in Fachkreisen unbestritten. Es sind vor allem Flüge in grosser Höhe, welche einen direkten Einfluss auf die Klimaveränderung haben. Der Stickoxidausstoss über 10 km Flughöhe trägt zum Ozonabbau bei; er nimmt mit dem Luftverkehr Jahr für Jahr zu.

Wir können nicht einerseits lamentieren, das Abkommen zum Schutz der Ozonschicht sei zu wenig konsequent, und gleichzeitig eine Expansion des Luftverkehrs noch mit Subventionen fördern. Schizophrenie ist zwar im politischen Alltag verbreitet, aber nichtsdestoweniger gefährlich – auch für unsere Glaubwürdigkeit. Diese Bemerkung richtet sich speziell an Herrn

Loeb, der einerseits Petitionen für ein Grünes Kreuz mitforciert – richtig, das kann ich auch unterstützen – und sich andererseits für Dumping, für Liberalisierung im Flugverkehr stark macht.

Auch der Öffentlichkeit ist sehr wohl bewusst, dass Luftverkehr zunehmend ein Hauptfaktor unserer Umweltbelastung wird, bis hin zum Lärm und zum optischen Dauerärgernis. Es halten es nicht alle so wie offenbar Herr Binder, der jedem Flugzeug, das seinen Hof überfliegt, freudig zuwinkt; es gibt auch Leute, die den Flugverkehr zunehmend als Belastung empfinden. Vor allem ist es aber diese Verkehrsart, in der sich die Energieverschwendung der reichen Länder bis zum Exzess manifestiert – tagtäglich, weltweit.

Zu Recht werden wir in Rio dieser Tage angeklagt, pro Kopf ein Vielfaches der Energie zu beanspruchen, die jene Menschen zur Verfügung haben, über deren Köpfen dieser Wahnsinn abläuft. Ein einziger Interkontinentalflug wiegt Jahre des sparsamen Autofahrens auf. Bei Kurzstreckenflügen kostet ein Personenkilometer zehnmal soviel Energie wie bei der Bahn. Bei der Tonne Fracht beträgt das Missverhältnis zwischen 1 zu 50 bis 1 zu 100.

Diese Verkehrsart noch zu subventionieren ist ökonomischer und ökologischer Schwachsinn. Sie muss im Gegenteil rasch und drastisch reduziert werden – Herr Ogi mag dann wieder von «Abwürgen» sprechen. Das finde ich nicht so tragisch; eine Reduktion auf die Hälfte aller Flüge wäre ohnehin kein wirklicher Verlust.

Letzten Freitag gab es in Zürich ein Beispiel für einen sinnvollen Flug: Ein Gast von den Malediven, Journalist und Ökologe, sprach an einer Tagung zu jungen Menschen aus der Schweiz. Er sei aus einem kleinen Land gekommen, gegen das wir Krieg führten. Er sei gekommen, um Frieden zu schliessen. Unser verschwenderischer Lebensstil gefährde die Inseln, von denen er komme, als Lebensraum; mit zunehmendem Temperaturanstieg gingen sie unter. Der Gast von den Malediven appellierte an uns, sein Land nicht zu einem modernen «Atlantis» zu machen. Ich gebe den Appell an Sie weiter; er hat auch mit diesem Traktandum und mit diesem Antrag zu tun.

Wanner, Berichterstatter: Wenn es tatsächlich so wäre, dass bis heute Subventionierung von Fluglinien aus der Bundeskasse betrieben worden wäre, oder wenn die Absicht bestehen würde, dies in umfangreicher Masse zu tun, kann ich Ihnen versichern: Die Mehrheit der Verkehrskommission hätte wie meine beiden Vorredner für Streichung dieses Artikels plädiert.

Nun kann man mit einem gewissen Recht fragen: Warum hält man diesen Artikel dann noch aufrecht? Bei einem Stimmenverhältnis von 9 zu 7 hat die Kommissionsmehrheit beschlossen, diesen Artikel 101 gemäss Bundesrat aufrechtzuerhalten. Warum? Einzig und allein, weil man glaubt, dass sich vielleicht zu einem späteren Zeitpunkt eine Situation ergeben könnte, die dieses Instrument als sinnvoll erscheinen liesse.

Alle diese Fälle, die Herr Bircher Silvio und Herr Steiger mit einem gewissen Recht zitiert haben, würden dem Bundesrat nicht genügen, um von diesem Instrument Gebrauch zu machen. Ich habe mich wie erwähnt nochmals versichert: Nie wurde von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Ich könnte mir nicht vorstellen, dass der Bundesrat diesen Schritt tun würde und zur Subventionierung von Fluglinien schreiten wollte, ohne dass sich die Voraussetzungen ganz massgebend und drastisch, vor allem auch im Interesse oder eben nicht im Interesse unseres Landes geändert hätten.

Der Mehrheit Ihrer Kommission scheint es deshalb gerechtfertigt zu sein, dieses Instrument für eine Situation aufrechtzuerhalten, die sich vielleicht einmal einstellen könnte.

M. **Béguelin**, rapporteur: La commission s'est ralliée à l'avis du Conseil fédéral même si, à ce jour, la Confédération n'a jamais fait usage de la possibilité d'allouer des subventions ou des prêts pour l'exploitation de lignes régulières. Le Conseil fédéral estime, au vu des difficultés financières croissantes des compagnies aériennes, qu'il faut maintenir l'opportunité de pouvoir subventionner des lignes qui peuvent servir direc-

tement les intérêts de notre pays et, toujours d'après notre gouvernement, il ne faut en aucun cas voir dans cette disposition une volonté de modifier fondamentalement la pratique établie à ce jour.

Permettez-moi ici une brève remarque personnelle. La Confédération a consenti des investissements massifs pour raccorder les aéroports au réseau ferré, Cointrin et Zurich-Kloten. Ce serait, à mon avis, une tentation de gaspillage des fonds publics de prévoir la possibilité de subventions pour des lignes aériennes intérieures qui concurrenceraient ainsi automatiquement les liaisons ferroviaires avec les aéroports. Un second argument, le subventionnement direct de lignes aériennes n'est probablement pas compatible à terme avec le droit européen.

Par 9 voix contre 7 et 4 abstentions, la commission a rejeté la proposition de minorité.

Bundesrat Ogi: Es geht hier bei diesem Artikel 101 nicht um Darlehen an Flugplätze, sondern es geht hier um die Möglichkeit, Darlehen an Luftverkehrslinien gewähren zu können. Die Minderheit Bircher Silvio möchte diese Bestimmung, die übrigens schon jetzt im Gesetz ist, streichen.

Schweizerische Linienflüge werden hauptsächlich durch die Swissair und die Crossair durchgeführt. Und die Bestimmung, die wir im Gesetz haben, ist nicht neu; sie ist seit dem Jahre 1948 geltender Gesetzestext. Bisher – darauf lege ich Wert – hat der Bund noch nie einen Beitrag ausbezahlt. Er hat noch nie Geld ausgegeben. Deshalb kann dieses Beispiel, das Herr Bircher Silvio hier zelebriert hat, falsch verstanden werden. Er hat es zwar richtig gesagt – am Schluss hat er gesagt, der Bund habe nichts bezahlt –, aber er hat immer wieder auf diese Fluglinie Zürich–Sion hingewiesen. Damit ist ein falscher Eindruck entstanden, der Eindruck, der Bund warte nur gerade darauf, bis dieses Gesetz von Ihnen verabschiedet ist, und dann werde er bezahlen.

Ich sage Ihnen, der Bund wird für solche Sachen nichts bezahlen. Er wird für diese Flüge, da man nicht auf das Flugzeug angewiesen ist, sondern auf die Bahn, auf die Autobahn ausweichen kann, nichts bezahlen. Deshalb ist dieses Beispiel nicht angebracht. Aber es könnte ja einmal sein, dass die Schweiz aus verschiedensten Gründen ein Interesse daran hat, eine Destination unbedingt anzufliegen. Wenn es im Landesinteresse sein sollte, dass wir dann der Swissair sagen, sie solle fliegen, könnten wir durch diesen Gesetzespassus eine solche Linie unterstützen, sie ermöglichen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, diesen Passus jetzt nicht zu streichen und diese Möglichkeit auch in Zukunft aufrechtzuerhalten. 1984, als es um die Flugplätze ging, haben wir hier in diesem Parlament – ich kann mich noch gut erinnern – einen «Röstigraben» geschaffen, weil die Zürcher hatten, was sie wollten, was sie brauchten, um ihren Flughafen auszubauen, und die Genfer und die Basler es noch nicht hatten. Deshalb hat dieser Entscheid auch eine staatspolitische Bedeutung.

Ich bitte Sie, das auch jetzt bei Artikel 101 zu beachten. Wir wollen nichts Neues, aber wir wollen eine Möglichkeit sozusagen offenhalten.

Ich bitte Sie deshalb, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	68 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	55 Stimmen

Art. 101a (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Diener, Bircher Silvio, Herzog, Luder, Schmid Peter, Steiger, Vollmer, Zwygart)
Streichen

Minderheit II

(Luder, Diener, Schmid Peter, Stalder, Zwygart)
(Eventualantrag, falls der Antrag der Mehrheit angenommen wird)

Abs. 1

Der Bund kann Darlehen bis zu ...

Abs. 2

Der Bund kann Darlehen bis zu

Minderheit III

(Zwygart, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Herczog, Luder, Schmid Peter)
(Eventualantrag, falls der Antrag der Mehrheit angenommen wird)

Abs. 1

Der Bund kann zins- und amortisationsgünstige Darlehen bis zu 20 Prozent

Abs. 2

Der Bund kann zinsgünstige Darlehen bis zu 20 Prozent gewähren:

Art. 101a (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Diener, Bircher Silvio, Herczog, Luder, Schmid Peter, Steiger, Vollmer, Zwygart)
Biffer

Minorité II

(Luder, Diener, Schmid Peter, Stalder, Zwygart)
(proposition subsidiaire, au cas où la proposition de la majorité est adoptée)

Al. 1

La Confédération peut allouer des prêts, jusqu'à concurrence

Al. 2

La Confédération peut allouer des prêts, jusqu'à concurrence

Minorité III

(Zwygart, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Herczog, Luder, Schmid Peter)
(proposition subsidiaire, au cas où la proposition de la majorité est adoptée)

Al. 1

La Confédération peut allouer des prêts assortis d'intérêts, jusqu'à concurrence de 20 pour cent

Al. 2

La Confédération jusqu'à concurrence de 20 pour cent:

Frau **Diener**, Sprecherin der Minderheit I: Der Artikel 101a (neu) – Artikel 101 bestand bereits, im Gegensatz zu Artikel 101a, das möchte ich betonen – ist eigentlich das Kernstück dieser Gesetzesrevision.

Der Titel in der Botschaft, unter dem dieser Artikel 101a anzutreffen ist, lautet «Förderung der Luftfahrt». Da muss ich nun einfach fragen: Sind Sie wirklich der Ueberzeugung, dass wir bei jährlichen Wachstumsraten von 5 bis 10 Prozent im Flugverkehr eine Förderung der Luftfahrt effektiv noch benötigen? Sind Sie sicher, dass wir diesen Subventionskunstdünger jetzt auch in der Luftfahrt neu wieder einsetzen und damit das Wachstum noch einmal beschleunigen wollen?

Prognostiziert wird bis ins Jahr 2005 eine Verdoppelung des Flugverkehrs. Wollen wir diese Verdoppelung mit zusätzlichen Subventionen noch erleichtern? Fest steht heute, dass die Belastungen durch den Flugverkehr die ökologischen Grenzen überschritten haben, vielerorts, auch in der Schweiz. Eine Verdoppelung der Belastungen ist nicht mehr tragbar. Und in Fachkreisen ist man sich einig, dass nur die Kostenwahrheit ein mehrheitsfähiges Regulator sein kann, um dieses Mobilitätswachstum zu bremsen.

Herr Bundesrat Ogi, es geht keineswegs um Abwürgen, wie Sie heute morgen gesagt haben, es geht auch nicht um Verlotterlassen oder Verboten, überhaupt nicht. Es geht eigentlich nur um die längst notwendigen Marktmechanismen, die die ökologische und soziale Kostenwahrheit beinhalten. Künstliche Verbilligung im Mobilitätsbereich müsste der Vergangenheit angehören, eben auch im Flugverkehr. Eine Privilegierung hat der Flugverkehr nämlich schon: Treibstoff wird nicht besteuert, im Gegensatz zum Benzin für das Auto.

Artikel 101a ist ganz klar im Widerspruch zur längst geforderten ökologischen Steuer- oder Finanzreform. Der Artikel 101a steht auch im Widerspruch zum wirtschaftlichen Credo der Deregulierung. Das ist das Hohelied, das in den Gatt-Verhandlungen gesungen wird, das Hohelied des EWR.

Mit Artikel 101a (neu) wieder Subventionen für den Flugverkehr zu ermöglichen, ist absolut ein Schritt in die falsche Richtung. Ich bin erstaunt, dass ausgerechnet jene Kreise hier im Saal, die sonst sehr stark für Deregulierung, mehr Freiheit und weniger Staat sind, den Artikel 101a unterstützen.

Wir haben heute in der Schweiz die grösste Flugdichte pro Kopf. Es sind neben der Swissair, Herr Bundesrat Ogi, auch 169 andere Fluggesellschaften, die den Flughafen Kloten einerseits frequentieren und andererseits konkurrenzieren. 60 Prozent aller Linienbewegungen ab Zürich-Kloten liegen innerhalb des Radius von 600 km, und es ist im Moment ein intensives gegenseitiges Abwerben von Kunden im Gange.

Zinsgünstige Darlehen stimulieren unrentable Projekte und verstärken die ökologisch unsinnige Entwicklung der Kurzstreckenflüge. Denn Subventionen sind neu nicht nur für die drei Landesflughäfen geplant, sondern ebenso für die sieben Regionalflughäfen und die 73 Flugfelder in der Schweiz. Von diesen Subventionen werden die Privatfliegerei und die Kurzstreckenflüge ebenfalls profitieren.

Noch ein Wort zur Finanzsituation des Bundes: 1984 wurden die Subventionen als Dauerauftrag aus volkswirtschaftlichen und finanzpolitischen Ueberlegungen gestrichen. Heute, 1992, ist die Finanzsituation des Bundes keineswegs besser als 1984. Sie, Herr Ogi, sind mir heute morgen die Antwort schuldig geblieben, wo Sie bei den Budgetkürzungen letztlich die Prioritäten setzen werden.

Die Situation von Kloten vielleicht als Beispiel: Es ist ein Masterplan ausgearbeitet worden: Ausbaupläne für den Flughafen Kloten für 2,5 Milliarden Franken! Wenn wir nur 25 Prozent Darlehen gewähren, so ist das eine Summe von 0,6 Milliarden Franken. Das nur als Beispiel für die Ausbaumöglichkeiten.

Die Konkurrenz zur Schiene wird von der Luft ganz klar betont. Die SBB hingegen müssen ihre Darlehen zum ganz normalen Satz verzinsen. Ich sehe nicht ein, Herr Bundesrat Ogi, warum ausgerechnet der Flugverkehr zu zinsgünstigen Darlehen kommen soll. Aus all diesen Gründen bitte ich Sie im Namen der Minderheit I, Artikel 101a abzulehnen.

Ich möchte noch ein Wort zum Eventualantrag der Minderheit II (Luder) abgeben, weil Herr Luder nicht im Saal ist. Der Antrag der Minderheit II möchte, dass der Bund Darlehen geben kann, aber nicht «zinsgünstige», d. h. dass dieser Subventionsmechanismus, mindestens dieser Teil, wegfällt.

Falls Sie also nicht der Minderheit I folgen können, möchte ich Sie dringend bitten, in der Gegenüberstellung Minderheit II gegen Minderheit III dem Minderheitsantrag Luder zu folgen.

Zwygart, Sprecher der Minderheit III: In diesem Artikel 101a geht es wirklich um die Wurst! Denn hier werden die Akzente gesetzt, wie dieses Gesetz gehandhabt wird. Aber diese Akzente werden aus unserer Sicht falsch gesetzt. Luftverkehr als Wachstumsbranche braucht doch keine Möglichkeit der finanziellen Unterstützung. An und für sich liegt darum der Streichungsantrag auf der richtigen Linie.

Die Liberalen hier im Saal müssten gegen diesen «Bundesgiesskannenartikel» eigentlich Sturm laufen. Wie wir bereits gehört haben, wurde 1984 beschlossen, aus Finanzgründen die Darlehensvergabe Ende 1990 auslaufen zu lassen. Dabei war ein Höchstsatz von 20 Prozent verankert. Man lässt es aber in unserer Vorlage nicht bei einem nun auf 25 Prozent erhöhten Normalsatz bewenden, nein, man öffnet ihn gleich noch nach oben, unbeschränkt, und das ist ein starkes Stück!

Deshalb lautet der Eventualantrag der Minderheit III auf maximal 20 Prozent.

Ich sehe durchaus ein – und die Bemerkung, die wir von Frau Diener gehört haben, scheint mir richtig zu sein –, dass auch kein zinsgünstiges Darlehen gewährt werden sollte, denn die fragwürdige Zinsvergünstigung ist ja ein Problem in unserer heutigen Landschaft, wenn wir an den Bundeshaushalt denken.

In meinem Eintretensvotum habe ich heute morgen von «Mogelpackung» gesprochen. Ich möchte etwas ausführen, warum ich zu diesem Ausdruck – «starker Tobak», wie der Bundesrat gefunden hat – gekommen bin. Es geht wirklich um den Widerspruch zur Kostenwahrheit. Wenn nicht einmal die Erstellungskosten durch die Benutzer getragen werden, wer soll dann letztlich die Kosten für den Verkehr übernehmen? Geschweige denn, dass wir die gesamten Kosten und nicht nur die Erstellungskosten begleichen müssten! Zudem: Was hier geschieht, ist eine weitere Öffnung. Hier sind nicht nur die Landesflughäfen, sondern alle Flugplätze gemeint, respektive sie bekommen diese Möglichkeit – auch wenn dies jetzt abgestritten und gesagt würde, das komme keinesfalls in Frage.

Es geht also letztlich um die Finanzen. Im Moment findet die Umwelt-Gipfelkonferenz in Rio statt. Sollte nun unser Gesetz nicht auch in diesem Bereich ein Zeichen setzen? Aber nein, wir stehen in Gefahr, die Türe am falschen Ort zu öffnen. Wenigstens beim Flugverkehr müssen die Benutzer die vollen Kosten übernehmen. Dazu gehören letztlich auch die externen Kosten. Steuergelder für den Betrieb, wozu wir in Artikel 101 nun allerdings die Möglichkeit geboten haben, geschweige denn in Artikel 101a für die Flugplätze, sind abzulehnen. In anderen Verkehrsbereichen mussten wir, wie Sie wissen, über kurz oder lang immer wieder genau das Gegenteil machen, nämlich irgendwo vom Marktwirtschaftlichen her denken. Die geplante Möglichkeit der Finanzhilfe ist aber hier fehl am Platz. Es kommt zu Wettbewerbsverzerrungen. Auch diesbezüglich fragt sich im Hinblick auf die EG, wie weit so etwas überhaupt noch EG-konform sein wird. Ebenso ist natürlich hier zu erwähnen, dass die Frage des Treibstoffzolls nach wie vor offen ist. Kollege Scheidegger hat ja diesbezüglich einen Vorstoss gemacht.

Wir geben durch die Zustimmung zu einem Artikel 101a «den kleinen Finger». Es war noch immer so, dass dieser kleine Finger immer wieder als Appetitanreger gedient hat. Dabei müsste man, wenn man an die heutige Bundesfinanzpolitik denkt, eher Richtung Appetitzügler gehen. Die Frage, die wir hier zu entscheiden haben, ist, wie weit wir das wollen.

Die LdU/EVP-Fraktion ist wie gesagt der Meinung, der Streichungsantrag sei der richtige Weg. Wenn die Mehrheit findet, es solle etwas geöffnet werden, dann müssen wir wenigstens klare Beschränkungen machen, entweder gemäss Eventualantrag II (Luder) oder gemäss unserem Minderheitsantrag, der die Beschränkung auf höchstens 20 Prozent und ohne Öffnung nach oben vorsieht.

Binder: Artikel 101a ermöglicht, Darlehen an die Landesflughäfen zu gewähren. Ich betone: Es besteht allenfalls die Möglichkeit, dies zu tun. Keineswegs ist dies eine Verpflichtung. Klar festzuhalten gilt, und das scheint mir wichtig zu sein, dass es sich hier nicht um Beiträge handelt, sondern um zins- und amortisationsgünstige Darlehen bis zu 25 Prozent der Baukosten an die Verbesserung und die Erweiterung der Flughäfen und Flugplätze. Die effektive Subvention ist lediglich die Zinsdifferenz von zinsgünstig bis zu den realen Zinsen.

Es geht um die Entwicklung und die Anpassung der Luftinfrastruktur. Gerade in diesem Bereich sollte der Bund Mitsprache haben und Einfluss nehmen können. Wichtig ist aber auch, dass solche Darlehen nicht nur für Flughäfen und Flugplätze vorgesehen sind. Sie können auch für Einrichtungen und Bauten gesprochen werden, die der fliegerischen Aus- und Weiterbildung dienen. Dies hiesse für mich, dass sie gut, ziel- und zukunftsgerichtet investiert wären. Es geht nicht zuletzt gewissermassen um ein Führungsinstrument des Bundes.

Heute wurde auch von den Tarifen der Fluggesellschaften gesprochen. Unter diesem Aspekt ist auch zu überlegen, inwie-

weit gerade das Ausland seine Fluggesellschaften finanziert. Ich denke, wenn unsere Fluggesellschaft konkurrenzfähig sein sollte, ist dies ein Minimum dessen, was wir tun können. Ich beantrage Ihnen namens der SVP-Fraktion Zustimmung zu Bundesrat und Kommissionsmehrheit.

M. Cavadini Adriano: En ce qui concerne cet article, le groupe radical est d'avis qu'il faudrait maintenir cette possibilité dans la loi.

En fait, il ne s'agit pas d'une obligation mais d'une possibilité de prêts. S'il faut réaliser une infrastructure, cette dernière ne pourra faire l'objet d'un subventionnement mais seulement d'un prêt sur lequel la Confédération pourrait, à la limite, donner un taux d'intérêt et des amortissements préférentiels. Il faut donc garder cette possibilité, notamment parce qu'elle permettrait, pour certaines installations techniques étroitement liées à la sécurité de l'aérodrome, d'actualiser les équipements. Il pourrait être utile, dans certains cas, de faire appel à cet article pour des travaux considérés comme indispensables dans le but d'assurer une plus grande sécurité au trafic aérien.

Je voudrais toutefois attirer votre attention sur la différence qu'il y a entre les deux alinéas. Pratiquement, l'alinéa premier se réfère aux trois aérodromes de Bâle, Genève et Zurich et se limite aux frais de construction. En revanche, l'alinéa 2 vaut pour les autres aérodromes qui servent, en premier lieu, au trafic commercial régional ainsi qu'à l'instruction et au perfectionnement. En outre, cet alinéa ne se limite pas seulement, comme le précédent, aux frais de construction mais concerne également les frais d'équipement – ce qui est à mes yeux très important afin d'assurer une sécurité aérienne valable, même dans les aérodromes voués au trafic régional, et je pense en particulier aux aérodromes d'Agno ou de Berne.

C'est donc une possibilité que la Confédération pourra utiliser avec une politique très restrictive puisqu'il s'agit de prêt. C'est pourquoi le groupe radical estime qu'il faut garder cette possibilité dans la loi, dans la formulation qui nous a été présentée par le Conseil fédéral.

Vollmer: Ich möchte Sie namens der SP-Fraktion bitten, den Streichungsantrag (Minderheit I) zu unterstützen.

Wenn wir konsequent sein wollen, dürfen wir nicht zwischen 20, 25 Prozent oder einer anderen Grösse abwägen. Es geht hier um den Grundsatz.

Bei der letzten Kreditvergabe an die Flughäfen Basel und Genf wurde von seiten des Bundesrates ausdrücklich festgehalten, dass damit diese Subventionierung abgeschlossen sei, es gehe nur noch um die Kompensation zu Zürich. Ich höre noch all die Voten hier im Saal bei der Behandlung der Staatsrechnung in der laufenden Session. Die Aussagen gingen klar und deutlich dahin, dass man nun angesichts dieser Rechnung nicht mehr auf solche Aktionen eintreten kann.

Es wird ständig vom Abbau von unnötigen Subventionen und Krediten gesprochen. Hier, wo wir nun eine Gelegenheit hätten, machen wir das Gegenteil. Wir schaffen eine neue gesetzliche Grundlage, um wieder neue Kredite gewähren zu können. Diese Inkonsequenz wird niemand verstehen. Oder die Leute müssen tatsächlich davon ausgehen, dass all diese Aussagen zur Deregulierung, zum Sparen, zum haushälterischen Umgang mit öffentlichen Mitteln offenbar nur dann ihre Gültigkeit haben, wenn es ums Sparen in Bereichen geht, bei denen gewisse Kreise – wie hier die Flugzeuglobby und die Fluggesellschaften – nicht betroffen werden.

Ich bitte Sie eindringlich: Seien Sie im Sinne unserer finanzpolitischen Grundsätze konsequent. Stimmen Sie für die Streichung der Möglichkeit, neue Darlehen für diese Flugplätze zu gewähren.

Oehler: Offenbar hat Herr Vollmer Angst vor dem eigenen Mut, nämlich bei Vorlage eines Kreditbegehrens nein sagen zu können. Mit Artikel 101a schaffen wir ja, wie er selber dargelegt hat, nur gerade die gesetzliche Grundlage.

Die Flugplätze und Flughäfen gehören zur Infrastruktur des Flugverkehrs. Flugverkehr gehört für mich zum öffentlichen Verkehr. Es würde hier niemand den Antrag stellen, beispiels-

weise den Ausbau von Bahnhöfen in wichtigen Städten wie Zürich, Bern, Basel, St. Gallen, Luzern, Genf usw. nicht zu bewilligen. Ohne Flughäfen und ohne Flugplätze gibt es andererseits auch keinen Flugverkehr.

Nun hat Herr Zwygart dargelegt, diese Kreditierung sei – falls wir es mal machen – nicht EG-kompatibel. Wir alle haben aber gehört, dass der Flughafen München vor kurzem mit Baukosten von einigen Milliarden DM ausgebaut und eröffnet worden ist. Diese Kosten wurden nicht von der Lufthansa oder von der Umgebung Gross-Münchens übernommen, sondern vom Staat Bayern zusammen mit der Bundesrepublik Deutschland. Das heisst für mich, dass wir für die entsprechende Infrastruktur zu sorgen haben, wenn unser Land auf diesem Gebiet konkurrenzfähig bleiben soll.

Unter diesem Titel haben wir auch eine gewisse Solidarität mit dem anderen Teil unseres Landes zu üben. Unter dem alten Regime haben wir bis 1988 rund 639 Millionen Franken an Subventionen bzw. Darlehen ausgerichtet. Diese gingen zu rund zwei Dritteln nach Zürich, und der Rest, je hälftig ungefähr, ging an Basel-Mülhausen und Genf. Wenn wir jetzt nein sagen, kommt dies einem Feldzug gegen die Romandie gleich, und dafür habe ich kein Verständnis.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, diesem Kompetenzartikel zuzustimmen. Zins- und amortisationsgünstige Darlehen für Flugplätze sind auch der Ausbildung dienlich. Wie anders als auf Flugfeldern und auf Flugplätzen können wir unsere Piloten ausbilden? Wir zahlen Ausbildungsbeiträge auf allen Gebieten, und zwar je länger, desto mehr. Ich finde das richtig und notwendig. Ich glaube daher, dass es falsch wäre, in einem zukunftsgerichteten Beruf, in einer Wachstumsbranche unserer Jugend die Gelegenheit abzusprechen, sich bei uns auszubilden. Die Ausbildung wird nie selbsttragend sein, genauso wie die Ausbildung im Berufsschulwesen und beim Lehrerseminar nicht selbsttragend sein kann. Auch unter diesem Aspekt haben wir die entsprechenden Infrastrukturbauten zu erstellen.

In einem Punkt halte ich es mit Herrn Vollmer. Es geht nicht darum, ob wir 20 oder 25 Prozent bezahlen. Der Bundesrat schreibt uns aufgrund der Berechnungen vor, 25 Prozent in beiden Varianten entrichten zu können. Alles andere ist für mich Teppichhändlerarbeit. Entweder stehen wir im Grundsatz zum Antrag des Bundesrates, oder dann lehnen wir ihn ab. Wir sind überzeugt, dass wir damit der Infrastruktur in unserem Land einen Dienst tun. Vergessen wir nicht: Der Luftverkehr hat für die Wirtschaft und für den Tourismus in unserem Land einen sehr grossen volkswirtschaftlichen Wert. Daran möchte ich auch Sie, Herr Vollmer, erinnern, mit Blick auf die Tausende von Arbeitsplätzen, die direkt und indirekt mit dem Flugverkehr und mit der Industrie in jenen Regionen zusammenhängen, und zwar je länger, desto mehr.

Wir beantragen Ihnen Zustimmung zum Antrag des Bundesrates.

Präsident: Die liberale Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Anträge der Kommissionsmehrheit unterstützt und empfiehlt, die Minderheitsanträge I, II und III abzulehnen.

M. Maître: Dans le cadre du gouvernement auquel j'appartiens, j'assume la responsabilité de l'aéroport de Genève-Cointrin, c'est pourquoi je voudrais vous faire une brève déclaration.

L'article 101a a tout son sens et ce serait une absurdité que de le supprimer. Cette disposition répond à la fois au bon sens et à l'équité. Au bon sens, parce que les aéroports ne s'adaptent pas pour leur plaisir, ils n'en auraient d'ailleurs pas les moyens. S'ils le font c'est par nécessité, tant économique qu'écologique. Les aéroports s'adaptent parce qu'ils doivent répondre aux exigences modernes du trafic. Il y a un intérêt évident à répondre à ces exigences car les aéroports bien équipés reçoivent dans de bonnes conditions les avions de la dernière génération. Or, ce sont les plus économes en carburant et les plus silencieux. Cet intérêt est donc tout autant économique qu'écologique. C'est le simple bon sens que de le reconnaître et de permettre aux aéroports de s'adapter dans de bonnes conditions.

Pour ce qui est de l'équité, en Suisse, il se trouve que Zurich – et je m'en félicite pour Kloten – a reçu des subventions à fonds perdu pour des montants relativement importants. Je trouve-rais choquant, pour ma part, du point de vue de l'équilibre confédéral dont nous nous réclamons tous, qu'un aéroport de ce pays ait reçu des subventions à fonds perdu et que les autres se voient refuser des prêts à taux d'intérêts et conditions d'amortissement préférentiels alors qu'ils ont bénéficié de moins de subventions, voire d'aucune. Il y a là une simple question d'équité, et je suis convaincu que vous l'admettez. Telles sont les raisons pour lesquelles je vous invite à voter cet article 101a.

Präsident: Die Fraktion der Auto-Partei lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Kommissionsmehrheit unterstützt.

Wanner, Berichterstatter: Wer seit einiger Zeit in diesem Rat sitzt, weiss, dass die Beiträge an die Flughafenausbauten nie eine ganz unbestrittene Sache waren. Es ist natürlich schon so: Auch künftig werden Sie das Heft in der Hand behalten. Es geht hier um die Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen. Ob Sie oder wir dann die entsprechenden Kredite bewilligen werden oder nicht, steht wiederum auf einem anderen Blatt geschrieben. Immerhin, die relative Bestrittenheit der ganzen Sache widerspiegelt sich in den Abstimmungsergebnissen innerhalb der Verkehrskommission.

Der von der Minderheit I übernommene Antrag wurde mit 10 zu 9 Stimmen abgelehnt, der von der Minderheit II übernommene mit 12 zu 9 Stimmen, der von der Minderheit III übernommene mit 11 zu 9 Stimmen.

Die Mehrheit Ihrer Kommission folgt dem Antrag des Bundesrates und möchte diesen Artikel 101a (neu) ins revidierte Gesetz aufnehmen. Weshalb? Wie bereits erwähnt, schaffen Sie nur die gesetzlichen Voraussetzungen. Es könnte mit Sicherheit auch einmal darum gehen, die Modernisierung der Flughafeninfrastruktur in den verschiedenen Landesteilen aufrechtzuerhalten und sicherzustellen – Herr Maître hat darauf hingewiesen. Ob dann der Bundesrat und das Parlament entsprechende zinsgünstige Darlehen im Umfang, wie das im Gesetz vorgesehen ist, gewähren werden, ist wiederum eine andere Frage.

Die Bestimmung übernimmt nichts anderes als das System, welches in den Schlussbestimmungen der Aenderung des Luftfahrtgesetzes vom 14. Dezember 1984 vorgesehen und Ende 1990 ausgelaufen ist. In Absatz 2 sind u. a. die Massnahmen enthalten, welche der Bund zur Förderung des fliegerischen Nachwuchses trifft.

Im Sinne dieser Würdigungen und noch einmal mit Blick auf die Tatsache, dass hier nicht die zwingende Subventionierung vorgesehen, sondern nur die allfällige gesetzliche Grundlage dazu geschaffen wird, empfiehlt Ihnen die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen dem Antrag des Bundesrates zu folgen.

M. Béguelin, rapporteur: La majorité de la commission a maintenu cette disposition dans la version du Conseil fédéral, après discussion et rejet de cinq propositions individuelles. La proposition de minorité I a été rejetée par 10 voix contre 9, la proposition subsidiaire de minorité II par 12 voix contre 9 et la proposition de minorité III par 11 voix contre 9. L'introduction de cet article 101a nouveau est motivée par la volonté du Conseil fédéral de pouvoir assurer la modernisation des infrastructures de nos aéroports de manière équitable entre les différentes régions du pays. Elle reprend le système prévu par la disposition finale de la loi sur la navigation aérienne du 14 décembre 1984, arrivée à échéance à la fin de 1990. Un élément important, l'alinéa 2, donne entre autres la base légale nécessaire et un caractère permanent aux mesures prises par la Confédération pour encourager la formation des jeunes pilotes. Ainsi, la majorité de la commission vous invite à suivre les propositions du Conseil fédéral.

Bundesrat Ogi: Bei Artikel 101a – Darlehen an Flugplätze – geht es darum, eine normale Entwicklung und Anpassung der Luftfahrtinfrastruktur sicherzustellen. Es geht um den Grund-

satz: Internationale Flughäfen sind Visitenkarten eines Landes; wollen wir bei einer notwendigen Verbesserung dabei sein, oder wollen wir uns von dieser Aufgabe distanzieren?

Warum haben die Deutschen in München für Milliarden von Franken einen neuen Flughafen gebaut? Warum bauen die Engländer einen dritten Flughafen in London? Warum bauen die Franzosen in Paris einen weiteren Flughafen? Und warum wird der Römer Flughafen mit Milliardenbeträgen ausgebaut? Die Flughäfen sind Lebensadern, und sie sind für unsere Wirtschaft von ganz entscheidender Bedeutung. Sie sind nicht Teufelswerk, sondern sie bringen vielen Leuten – wie das Herr Oehler gesagt hat – auch Arbeitsplätze.

Der Bund will etwas dazu zu sagen haben, wenn es um diese Visitenkarte geht, weil es eben um nationale und internationale Interessen geht. Es geht um den Anschluss der Schweiz an den internationalen Verkehr. Dieser internationale Verkehr – wir vergessen es immer wieder – ist wirtschaftlich notwendig für unser Land. Wenn wir diesen internationalen Verkehr vernachlässigen, werden wir bald einmal die Rechnung zu begleichen haben. Das sollten wir bei der Beurteilung dieser Frage nicht vergessen.

Es geht weiter um die Grundlage für den fliegerischen Nachwuchs. Auch das wird immer wieder vergessen. Aber Herr Oehler hat es nicht vergessen, deshalb brauche ich es nicht zu wiederholen. Es geht zudem um die Möglichkeit, die vorhandenen Differenzen zwischen den verschiedenen Landesteilen auszugleichen.

Was haben wir bezahlt von 1946 bis 1988? Wir haben an Zürich 454 Millionen Franken an Beiträgen bezahlt. Wir haben an Basel-Mülhausen 51 Millionen Franken und an Genf-Cointrin 151 Millionen Franken an Beiträgen ausbezahlt. Als Deutschschweizer habe ich hier fast ein schlechtes Gewissen. Ich muss das offen und ehrlich sagen.

Wir haben uns 1984 bei dieser Diskussion eine Art Röstigraben eingehandelt, und wir sollten das, Herr Vollmer, wieder korrigieren. Die vier Sprachregionen, die vier Kulturen dieses Landes müssen gleichwertig behandelt werden, und wir dürfen nicht einzelne Regionen bevorzugen. Es soll die Möglichkeit bestehen, dass dort, wo die eigenen Mittel für eine im öffentlichen Interesse liegende Sanierung oder Anpassung einer Flugplatzanlage nicht ganz ausreichen, der Bund mit einem Darlehen unterstützen kann. Es geht hier – ich sage es ganz klar und deutlich – um eine staatspolitische Aufgabe, es geht um unsere Glaubwürdigkeit und um die Gerechtigkeit gegenüber der Romandie und gegenüber Basel. Ohne solche Darlehensmöglichkeiten fehlt dem Bund ein ganz entscheidendes, wichtiges Instrument, um seine Aufsichtsverantwortung zu wahren und um sich wirksam für die Verwirklichung des schweizerischen Flugplatzkonzeptes einsetzen zu können. Wenn Sie bisher der Mehrheit der Kommission und dem Bundesrat gefolgt sind, dann müssen Sie jetzt konsequent sein und müssen ihnen auch hier zustimmen. Vor diesem Hintergrund möchte ich Sie bitten, die drei Minderheitsanträge abzulehnen. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Diener, Streichung von Artikel 101a, abzulehnen, und begründe das, wie folgt:

Der Bundesrat braucht dieses Instrument, um eine ganzheitliche schweizerische Flugplatzpolitik verwirklichen zu können. Das Instrument ist ja sehr bescheiden, wenn Sie mit dem Ausland vergleichen. Es geht auch hier um Darlehen und nicht um eigentliche Subventionen. Geld wäre – Sie wissen das – eben ein Führungsmittel, das etwas ermöglicht oder nicht ermöglicht. Wer nichts bezahlt, kann auch keinen Einfluss geltend machen. Sie hätten dann also nichts zu sagen, und das Ganze würde sich entwickeln, ohne dass wir es beeinflussen können. Der Bund will und muss in dieser Angelegenheit seinen Einfluss wahrnehmen können. Infrastrukturanlagen in der Luftfahrt bilden einen Teil unseres gesamten Verkehrskonzeptes, unserer gesamten Verkehrsinfrastruktur.

Frau Diener hat mich auch noch nach dem Budget 1993 gefragt. Ich kann Ihnen sagen; der Budgetentwurf 1993 ist alarmierend. Er ist aber nicht wegen uns alarmierend; was mein Departement anbetrifft, haben wir uns – das darf ich sagen – an die Finanz- und Budgetplanung gehalten. Wir haben keine grossen Möglichkeiten, Sie wissen das. Wir haben im Stras-

senbau einige Flexibilität. Das ist das einzige, und wir machen da einfach das, was Sie, das Parlament, beschliessen. Wir halten uns ganz klar an das Budget. Das, was Sie beschliessen, diktiert dann auch unsere Möglichkeiten im Strassenbau. Hier bitte ich Sie, klar zu sehen, dass wir Fortschritte erzielt haben, namentlich im Bereich des EVED.

Zum Antrag der Minderheit II (Luder) – Herr Luder ist leider nicht da, wir übermitteln ihm ins Spital beste Wünsche – möchte ich sagen: Wir sollten den Fehler von 1984 jetzt korrigieren. Der Bundesrat kann sich diesem Minderheitsantrag nicht anschliessen. Denn wenn Sie kein Darlehen geben, wie es jede Bank gewährt, kann der Bund die Funktionen, die ich eingangs geschildert habe, einfach nicht wahrnehmen. Er kann sie nicht erfüllen.

Schliesslich zum Antrag der Minderheit III (Zwygart): Herr Zwygart hat von der Kostenwahrheit gesprochen. Herr Zwygart, Sie haben es gesehen: Wir haben im Transitvertrag erstmalig das Prinzip der Kostenwahrheit eingeführt. Wir haben unsere Idee durchgesetzt; das war gar nicht so einfach, das den Portugiesen, den Griechen und den Italienern zu erklären. Wir haben es aber durchgesetzt. Wir sind keine Insel der Seligen, wir können das nicht allein vollziehen. Das braucht jetzt etwas Aufklärungszeit, etwas Ueberzeugungskraft, und da möchte ich Sie bitten, uns hier auch zu helfen. Wir sind auf dem Weg dazu.

Heute morgen ist es Ihnen zu schnell gegangen, und hier geht es jetzt anscheinend zu langsam. Die internationalen Mühlen mahlen langsamer, als das uns manchmal lieb ist.

Sie schlagen 20 Prozent vor; wir möchten hier nicht um Prozente feilschen. Ich muss Ihnen sagen: 25 Prozent ist schon sehr bescheiden im Blick auf die Bedeutung dieser Flughäfen für unser Land, und ich möchte Sie deshalb bitten, hier beim Antrag des Bundesrates zu bleiben, diese 25 Prozent vorzusehen; wenn Sie das tun, dann entscheiden Sie auch richtig, richtig im Interesse der Zivilluftfahrt, die eine ganz bedeutende Funktion zu erfüllen hat. Diese Funktion ist in der ganzen Debatte etwas zu wenig zum Tragen gekommen. Es geht auch hier um Arbeitsplätze, es geht hier für unser Land um den Anschluss an die Welt. Es muss tagtäglich etwas getan werden, damit wir unsere Wirtschaftskraft erhalten können.

Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge allesamt abzulehnen und der Mehrheit der Kommission und dem Bundesrat zu folgen.

Erste, namentliche Eventualabstimmung

Premier vote préliminaire, par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Agger, Aubry, Baumberger, Berger, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Blocher, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bühler Gerold, Bürgi, Caccia, Camponovo, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Columberg, Comby, Daepf, Darbellay, David, Dettling, Dreher, Ducret, Eggly, Engler, Epiney, Etiague, Eymann Christoph, Fasel, Fehr, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Giger, Gobet, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guinand, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Iten Joseph, Jäggi Paul, Keller Anton, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Leu Josef, Leuba, Loeb François, Maître, Maspoli, Mauch Rolf, Maurer, Miesch, Moser, Mühlemann, Müller, Narbel, Neuenschwander, Oehler, Perey, Philippona, Pini, Poncet, Raggenbass, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruf, Rutishauser, Rychen, Savary, Scheidegger, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Schwab, Segmüller, Spoerry, Stalder, Stamm Judith, Steffen, Steinemann, Stucky, Suter, Theubet, Tschuppert Karl, Vetterli, Wanner, Wittenwiler, Wyss, Zölich, Zwahlen (108)

Für den Antrag der Minderheit I stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité I:

Aguet, Allenspach, Baumann, Bäumlín, Béguelin, Bircher Silvio, Borel François, Bühlmann, Bundi, Carobbio, Caspar, Da-

nuser, de Dardel, Diener, Dünki, Eggenberger, Fankhauser, Goll, Gonseth, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Hämmerle, Herzog, Hollenstein, Jean-prêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Maeder, Marti Werner, Mauch Ursula, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Rebeaud, Rechsteiner, Robert, Ruffy, Schmid Peter, Sieber, Steiger, Strahm Rudolf, Tschäppät Alexander, Vollmer, Weder Hansjürg, Wiederkehr, Zisyadis, Züger, Zwygart (54)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bühler Simeon, Dormann, Grendelmeler, Sella Rolf (4)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sort absents:

Bär, Bodenmann, Bonny, Brügger Cyrill, Brunner Christiana, Cotti, Couchepin, Deiss, Duvoisin, von Felten, Gardiol, Giezendanner, Gysin, Hegetschweiler, Hubacher, Jaeger, Jenni Peter, Leuenberger Moritz, Luder, Mamie, Matthey, Nabholz, Pidoux, Sandoz, Schnider, Sella Hanspeter, Spielmann, Stamm Luzi, Steinegger, Thür, Tschopp, Wick, Ziegler Jean (33)

Präsident Nebiker stimmt nicht

M. Nebiker, président, ne vote pas

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit III Minderheit

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 84 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II 56 Stimmen

Art. 103a–103d (neu), 108 Abs. 1 Bst. a–d, Ziff. II, III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 103a–103d (nouveaux), 108 al. 1 let. a–d, ch. II, III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 93 Stimmen
Dagegen 38 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses

gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer l'intervention parlementaire

selon la page 1 du message

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung
Navigation aérienne. Loi. Modification

Differenzen – Divergences

Siehe Jahrgang 1992, Seite 781 – Voir année 1992, page 781

Beschluss des Ständerates vom 11. März 1993

Décision du Conseil des Etats du 11 mars 1993

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Art. 1 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 6a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident: Auf Antrag der Kommissionssprecher behandeln wir die Artikel 37a und 37abis vor Artikel 19. Das Verfahren wird dadurch vereinfacht. – Sie sind damit einverstanden.

Art. 37a, 37abis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Vollmer, Diener, Hämmerle, Hollenstein)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 37a, 37abis

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir

Minorité

(Vollmer, Diener, Hämmerle, Hollenstein)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Vollmer, Sprecher der Minderheit: Die Artikel 37a und 37b sind sozusagen das Herzstück dieses revidierten Luftfahrtgesetzes. Es geht hier darum, das Bewilligungsverfahren neu zu ordnen, und politisch geht es darum, das Bewilligungsverfahren zu straffen, und vor allem auch, die bisherigen «Störenfriede» – die Kantone, die Gemeinden – auszuschalten.

Es ist nicht gerade ein Glanzstück gesetzgeberischer Arbeit, wenn wir heute nur noch in den Artikeln 37a und 37abis eine Differenz zu bereinigen haben. Einige von Ihnen werden sich noch daran erinnern, dass wir vor genau einem Jahr, damals, als wir diese Gesetzesänderung in unserer ersten Lesung behandeln, bei Artikel 37a und Artikel 37b ein ziemliches Durcheinander hatten. Wir hatten verschiedene Votanten. Der Rat hat dann – das stellt sich im nachhinein als Fehler heraus – gesagt: Wir bereinigen das jetzt nicht im Detail, wir schwenken auf die Linie des Bundesrates ein; der Zweitrat hat ja dann die Möglichkeit, die Sache noch einmal gründlich zu debattieren, und dann werden wir im Differenzbereinigungsverfahren auch nochmals Gelegenheit haben, uns die Sache näher anzuschauen und zu prüfen, ob allfällige Korrekturen nötig sind oder nicht.

In der Zwischenzeit hat der Ständerat seine Debatte gehabt, er hat bei Artikel 37b einen Antrag der Minderheit seiner Kommission abgelehnt und ist ebenfalls dem Bundesrat gefolgt; jetzt können wir gar nicht mehr über diesen Artikel 37b debattieren. Was wir uns vorgenommen haben, ist also durch das Verfahren zunichte gemacht worden.

Unser Minderheitsantrag beschränkt sich jetzt auf Artikel 37a. Wo liegt der Unterschied, worum geht es? Man hat hier bei der Gesetzgebung versucht, im Bewilligungsverfahren eine klare Trennung zwischen Bewilligungen für Flughäfen und, bei Artikel 37b, Bewilligungen für sogenannte Flugfelder zu machen. Flugfelder sind die unzähligen Flugplätze, die es über das ganze Land verstreut gibt, von denen man sagen kann, sie erfüllen keine nationalen Bedürfnisse in bezug auf den Linienverkehr. Es sind zum Teil sehr kleine Flugfelder. Im Gegensatz dazu sind «Flughäfen» die grossen Flugplätze, bei denen ja ein gewisses nationales Interesse geltend gemacht wird.

Wir haben heute die Situation, dass im Bereich des Artikels 37a, der jetzt noch zur Debatte steht – bei den Flughäfen also –, die kantonalen Mitwirkungsrechte aufgrund des Antrages, wie er heute von der Mehrheit präsentiert wird, weitgehend eliminiert werden. Das bedeutet im Klartext, dass kantonale Richtplanungen, dass kantonale Raumplanungsgesetzvorgaben mit diesem Gesetz nichtig gemacht werden. Hier wird einfach über diese kantonalen Interessen hinweg ein Bundesinteresse statuiert, und damit werden die kantonalen Interessen einfach hintangestellt. Wir haben also keine vernünftige Interessenabwägung im Verfahren.

Der Ständerat hat hier immerhin eine gewisse Korrektur versucht. Wir, als Minderheit, empfehlen Ihnen, hier zumindest die Korrektur des Ständerates aufzunehmen. Der Ständerat hat ein sogenanntes zweistufiges Verfahren verlangt, nämlich die Einführung eines Vorprüfungsverfahrens, in das die kantonalen und kommunalen Interessen einfließen können, bevor das eigentliche Konzessionierungsverfahren einsetzt. Dieses

Vorprüfungsverfahren ist eine Art Ersatz für diese fehlende Mitwirkung im entscheidenden Konzessionierungsverfahren. Der Ständerat hat hier immerhin ganz deutlich und klar gesagt, zumindest dieses Vorprüfungsverfahren solle es ermöglichen, dass eine breite Interessenabwägung stattfindet.

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die diesen Artikel beraten hat, hat diesen Beschluss des Ständerates praktisch diskussionslos, ohne auf die Substanz einzugehen, vom Tisch gewischt und schlägt Ihnen heute vor, am ursprünglichen Beschluss unseres Rates festzuhalten, d. h., die berechtigten Einwände des Ständerates abzulehnen. Hier erinnere ich Sie an das, was ich ganz zu Beginn meines Votums gesagt habe: Die Fassung des Nationalrates, an der die Mehrheit jetzt festhalten will, ist damals ja eben gar nicht diskutiert worden. Wir haben damals gesagt, die Sache sei zu kompliziert. Verschiedene zusätzliche Vorschläge, die in letzter Minute eingebracht wurden, haben uns dazu geführt zu sagen: Wir stimmen einfach einmal dem Bundesrat zu und können später dann noch neue Vorschläge aufnehmen.

Ich bitte Sie deshalb, sowohl aus Gründen der Redlichkeit der Gesetzesberatung, aber – und vor allem – auch aus materiellen Gründen, um hier zumindest teilweise die Interessen der Kantone und deren raumplanerische Bedürfnisse einzubeziehen, dieses zweistufige Bewilligungsverfahren aufzunehmen. Stimmen Sie mit der Minderheit der Fassung des Ständerates zu, lehnen Sie die Fassung der Mehrheit ab. Es ist eine Fassung, die den Konflikt zwar rechtlich löst, indem diese anderen Interessen ausgeschaltet werden. Sie ist aber meines Erachtens staatspolitisch äusserst unklug, indem sie die verschiedenen kantonalen Interessen bei den Ausbauten von Flughäfen im vorgesehenen Verfahren nicht gleichwertig einbezieht.

Ich bitte Sie deshalb, stimmen Sie der Fassung der Kommissionminderheit und damit auch dem Beschluss des Ständerates zu.

Präsident: Die SD/Lega-Fraktion sowie die SVP-Fraktion stimmen der Mehrheit zu.

Frau Diener: Zwei sehr unterschiedliche Ansätze zeichnen die Diskussion um die Artikel 37a und 37abis. Dabei steht auf der einen Seite das EVED mit dem Wunsch nach Wachstum im Flugverkehrsbereich und dem Willen, möglichst zügig Bauprojekte für den Flugverkehr zu verwirklichen. Der Glaube an die Machbarkeit prägt die Formulierung von Artikel 37a in der bundesrätlichen Fassung; das ist ja auch die Fassung, die der Ständerat übernommen hat. Das Wunschdenken der unbegrenzten Möglichkeiten blüht eifrig in diesem Luftfahrtgesetz. Ein bisschen straffen, ein bisschen abschneiden bei den demokratischen Rechten, und schon ist die Bauwelt fürs EVED wieder in Ordnung.

Und auf der anderen Seite haben wir unser dichtbesiedeltes Land mit Menschen, die sich auch nach Ruhe, nach sauberer Luft, nach unberührten Landschaften sehnen und unter den Flugimmissionen leiden. Menschen, die mitreden und nicht nur Steuern abliefern wollen. Menschen, die sich eine eigene Meinung bilden, nicht alles stillschweigend akzeptieren wollen, eben mündige Bürgerinnen und Bürger. Diese wehren sich gegen die Einschränkungen ihrer demokratischen Mitwirkungsrechte.

Die Fassung des Ständerates der Artikel 37a und 37abis, die wir mit unserem Minderheitsantrag aufnehmen, will den Kantonen und Gemeinden eine etwas bessere Mitwirkung beim Baubewilligungsverfahren ermöglichen. Für die grüne Fraktion ist klar, dass die primäre Zuständigkeit, insbesondere auch die raumplanerische Zuständigkeit, beim Kanton und bei den Gemeinden, eben bei den Direktbetroffenen, liegen soll – wie bisher. Artikel 22quater der Bundesverfassung weist ja bekanntlich die Raumplanung den Kantonen zu.

Im Sinne einer Instanzen- oder Gewaltentrennung müsste – wenn schon – das EJPD Bewilligungsbehörde für die raumplanerischen Entscheide sein, da die Raumplanung im EJPD angesiedelt ist. Die ökologischen Entscheide müssten – wenn schon – vom Buwal geprüft werden und nicht vom baufreudigen EVED, wo die Wünsche und Anliegen der Flughafenbetreiber tatkräftig unterstützt werden.

Unsere Begeisterung für die ständerätliche Fassung der Artikel 37a und 37abis hält sich aber in Grenzen. Die generelle Erleichterung beim Einrichten von Flugplätzen oder bei der Umklassierung von einem Flugfeld in einen konzessionierten Flughafen läuft in Richtung Förderung des Flugverkehrs, die wir aus ökologischen und ökonomischen Überlegungen ablehnen. Ueberhaupt ist die ganze Revision des Luftfahrtgesetzes vom Wunsch nach Expansion und Wachstum geprägt.

In diesem Zusammenhang, Herr Bundespräsident Ogi, ist halt doch die Frage offen: Wo bleibt der ökonomische Bezug zur Volkswirtschaft? Unsere Kassen auf allen Stufen sind unter anderem darum leer, weil sinnlose Subventionsmechanismen das Verursacherprinzip verhindern und Mobilität und Konsum ermöglichen, die weder ökologisch noch ökonomisch verantwortbar sind.

Die Subventions- und Darlehensmöglichkeiten nach Artikel 101a stehen völlig quer zur heutigen Finanzsituation, auch völlig quer zu den immer dringenderen Forderungen nach Kostenwahrheit im Verkehr. So sind es denn einerseits der Abbau der demokratischen Mitsprachemöglichkeit bei den Artikeln 37a und 37abis und andererseits die neuen Mobilitäts-Subventions-Möglichkeiten bei Artikel 101a, die uns, die Grüne Partei, dazu bewegen, alles daranzusetzen, dass sich die Bevölkerung in einem Referendumsabstimmungskampf zu diesem neuen Luftfahrtgesetz äussern kann.

Die Unantastbarkeit des Mythos Fliegen muss endlich ein Ende haben.

Steiger: Kollege Vollmer hat materiell begründet, was die Minderheit will. Die SP-Fraktion stimmt für diesen Antrag.

Frau Diener sagte es schon: Mit dieser Gesetzesrevision wird im Konzessionsverfahren die öffentliche Einflussnahme insgesamt massiv geschwächt. Der Ständerat hat wenigstens bei Artikel 37a noch eine bessere Wahrung der Interessen der betroffenen Kantone und Gemeinden und damit der vom Flugverkehr betroffenen Menschen versucht.

Es passt leider zum verkehrspolitischen Stil von Herrn Bundespräsident Ogi, dass er offenbar keinerlei Kompromiss will. Ich las gestern nochmals seine einschlägigen Sprüche im Ständerat und in unserer Kommission nach: Vorschriften abbauen, straffen, revalidieren, sich den internationalen Entwicklungen anpassen, um konkurrenzfähig zu bleiben, keine aufwendigen Verfahren, keine Betroffenheitsdemokratie, wie er es nennt. Wir werden diese Textelemente in ähnlicher Kombination heute wohl wieder hören.

Trotzdem stelle ich – an jüngste verkehrspolitische Schlagzeilen denkend – die nicht nur rhetorisch gemeinte Frage: Kommen Ihnen, Herr Bundespräsident Ogi, in letzter Zeit nicht manchmal selbst gewisse Zweifel? Sind Sie absolut sicher, dass das Durchpeitschen der Projekte und Visionen Ihrer Promotoren von immer mehr Mobilität der Weisheit wirklich letzter Schluss ist? Wäre es nicht – im Gegenteil – gut, über eine seriöse Vorprüfung in einem zweistufigen Verfahren etwas mehr an kritischen Fragen und Rückfragen zuzulassen, damit etwas mehr Sicherheit zu haben, dass nicht nur und nicht primär die Optik der Fliegerei ins Zentrum solcher Konzessionsentscheide gestellt wird? Das gestaffelte Verfahren lässt zumindest eine breitere Sicht zu.

Ich möchte Sie im Namen der SP-Fraktion bitten, bei dieser Differenz dem Antrag der Kommissionsminderheit und damit dem Ständerat zuzustimmen. Das scheint auch politisch nichts anderes als vernünftig. Wenn Sie hier die harte Linie durchziehen, stellt sich ja wirklich die Frage, ob Sie mit aller Gewalt ein Referendum zu dieser Gesetzesrevision provozieren wollen. Gründe dafür gibt es auch in den hier nicht mehr debattierten Passagen, Sie sind zum Teil erwähnt worden: die faktische Entmündigung der Betroffenen bei den Flugfeldern und die verkehrspolitisch völlig absurde Möglichkeit von Subventionen für Regionalflugplätze. In der Schlussabstimmung wird die SP-Fraktion die Vorlage dieser Punkte wegen ablehnen müssen.

M. Cavadini Adriano: Le groupe radical vous invite à rejeter les propositions de minorité et à en rester à la décision que nous avons prise lors de la première discussion dans cette salle.

Les normes applicables dans ce domaine particulièrement sensible sont très rigoureuses. Nous disposons, en Suisse, de prescriptions très sévères par rapport aux autres pays. Par ailleurs, lors de la première discussion en commission, on nous a démontré clairement à quel point les procédures actuelles étaient compliquées et lentes. Même lorsqu'il s'agit de modifier des installations techniques de sécurité, les procédures peuvent durer jusqu'à dix ans.

Lors de l'examen de cette loi, le Conseil des Etats a introduit une procédure d'examen préalable qui ne fait que compliquer encore une fois une procédure que le Conseil fédéral et la majorité du Conseil national avaient refusée, la jugeant trop bureaucratique et trop lente, une procédure que nous voulions accélérer dans notre intérêt et, bien entendu, dans le respect de nos lois. Nous ne voyons donc pas la nécessité de revenir sur notre première décision, et nous ne pouvons pas suivre la décision du Conseil des Etats. Nous devons simplifier nos lois, et non pas en compliquer la procédure.

Par conséquent, dans cette optique, le groupe radical vous invite à en rester à la décision prise précédemment, c'est-à-dire à suivre la majorité de votre commission et à rejeter les propositions de minorité.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion stimmt der Minderheit zu, also der Fassung des Ständerates. Die Nähe der Entscheidungsinstanzen hat in unserem dicht überbauten Gebiet ihre besondere Bedeutung. Die Ortsnähe ist für die Bewilligung von Flugplätzen durchaus ein Argument, das weiterhin Gültigkeit haben muss. Vielleicht mögen Sie sich erinnern, dass ich seinerzeit als Präsident der Verkehrskommission hier mitgeholfen habe, bei der Eisenbahn ein schnelleres Verfahren zu finden. Aber es ist ein Unterschied, ob wir Flugplätze betrachten oder Eisenbahngrossprojekte wie die «Bahn 2000» oder die Neat, die vor allem internationalen, aber zum Teil auch nationalen Bedürfnissen entsprechen sollen. Bei der Eisenbahn geht es primär um kantonsübergreifende, landesweite Einrichtungen. Bei den Flugplätzen kann es das zwar auch geben, aber bei dem hohen Ausbaustandard unserer Flughäfen besteht ein viel geringerer Ausbaubedarf als anderswo – als bei den Eisenbahnen.

Mit dem Ausbau der Schnellbahn werden langfristig auch die Flugplätze nur noch für den Langstreckenflug benötigt. Somit könnten wir eine flankierende Massnahme zugunsten der beschlossenen Eisenbahngrossprojekte beibehalten. Wir dürfen sie also nicht opfern und damit die Rentabilität der Eisenbahnen noch weiter verschlechtern. Ich möchte den Bundespräsidenten fragen, ob das, was für die Neat gut war, nämlich flankierende Massnahmen, nicht auch in diesem Bereich Gültigkeit haben müsste.

Das Argument, dass die Natur auch ihre Gültigkeit haben muss, weil wir Menschen ja zum Raubbau neigen, muss hier zum Tragen kommen, indem von unten herauf, im Volk und in den Gemeinden, Mitsprachemöglichkeiten gegeben sind, denn sonst werden wir anderswo zum Handeln gezwungen. Ich zitiere Herrn Bundespräsident Ogi von vorhin: Die Luftreinhalte-Verordnung lasse grüssen, hat er im Zusammenhang mit der Seetalbahn gesagt.

Ein weiteres Argument sei erwähnt, weshalb wir für die Minderheit sind: Für die Eisenbahn hat das Departement Ogi die nötigen Instrumente schaffen können. Beim Flugwesen ist das anders. Die Frage ist damit durchaus berechtigt, ob die Leute in diesem Departement in fachlicher – Frau Diener beispielsweise hat von der Umweltrelevanz gesprochen –, aber auch in personeller Hinsicht nicht überfordert sind, wenn sie solch umfassende Beurteilungen machen müssen, und ob damit nicht die Grundlage für Fehlurteile gelegt ist. Solche Fehlurteile sind dann unkorrigierbar.

Unsere Fraktion ist also der Meinung, dass es ein verbindliches Anhörungsrecht von Kantonen und Gemeinden braucht, und nicht ein unverbindliches Anhörungsrecht. Die zentrale Kompetenz bedingt auch fachliche Kompetenz. Bei der gegenwärtigen Finanzlage ist es wohl nicht möglich, die nötigen Mittel ins Departement Ogi zu transferieren, um der Ausweitung der Kompetenzen auch die nötige Schlagkraft in fachlicher Hinsicht zu geben. Darum ist es besser, die Verantwort-

tung auf verschiedene Schultern zu verteilen, ein etwas weniger flüssiges Verfahren in Kauf zu nehmen und es beim System zu belassen, wie es vom Ständerat vorgeschlagen wird. Das vom Ständerat vorgeschlagene Vorprüfungsverfahren ergibt aus unserer Sicht eine sinnvolle Hierarchie.

M. Poncet: Lors du débat qui a eu lieu au Conseil des Etats, un représentant libéral a notamment fait valoir que la formule, qui nous est proposée par le Conseil des Etats et qui, à l'époque, était proposée par sa commission, séduisante en apparence, n'avait en réalité qu'un seul mérite – si c'en est un: celui de compliquer la procédure sous prétexte de fédéralisme, alors qu'en vérité cette proposition ne renforçait en rien le pouvoir des cantons. Cette analyse est exacte et c'est la raison pour laquelle nous vous proposons d'en rester à la version sortie des travaux de notre conseil.

L'article 37a, selon la version du Conseil national, prévoit une procédure d'autorisation pour les aérodromes publics, c'est-à-dire en réalité les aéroports, par opposition à la procédure applicable pour les autres aérodromes, c'est-à-dire à dire les champs d'aviation pour l'essentiel. Cette seconde procédure est, elle, fixée à l'article 37abis. Il n'est pas nécessaire d'en décrire ici le mécanisme en détail. Disons simplement que dans le cas des aéroports, c'est-à-dire dans l'article 37a selon notre version, tous les intérêts, et par conséquent toutes les oppositions, sont pris en compte dans la procédure de concession. La procédure est donc, ce qui est tout à fait justifié dans ce domaine à notre avis, une procédure où la compétence principale est celle de la Confédération et non pas celle des cantons.

Le Conseil des Etats n'a rien changé à cette solution, et c'est en cela que son texte est faussement fédéraliste. Notre Chambre haute s'est en effet bornée à introduire une sorte de procédure préliminaire qui n'est d'aucune utilité, tout en gardant, sans le modifier d'une virgule, le texte qui était issu de nos travaux. Autrement dit, on continuerait à avoir les deux types de procédure que j'ai rappelés tout à l'heure, mais en plus le Conseil des Etats introduit une sorte de happening administratif, un «Fasnacht» de la navigation aérienne dans lequel, pendant quelques mois, chacun peut s'exprimer et faire valoir ses opinions sur le futur aéroport. Après quoi, que fait-on? On recommence exactement la procédure de l'article 37a, tel que nous l'avons voté. Le texte proposé par notre Chambre haute est donc un alibi puisqu'après cet exercice de psychothérapie de groupe, on recommence de toute manière une procédure dans laquelle chacun sera à nouveau entendu s'il le souhaite. Telles sont les raisons pour lesquelles nous estimons préférable d'en rester à la version du Conseil national en supprimant l'adjonction bien intentionnée, mais en réalité inutile, faite par le Conseil des Etats.

Un mot enfin à l'intention de M. Vollmer qui a prétendu tout à l'heure que la commission se serait prononcée presque sans débat. C'est très exagéré. Le débat a été bref, mais c'était simplement parce que la commission s'est convaincue rapidement de l'évidence, c'est-à-dire que la décision du Conseil national est meilleure que celle du Conseil des Etats.

Bircher Peter: Die CVP-Fraktion ist bei den Artikeln 37a und 37abis für Festhalten am Beschluss des Nationalrates, wie es die Kommissionsmehrheit beantragt.

In der ersten Lesung in diesem Rat haben wir einen Abänderungsantrag gestellt, der aber die Flugfelder betraf. Dazu muss ich noch kurz etwas sagen. Bei Artikel 37a geht es um die nationalen Anlagen. Es ist doch bedrückend festzustellen, dass z. B. im Zusammenhang mit einem Funkfeuer, also einer Flugsicherungsanlage, in Trasadingen sage und schreibe zehn Jahre vergingen, bis letztlich eine Bewilligung erteilt werden konnte. Also muss man schon stark gewichten: Was sind Anlagen im nationalen Interesse? Die Swissairfrage hängt nicht zuletzt auch davon ab, ob wir ein nationales Interesse an unseren grossen Flughäfen eben auch innert nützlicher Frist durchsetzen können. Ich habe und hatte bei diesen rund 60 Flugfeldern eine ganz andere Auffassung. Hier trat ich für mehr Kantonskompetenzen ein. Aber diese Sache ist gelaufen. Der Ständerat hat in einer mehrstündigen «Luftschlacht» –

und ich gehe immer noch davon aus, die Vertreter der Kantone sind primär im Ständerat – beschlossen, hier den Kantonen keine wesentlichen neuen Kompetenzen einzuräumen, so dass wir uns primär auf die nationalen Anlagen hier bei den Artikeln 37a und 37abis zu beschränken haben. Dazu gelten nach wie vor die Stichworte: Führungsrolle des Bundes für diese Anlagen, nationales Interesse, klare Zuständigkeiten und etwas Rückbesinnung auf einfache und transparente Verfahren.

Baumberger: Als zweiter Sprecher der CVP-Fraktion und namentlich auch in meiner Eigenschaft als Zürcher Nationalrat bitte ich Sie, wie das schon Kollege Bircher Peter gemacht hat, im Sinne der Mehrheit an der seinerzeit von unserem Rat beschlossenen Fassung von Artikel 37a festzuhalten. Gerade die Bemühungen im Kanton Zürich – sie laufen immer wieder darauf hinaus, den Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten übermässig und zunehmend zu beschränken, ich erinnere daran, dass wir demnächst wieder eine Abstimmung über dieses Thema haben – zeigen, dass wir für Flugplätze nationalen Interesses (und dazu gehört u. a. der Flughafen Zürich) eine ausschliessliche Bundeszuständigkeit brauchen. Wie wollen wir denn, wenn wir einmal vom Nein vom 6. Dezember 1992 zum EWR absehen, unserer nationalen Fluggesellschaft die Möglichkeit bieten, ihre internationale Konkurrenzfähigkeit zu erhalten, wenn wir für Anlagen und Betriebe auf den Flugplätzen Verhältnisse vorsehen, wie Sie einige von Ihnen gefordert haben, Verhältnisse, wie wir sie in anderem Zusammenhang, z. B. bei Bahnen, bei anderen Grossanlagen nationalen Interesses, kennen?

Nicht, dass die CVP einen uferlosen Ausbau des Flugverkehrs wollte – sie will auch keine weiteren Flugplätze und dergleichen –, aber es gilt zweierlei zu bedenken. Erstens ist die Schweiz als Binnenland ganz ausserordentlich auf den internationalen Flugverkehr angewiesen, und zweitens ist sie in diesem Bereich auf rasche und koordinierte Verfahren angewiesen. Die Fassung des Ständerates, wie sie Ihnen vorliegt, ist unter diesen Gesichtspunkten zu umständlich und auch zu langwierig.

Die CVP ist allerdings keineswegs gegen föderalistische Aspekte, und wir hätten – ich habe seinerzeit bei der ersten Lesung dafür votiert – bei Artikel 37b den föderalistischen Aspekt und die Mitsprache von Kantonen und Gemeinden gerne weiter ausgebaut. Die Differenzbereinigung, es wurde bereits bedauert, bietet dazu keine Gelegenheit mehr.

Bei den Flugplätzen nationalen Interesses sieht das anders aus. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir in Artikel 37a Absatz 3 die Anhörung geregelt und in Absatz 4 die Pflicht zur Berücksichtigung von Anträgen festgeschrieben haben, und zwar soweit Bau und Betrieb eines Flugplatzes durch diese Anträge nicht übermässig beeinträchtigt werden. Es geht also nicht um eine Beeinträchtigung, sondern diese Anträge werden nur nicht berücksichtigt, wenn sie Bau und Betrieb eines Flugplatzes übermässig beeinträchtigen. Darum geht es nun, das müssen wir bei Flughäfen nationalen Interesses vermeiden. Da müssen wir Verhältnisse schaffen, welche die erforderlichen Anpassungen auch in Zukunft erlauben, nur so werden wir den im Interesse der Schweiz notwendigen Luftverkehr sicherstellen und – es sei aus aktuellem Anlass gesagt – auch die Interessen unseres nationalen Luftverkehrsträgers, nämlich der Swissair, vernünftig wahren können.

Wanner, Berichterstatter: Im Gegensatz zu unserem Rat hat der Ständerat mehrheitlich ein anderes Bewilligungsverfahren beschlossen, das sich wesentlich am heute geltenden Verfahren für Eisenbahngrossprojekte anlehnt. Auch ich komme aus einem Kanton mit einem Flugplatz, und auch ich habe mir sehr genau überlegt, ob es denn gerechtfertigt sei, in dieser Sache den Kantonen im raumplanerischen Bereich Kompetenzen zu entziehen. Allerdings liegt die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur der Luftfahrt im nationalen Interesse und muss somit folgerichtig primär eine nationale Aufgabe sein. Einfache und beförderlichere Verfahrensabläufe, einheitliche Zuständigkeiten, ein auf das wirklich Nötige begrenzter Rechtsschutz auf der Basis der Rechtsstaatlichkeit prägen die

ses Konzept. Das Rechtsschutzinteresse Betroffener bleibt gewahrt, ein zweistufiges Verfahren, wie es der Ständerat beschlossen hat, ist nach Auffassung der Mehrheit unserer Kommission wie auch einer Minderheit im Ständerat unangemessen und überdimensioniert. Ein derart komplexes zweistufiges Verfahren würde die Sache komplizieren, statt sie zu vereinfachen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch folgendes sagen: Auch nationales Recht ist bekanntlich demokratisches Recht. Auch beim nationalen Recht bleibt das Interesse direkt Betroffener gewahrt, und vor allem fliessen auch die Interessen Dritter, wie beispielsweise des Natur- und Heimatschutzes, in ein nationales Bewilligungsverfahren ein.

Die Mehrheit unserer Kommission hat beschlossen, an unserer Version festzuhalten. Wir möchten Sie bitten, ein Gleiches zu tun und dem Ständerat nicht zuzustimmen.

M. Béguelin, rapporteur: Le Conseil des Etats, contrairement à notre conseil, a décidé, par 26 voix contre 11, d'introduire une nouvelle procédure en deux phases, par laquelle une procédure d'examen préalable, qui s'inspire essentiellement de l'arrêté fédéral du 21 juin 1991 sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer, est incorporée à la procédure d'octroi de la concession proprement dite.

Votre commission a, une nouvelle fois, discuté cette divergence de manière approfondie et la majorité vous propose, par 13 voix contre 4, de maintenir la décision du Conseil national.

Bundespräsident Ogi: Herr Steiger, es ist richtig, was Sie sagen: Wenn wir einmal von einer Problemlösung überzeugt sind, kämpfen wir für unsere Sache. Sie können uns aber nicht vorwerfen, dass wir die Probleme nicht hinterfragen, dass wir nicht rückfragen und auch überlegen. Gerade nach den Vorkommnissen der letzten Tage müsste auch Ihnen bewusst werden, dass wir mit unseren drei interkontinentalen Flugplätzen aufpassen sollten. Wir müssen sehen, dass wir in einem Konkurrenzkampf sind, und wir müssen sehen, dass sich die Situation in den letzten Jahren massgeblich zu unseren Ungunsten entwickelt hat. Heute greifen die Probleme in der Zivilluftfahrt sehr tief. Wo wäre Zürich, wo wäre das Mittelland ohne leistungsfähiges Kloten? Die Globalisierung des Luftverkehrs, die weltweite Deregulierung und Liberalisierung, die Öffnung der Märkte, das wirtschaftliche Zusammenwachsen ganzer Kontinente – ich denke an die EG –, aber auch das Erstarren der sogenannten Dritten Welt, die neue Konkurrenz aus Niedriglohnländern, insbesondere aus Asien, machen der Zivilluftfahrt sehr schwer zu schaffen. In dieser Situation gilt es nicht zuletzt zu entscheiden: Wollen wir, dass Zürich, Genf und Basel international konkurrenzfähig bleiben, oder wollen wir auch hier das Feld den anderen überlassen?

Ich bitte Sie, bei dieser Differenzbereinigung der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Bei dieser Differenz geht es nicht um Grundsatzfragen der Zuständigkeiten bei Flugplatzbewilligungsverfahren. Die Debatte darüber ist sowohl im Nationalrat als auch im Ständerat bei der Gesetzesberatung umfassend und auch seriös erfolgt, Herr Vollmer. Beide Räte haben in voller Kenntnis der Sachverhalte und unter sorgfältiger Abwägung aller auf dem Spiele stehenden Interessen für die primäre Bundeszuständigkeit bei sämtlichen Flugplatzkategorien entschieden. Ich glaube, wenn wir vorwärtsmachen wollen, wenn wir modern sein wollen, dann müssen wir an dieser Kompetenz nicht herumkorrigieren.

Die Differenz, die jetzt besteht, ist lediglich eine Verfahrensfrage. Der Ständerat möchte das Verfahren bei der Konzessionierung von Flughäfen demjenigen von Eisenbahngrossprojekten angleichen. Das von ihm beschlossene, aufwendige zweistufige Verfahren mit Vorprüfung ist nach Erachten des Bundesrates dem zu regelnden Sachverhalt nicht angemessen. Die Dimensionen sind doch ganz anders gelagert.

Bei den Flugplätzen geht es nicht um Grossprojekte wie bei unseren Eisenbahnen. Wir können ja keinen vierten Flughafen mehr bauen, das liegt nicht drin, das müssen wir einsehen –

wir wollen auch keinen aus dem Boden stampfen. Es geht nur darum, dass wir das Bestehende erhalten und wo nötig auch verbessern können. Wenn wir jetzt bei dieser Verhandlung Alcazar – wir wollen jetzt nicht auf diese Situation eintreten – in einer schwachen Position sind, dann sind wir nicht zuletzt in einer schwachen Position, weil wir vor allem in Zürich von einer Initiative zur anderen gehen und man eigentlich nie weiss, ob die Projekte, die geplant sind, realisiert werden können; das macht uns gegen aussen schwach.

Es geht hier in erster Linie um Anpassungen bei den bestehenden Flughäfen oder allenfalls um eine juristische Umwandlung eines Flugfeldes in einen konzessionierten Flugplatz. Das heisst, wir brauchen Flexibilität, wir sollten hier reagieren können.

Ich bitte Sie, kein aufwendiges zweistufiges Verfahren zu beschliessen. Unser Vorschlag eines einstufigen Verfahrens, dem Ihr Rat seinerzeit zugestimmt hatte, entspricht doch den praktischen Erfordernissen viel besser. Die praktischen Erfordernisse, die heute beachtet werden müssen, sollten wir nicht aus den Augen verlieren.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen und die Differenz mit dem Ständerat zu belassen, d. h., Ihren getroffenen Entscheid nochmals zu bestätigen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	87 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	47 Stimmen

Art. 19 Abs. 2, 19a

Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 19 al. 2, 19a

Proposition de la commission
Maintenir

Angenommen – Adopté

Art. 40b

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung
Navigation aérienne. Loi. Modification

Siehe Seite 880 hiervor – Voir page 880 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 14. Juni 1993
Décision du Conseil des Etats du 14 juin 1993

Schlussabstimmung – Vote final
Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

99 Stimmen
44 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**Ständerat
Conseil des Etats**

Sitzung vom 11.03.1993
14.06.1993
18.06.1993 (Schlussabstimmung)

Séance du 11.03.1993
14.06.1993
18.06.1993 (Vote final)

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung Navigation aérienne. Loi. Modification

Botschaft und Gesetzentwurf vom 20. November 1991 (BBI 1992 I 607)
Message et projet de loi du 20 novembre 1991 (FF 1992 I 587)

Beschluss des Nationalrates vom 3. Juni 1992
Décision du Conseil national du 3 juin 1992

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Danloth, Berichterstatter: Das heute geltende Luftfahrtgesetz datiert vom 21. Dezember 1948; es stammt also aus der unmittelbaren Nachkriegszeit. Insgesamt wurde es bis heute siebenmal geändert, und Anfang der achtziger Jahre wurde sogar eine Totalrevision in Aussicht genommen, dann aber aus den in der Botschaft dargelegten Gründen verschoben. Heute befassen wir uns mit punktuellen Aenderungen, die aber von Aktualität und von einer gewissen Bedeutung – auch europapolitisch – sind.

Ein erster Gesichtspunkt: Die technischen Umwälzungen und die Zunahme der verkehrspolitischen Bedeutung des Flugverkehrs, aber auch das Ueberhandnehmen von Flugfeldern, also von Flugplätzen, die in kantonalem Einflussbereich stehen, haben zu neuen Dimensionen geführt. Hinzu kommt die überall sichtbar gewordene zunehmende Vielfalt im Luftverkehr. Ich nenne nur die dominierende Stellung des Helikopters, das Aufkommen von unbemannten Fluggeräten, Modellflugzeugen, vor allem aber auch die Weiterentwicklung des Fallschirms zu steuerbaren Geräten der Sportfliegerei wie Gleitfallschirmen und Hängegleitern. Dies alles hat die Grenzen der heutigen Gesetzgebung deutlich gesprengt. Es ist oft ein wahrer – wenn auch mehr oder weniger friedlicher – Luftkampf der verschiedensten Interessen zu beobachten.

Dabei wird der Verkehr in der Luft längst nicht mehr bloss dort wahrgenommen. Er wird zunehmend zur Quelle der Belastung für die Anwohner am Boden. Dass die Mobilität auch im Luftverkehr nebst ihren Entwicklungschancen Grenzen sichtbar werden lässt, dürfte heute einer allgemeinen Erkenntnis und Einsicht entsprechen. Es ist daher Aufgabe des Gesetzgebers und der Vollzugsbehörden, klare Leitplanken festzulegen.

Die Kommission hat sich trotz der intensiven Behandlung der Vorlage im Nationalrat, wo die gegensätzlichen Anschauungen und Interessen hart aufeinanderprallten, die Sache nicht leichtgemacht. Sie hat zusätzliche Berichte angefordert, für den zentralen Revisionspunkt der Bodenorganisation – Artikel 37ff. – alternative Modelle ausarbeiten lassen und insbesondere auch veranlasst, dass alle Kantone hierzu direkt konsultiert wurden, nicht nur über die Eidgenössische Luftfahrtkommission, wie das bisher geschehen ist.

Die Kommission hätte es auch begrüsst, wenn der Bundesrat die Erarbeitung eines neuen Flugplatzkonzeptes im Sinne eines Sachplanes nach Raumplanungsgesetz rascher an die Hand genommen hätte, d. h., dem Parlament parallel zum Gesetz unterbreitet hätte. Die heutige Gesetzesrevision wird hierzu aber ein willkommener Anstoss sein. Auch wird sich die Kommission noch einlässlicher mit der Swisslex-Vorlage zur Revision der entsprechenden Bestimmungen über die Oeffnung unseres Marktes für ausländische Interessenten und Gesellschaften zu befassen haben. Wir werden also nächste Woche bei der Behandlung der Swisslex-Vorlage diese Gesetzesvorlage nochmals zu behandeln haben.

Nun, die Hauptverantwortung und die Führungsrolle in der Luftfahrtpolitik liegen aufgrund der klaren Kompetenznorm des Artikels 37ter der Bundesverfassung eindeutig beim Bund. Angesichts der Tatsache, dass die Sicherstellung einer

ausreichenden Infrastruktur für die Luftfahrt im nationalen Interesse liegt, müssen verständlicherweise nicht nur bei den nationalen Flughäfen, sondern auch bei den sogenannten Flugplätzen oder Flugfeldern – wo die Kantone zufolge der Raumplanung stärker betroffen sind – die Führung und vor allem die Koordination beim Bund liegen. Dieses Ziel einer kohärenten Luftfahrtpolitik und damit wohl auch einer ganzheitlichen Interessenabwägung bei der Weiterentwicklung der massgeblichen Luftfahrtpolitik muss wohl als Hauptanliegen der aktuellen Revision des Luftfahrtgesetzes bezeichnet werden.

Mit Botschaft vom 20. November 1991 unterbreitet der Bundesrat in diesem Sinne einen Entwurf für eine Teilrevision. Die Vorlage, die wir heute als Zweitrat behandeln, enthält eine ganze Reihe von Aenderungen. Ich fasse die wichtigsten kurz zusammen:

1. Vereinfachung der Flugunfalluntersuchungen, indem nicht mehr zwingend das zweistufige Verfahren vorgeschrieben ist.
2. Straffung der Bewilligungsverfahren für Flugplätze und Klarstellung der Zuständigkeiten. Das ist übrigens nicht nur das zentrale Anliegen der Vorlage, sondern entspricht auch einer langjährigen Forderung des Parlamentes, wie sie von der Geschäftsprüfungskommission und den Finanzkommissionen formuliert worden ist.

Diese Vielfalt oder dieser Wirrwarr von verschiedenen Verfahren auf Bundesebene und kantonalen Ebene wird am deutlichsten am Beispiel des Drehfunkfeuers in Trasadungen bei Hallau illustriert, das auch in der Botschaft erwähnt wird. Von 1979 bis 1989, also fast volle zehn Jahre, hatte es gedauert, bis die projektierte Anlage erstellt werden konnte. Dabei ging es nicht etwa um eine marginale Angelegenheit. Berührt war vielmehr die Sicherheit der Luftfahrt.

Daneben enthält aber die Vorlage – ich möchte dies auch an die Adresse der kritischen Zuhörer in diesem Saale deutlich sagen – eine wesentliche Verbesserung für die Betroffenen, nämlich die Aenderung des Rechtsmittelweges. Nicht mehr der Bundesrat ist abschliessend zuständig, sondern im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens wird der Weg ans Bundesgericht geöffnet. Hierüber kann man durchaus geteilter Meinung sein. Ich glaube aber, das Faktum sei zur Kenntnis zu nehmen und anzuerkennen. Damit wird eine markante Verbesserung des Rechtsschutzes für die betroffenen Bürger erzielt.

3. Schaffung einer eindeutigen Rechtsgrundlage für die Flugsicherungsgesellschaft Swisscontrol, die ja bekanntlich in der Form einer Aktiengesellschaft organisiert ist.

4. Wiedereinführung einer Rechtsgrundlage im Sinne einer Kann-Vorschrift für die Gewährung von Bundesdarlehen an bestimmte Flugplatzkategorien. Wir hatten ja derartige Beispiele in letzter Zeit für Basel und Genf zu beurteilen.

5. Uebernahme des Bundesbeschlusses über den fliegerischen Nachwuchs in das Luftfahrtgesetz.

In der Kommission war die Notwendigkeit, aber auch die Zielsetzung der Revision unbestritten. Insbesondere wurde auch rasch klar, dass die Vorschläge des Bundesrates zu den Bewilligungsverfahren für Flugplätze – also die Artikel 37a und 37b – von zentralem Interesse sind. Entsprechend wurden denn auch zu diesen Artikeln Abänderungsanträge eingereicht, auf die ich im Rahmen der Detailberatung eingehen werde. Für hier und jetzt nur so viel.

Die Tatsache, dass für die Revisionsvorlage infolge Behandlung des Geschäftes in der Eidgenössischen Luftfahrtkommission kein normales Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden war, verursachte bei der Kommission, insbesondere gerade im Zusammenhang mit diesen «Flugplatzartikeln», von denen die Kantone kraft Raumplanungszuständigkeit unmittelbar berührt sind, ein Unbehagen. Es führte zur erwähnten Umfrage, die schliesslich eindeutige Resultate erbrachte. Die Zustimmung der Kantone sogar zur Neukonzipierung des Verfahrens, und zwar nicht nur im Bereich der Flughäfen, sondern auch der Flugfelder, ist deutlich ausgefallen.

In diesem Sinne wurde beschlossen, auf die Vorlage einzutreten. Beschlossen wurde aber auch, den Kantonen Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Flugplatzartikeln zu geben. Weiter haben wir dem Seminar für öffentliches Recht der Universität Bern – geleitet von unserem Kollegen Zimmerli –, das

bereits an der Ausarbeitung des Bundesbeschlusses über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte beteiligt war, einen Auftrag erteilt, Alternativen zu erarbeiten, dies allenfalls in Auswertung von Erfahrungen und Erkenntnissen aufgrund des erwähnten Bundesbeschlusses aus dem Bereich der Eisenbahnen. Diese Arbeiten wurden termingerecht abgeschlossen. Ich möchte an dieser Stelle unserem Kollegen Zimmerli und seinem Mitarbeiter, Herrn Scheidegger, danken. Gedankt sei auch der Verwaltung, dass diese Abklärungen über das Departement von Herrn Bundespräsident Ogi durchgeführt worden sind und dass man vor allem die Kantone konsultiert und begrüsst hat.

Die Kommission hat sich vergewissern können, dass sich das geltende Luftfahrtgesetz in seinen Grundstrukturen im grossen und ganzen bewährt hat. Daraus ergibt sich für die Bodenorganisation eine bisher nicht in Frage gestellte Unterscheidung zwischen den verschiedenen Arten von Flugplätzen, nämlich einerseits den konzessionierten Flugplätzen, den sogenannten Flughäfen, die einer eidgenössischen Konzession bedürfen, und andererseits den bewilligten Flugplätzen, den Flugfeldern, für die eine Bewilligung des Bundes und kantonale Bewilligungen erforderlich sind. Dazu kommen die Flugsicherungsanlagen – ich habe vorhin eine erwähnt –, für die auch eine direkte Zuständigkeit des Bundes besteht.

Gestützt auf diese Struktur sind Konzessionen und Bewilligungen erteilt worden, was früher durchaus funktioniert haben soll. Das haben uns der bisherige und der neue Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bestätigt.

Durch neue Komponenten, vor allem aus den Bereichen des Umweltschutzes und der Raumplanung, wo die Kantone eben seit Erlass des Gesetzes erhebliche neue Kompetenzen erhielten, haben sich vermehrt Konkurrenz- und Konfliktsituationen ergeben. Sie bedürfen dringend einer Klärung. Hier hat die Kommission die wesentlichste Abweichung gegenüber dem Nationalrat vorgenommen.

Sie sehen, dass für die Flughäfen ein dem erwähnten Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte entlehntes zweistufiges Verfahren gewählt wurde. Dabei handelt es sich um ein Verfahren, das die Bündelung der Einsprachen und damit auch die Interessenswahrung ermöglicht. In einem Vorverfahren wird behördlicherseits geprüft, ob ein Projekt überhaupt realisierbar erscheint; erst wenn dieses Projekt in Konturen vorliegt, kann das Planauflageverfahren stattfinden, bei dem auch der Private, der einzelne, weiss, worum es sich handelt, und seine Rechte entsprechend wahrnehmen kann.

Demgegenüber ist die Kommission bei den Flugfeldern grundsätzlich bei der bundesrätlichen Fassung geblieben, weil diese Zuständigkeit – ich werde in der Detailberatung noch auf Begründungselemente hinweisen – notwendig ist.

Wir glauben, damit eine ausgewogene Lösung gefunden zu haben, indem den Interessen einer unerlässlichen Koordination der Verfahren Rechnung getragen wird, ohne dass dies auf Kosten der Kantone und insbesondere der Privaten gehen muss.

Sodann ist auf die gesetzliche Verankerung der Möglichkeit von zinsgünstigen Darlehen für Flugplätze verwiesen worden. Dieser rein gesetzgeberische und nicht auch finanzielle Schritt war in unserer Kommission weit weniger umstritten als in der Grossen Kammer. Dabei kann ich darauf hinweisen, dass ein Antrag, hier eine vermehrt ökologische Komponente einzuführen, als unnötig bezeichnet wurde, weil eine Bewilligung für Flugfelder heute nicht mehr gegen die Vorschriften des Umweltschutzgesetzes vorgenommen werden kann – eine Aussage, die ja dann das Bundesgericht überprüfen kann.

In diesem Sinne, mit diesen Schwerpunkten – es sind wohl eher Retouchen, die mir jedoch wichtig erscheinen – hat die Kommission beschlossen, Eintreten zu beantragen, was ich hiermit im Namen der Kommission auch tue. Sie sehen: Auf der Fahne gibt es im Bereich der Artikel 37ff. einige Minderheitsanträge. Die übrigen Bestimmungen sind hingegen weitgehend unbestritten.

Küchler: Der Luftverkehr ist neben Schiene und Strasse zweifelsohne ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur unseres

Landes. Damit er auch in Zukunft seine Bedeutung bewahren kann, stimme ich grundsätzlich den verschiedenen Zielsetzungen zu, die in dieser Gesetzesvorlage angestrebt werden, aber nur so weit, als sie die Souveränität der Kantone oder die Autonomie unserer Kantone nicht schmälern.

Aus der Sicht der Kantone gleicht nämlich diese Vorlage einem Wolf im Schafspelz, so dass wir als Ständevertreter uns ganz besonders eingehend damit auseinandersetzen müssen, obwohl die Revision primär nur dazu dienen soll, unsere Luftfahrt sicherer, wirtschaftlicher und im internationalen Umfeld wettbewerbsfähiger zu machen. Wir kommen in der Detailberatung auf diese ganze Problematik zurück.

Persönlich hätte ich es begrüsst, wenn gleichzeitig mit dieser Gesetzesvorlage auch ein umfassender Bericht des Bundesrates über unsere künftige Luftfahrtspolitik im nationalen und internationalen Umfeld vorgelegt worden wäre. Seit dem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung von 1953 über die Organisation des schweizerischen Luftverkehrs und die schweizerische Luftverkehrspolitik ist nämlich trotz der seither rasanten Entwicklung in der Luftfahrt in dieser Hinsicht nichts mehr gegangen, mit Ausnahme, wie das der Herr Kommissionspräsident ausgeführt hat, dass das Luftfahrtgesetz siebenmal geändert worden ist.

Im Zusammenhang mit der Vorlage zur Revision des Luftfahrtgesetzes wurde verschiedentlich Kritik an der Mobilität ganz allgemein und an der Luftfahrt im besonderen als einem nicht sehr umweltfreundlichen Verkehrsträger geäussert. Dabei müssen wir uns aber bewusst sein, dass die Mobilität generell ja ihre Gründe hat, allein schon aufgrund der ungleichen geographischen Verteilung der Rohstoffe einerseits und der darauf beruhenden Arbeitsteilung in der Weltwirtschaft andererseits. Wenn wir also europa- und weltweit ein einigermaßen vergleichbares Wohlstandsniveau haben wollen – ich glaube, das ist ein unbestrittenes Postulat –, müssen wir die Arbeitsteilung und damit den Verkehr, mithin auch den Luftverkehr, ganz generell akzeptieren.

Die vorliegende, relativ kleine Teilrevision des Luftfahrtgesetzes ist meines Erachtens nicht der richtige Ort, um nun die Grundsatzfragen der Verkehrspolitik ganz generell zu erörtern. Das haben wir übrigens im Zusammenhang mit der Neat, aber auch im Zusammenhang mit den Neubaustrecken der «Bahn 2000» oder auch im Zusammenhang mit dem Transitvertrag bereits getan.

Ich möchte aber demzufolge auch die Verwaltung bitten, im Zusammenhang mit dieser Vorlage nicht mit Schlagworten wie «Europa», «Deregulierung» oder «Führungsrolle des Bundes» usw. zu fechten, wenn es effektiv bloss um ganz konkrete einzelne Interessen wie z. B. Heli-Ski- oder Touristikflüge usw. geht. Ich meine: Einzig und allein zur bequemeren Realisierung von Flugfeldern bzw. Heli-Flugplätzen, die bloss Einzelinteressen, eventuell lokalen oder regionalen Interessen dienen, kann und darf doch nicht die Souveränität der Kantone und deren klare verfassungsmässige Kompetenz auf dem Gebiete der Raumplanung eliminiert oder praktisch zur reinen Alibiübung herabgemindert werden, wie dies mit den vorgeschlagenen Artikeln 37ff. beabsichtigt wird. Vielmehr haben wir auch bei dieser Teilrevision von den klaren verfassungsmässigen Grundlagen auszugehen, nämlich von der Tatsache, dass die Luftfahrt als solche gemäss Artikel 37ter BV Sache des Bundes ist, aber andererseits die Raumplanung gemäss Artikel 22quater BV Sache der Kantone. Demnach liegt also beim Bewilligungsverfahren von Flugfeldern, die ja nicht von nationalem Interesse sind, die rechtliche Priorität ganz eindeutig bei den Kantonen und nicht bei einem Bundesamt.

Wir kommen bei der Detailberatung, wie erwähnt, auf diese staatspolitisch heikle Problematik zurück, der wir als Ständevertreter unsere volle Aufmerksamkeit zu schenken haben werden.

Im Zusammenhang mit dieser Vorlage danke ich dem Departementsvorsteher, dass er auf Veranlassung unserer Kommission nachträglich ein summarisches Vernehmlassungsverfahren zu den sogenannten Flugplatzartikeln bei den Kantonen durchführen liess.

Ich möchte meinerseits, wie das der Kommissionspräsident bereits getan hat, der bestimmten Hoffnung Ausdruck verlei-

hen, dass im Interesse einer ganzheitlichen, nationalen Luftfahrtspolitik baldmöglichst auch ein Flugplatzkonzept im Sinne eines Sachplanes gemäss Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes erarbeitet wird, ein Flugplatzkonzept nämlich, das einerseits zur Sicherstellung und Entwicklung, andererseits aber auch zur Planung und Koordination der gesamten schweizerischen Infrastruktur dienen könnte.

In diesem kritisch geäusserten Sinne bin ich ebenfalls für Eintreten.

Büttiker: Auch wir sind für Eintreten auf die Vorlage. Ich meine, dass das revidierte Luftfahrtgesetz als Ganzes der steigenden Bedeutung der Luftfahrt in unserem Land gerecht wird, denn leider wird die Schlüsselstellung der Luftfahrt für den Wirtschaftsstandort Schweiz immer noch stark unterschätzt. Die Luftfahrt wird in Zukunft weltweit an Bedeutung zunehmen und zu einem Kernfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung werden. Deshalb ist es zu begrüßen, dass der Bundesrat vorwärtsgemacht hat und mit dem revidierten Luftfahrtgesetz die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt im allgemeinen und die Ausbaumöglichkeiten im besonderen verbessern will.

Allein beim Bewilligungsverfahren für Flugplätze und Flugfelder ist der Bundesrat zu weit gegangen. Es ist des Guten zuviel. Es ist nun Aufgabe des Ständerates, den Bundesrat daran zu erinnern, dass es in diesem Land auch noch Kantone und Gemeinden gibt. Wir werden deshalb in den Artikeln 37a und 37b dem System Zimmerli – oder dem Modell Uni Bern, wie Sie es lieber haben wollen – zustimmen, damit die Vorlage föderalismusverträglich wird, ohne dass die Entscheidungsverfahren unerträglich behindert werden. Das heisst, wir sind in Artikel 37a für die Mehrheit, in Artikel 37b für die Minderheit Küchler. Wir werden in der Detailberatung unseren Standpunkt noch argumentativ unterlegen.

Im übrigen möchte ich im Zusammenhang mit dem Sachplan noch eine Frage an den Herrn Bundespräsidenten richten: Wäre es nicht richtig, wenn man den Sachplan als festen Bestandteil auch im Gesetz verankern würde, um den Entscheidungsablauf bei Artikel 37b zu verbessern.

Loretan: Ich vertrete in der Angelegenheit «Änderung des Luftfahrtgesetzes» einen Kanton, der insbesondere von der vom Bundesrat vorgesehenen und von der Kommissionsmehrheit unterstützten Neuordnung der Kompetenzen im Zusammenhang mit Flugfeldern – also Flugplätzen, die nicht im nationalen Interesse liegen – stark betroffen ist.

Ich bin mit den Herren Küchler und Büttiker, die soeben gesprochen haben, in der Kommissionsminderheit zu Artikel 37b. Auch ich werde in der Detailberatung zum Minderheitsantrag Küchler die Überlegungen unserer Kantonsregierung und von mir selber darlegen. Ich möchte aber jetzt schon – damit das einmal mehr im Protokoll festgehalten ist – beanstanden, dass man derartige Kompetenzverschiebungen zu Lasten der Kantone nicht in einem sauberen Vernehmlassungsverfahren den Kantonen unterbreitet hat.

Man schiebt vom Bundesrat aus als argumentatives Feigenblatt vor, man habe ja die Eidgenössische Luftfahrtkommission in Funktion treten lassen. (Jetzt muss ich meinen Solothurner Kollegen bitten, mir das Gehör des Herrn Bundespräsidenten freizugeben – danke!) In dieser Eidgenössischen Luftfahrtkommission ist ausgerechnet der Kanton Aargau, der, wie gesagt, von dieser Vorlage sehr stark betroffen ist, nicht vertreten. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat sich deshalb mit Eingabe vom 11. Mai 1992 an den Bundesrat gewandt und seine Sicht der Problematik sauber und gründlich dargelegt: in tatsächlicher, in rechtlicher und in politischer Hinsicht. Leider hat er weder das Gehör des Herrn Departementschefs noch des Gesamtbundesrates gefunden. Das Departement erteilte – um jetzt etwas in hochdeutsches Berndeutsch zu verfallen – einen mutzen, abschlägigen Bescheid. Das zwingt mich, die Anliegen meines Kantons hier im Ständerat, in der Kammer der Kantone, aufzunehmen und, wenn möglich mit Erfolg, durchzufechten.

Bundespräsident **Ogi**: Ich danke zunächst Herrn Kommissionspräsident Danioth für die einführende Darlegung der Botschaft und möchte mich auf einige Punkte konzentrieren.

Herr Küchler hat vom «Wolf im Schafspelz» gesprochen. Dieses Gesetz sei ein Wolf im Schafspelz. So kann man natürlich das Gesetz nicht bezeichnen. Es geht darum, dass wir mit diesem Gesetz das, was Sie alle nach dem 6. Dezember 1992 von uns verlangt haben – nämlich zu vereinfachen, zu verbessern, anzupassen, besser zu werden als beispielsweise das Ausland –, jetzt hier durchsetzen.

Es geht darum, dass wir, um auf dieses Gesetz zurückzukommen, die verfassungsgemässe Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer gesamtschweizerischen Luftfahrtinfrastruktur-Politik wiederherstellen. Wir brauchen das nach dem 6. Dezember 1992 dringend. Wenn Sie das nicht einsehen, dann sehen Sie auch nicht die Entwicklung, die um uns herum im Gang ist.

Herr Büttiker hat erklärt, die weltweite Bedeutung der Zivilluftfahrt werde noch steigen. Also müsste man sich konsequenter- und logischerweise jetzt diesem Gesetz anschliessen. Wenn Sie ihm folgen würden, dann würden Sie eigentlich das Gegenteil von dem tun, was er gesagt hat.

Es geht weiter darum, die Tatsache zu bekräftigen, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur für die Luftfahrt im nationalen Interesse liegt und somit auch primär eine Aufgabe des Bundes sein muss. Sie haben sicher auch zur Kenntnis genommen, was sich um uns herum tut: In Rom z. B. gibt es einen neuen Flughafen, eine massive Erweiterung; in München einen neuen Flughafen; in London, in Amsterdam usw. grosse Projekte! Das sind Entwicklungen, die wir als ein Land, das auf seine Infrastruktur und auf seinen Standort Wert legt, das wirtschaftlich auch ausserhalb des EWR und der EG eine Rolle spielen soll und eine Rolle spielen muss, nicht missachten können.

Es geht weiter darum, mit diesem Gesetz wieder eine klare, unmissverständliche und einheitliche Zuständigkeit bei der Bewilligung von Anlagen für die Luftfahrt herzustellen. Dazu gehören neben den Flugplätzen auch Flugsicherungsanlagen. Es geht vor allem darum, auf ein einfaches, transparentes und zügiges Verfahren und ebensolche Abläufe hinzuwirken, und es geht darum, die Rechtsmittel wieder auf das für den Rechtsschutz unabdingbar notwendige zurückzuführen. Nach dem 6. Dezember 1992 ist das ein absolutes «must», eine absolute Dringlichkeit.

Es geht darum, die Möglichkeit zu schaffen, dass Verwaltungsentscheide in diesem Bereich neu durch das Bundesgericht überprüft werden können.

Wie die von Ihrer Kommission in Auftrag gegebene Umfrage gezeigt hat, werden diese Revisionsziele auch von den Kantonen praktisch einhellig unterstützt. Herr Loretan, selbstverständlich haben wir die Briefe, die Herr Baudirektor Pfisterer verschickt hat, zur Kenntnis genommen. Aber er würde mit seinen Vorstellungen das ganze Konzept, wie wir es mit der Luftfahrtkommission und mit Ihrer Kommission vorgesehen haben, in Frage stellen. Es gibt eben Anlagen, die – nach dem 6. Dezember – die Interessen dieses Landes betreffen. Der Bund muss eine Möglichkeit haben, diese Interessen zu wahren.

Insbesondere geht es ja darum, diese Zuständigkeitsregeln und Verfahrensabläufe für den Normalbürger wiederum verständlicher, überschaubarer und nachvollziehbarer zu machen. Ich stelle fest: In der heutigen Situation ist das System dermassen kompliziert, dass nicht einmal mehr Juristen drauskommen. Ich stelle fest, dass man immer wieder Rechtsgutachten – die übrigens viel Geld kosten – in Auftrag geben muss, um voranzukommen; die Gerichte müssen bemüht werden; es ist ein eigentliches Treten an Ort.

Herr Küchler, Herr Büttiker und Herr Loretan, bei Artikel 37 werden wir uns wieder in dieser Angelegenheit unterhalten; aber denken Sie nach, bis wir soweit sind: Wenn Sie in Artikel 37 die kantonale Bewilligungspflicht durchsetzen, wird das für die Kantone zusätzliche Aufgaben bedeuten. Das wird in den Kantonen eine Aufstockung der Bauverwaltungen zur Folge haben. Die Kantone werden sich mit neuen, spezifisch fliegerischen und betrieblichen Belangen befassen müssen.

Denken Sie daran, dass Sie dann Fachleute der Zivilluftfahrt engagieren müssen. Denken Sie daran, dass auch die Ausbildung der Bewilligungsbehörden keine einfache Angelegenheit sein wird. Es sind zusätzliche Aufgaben, und Sie müssen sich überlegen, ob Sie diese zusätzlichen Aufgaben den Kantonen überbürden wollen. Es wird mehr kosten; es braucht viel mehr Zeit und zusätzlichen Koordinationsaufwand.

Deshalb möchte ich Sie bitten, sich zu überlegen, bis wir zu Artikel 37 kommen, ob der Weg, den Sie einschlagen wollen, der richtige ist.

Lassen Sie mich, nachdem Herr Danioth die Vorlage umfassend und sehr, sehr gut vorgestellt hat, noch etwas zur Standortbestimmung nach der EWR-Abstimmung vom 6. Dezember 1992 sagen. Wir können dieses Gesetz nicht ohne einen kurzen Rückblick auf die Abstimmung vom 6. Dezember betrachten.

Der EWR hätte der schweizerischen Zivilluftfahrt sehr viel gebracht. Nun ist es anders herausgekommen; wir müssen das akzeptieren, und wir müssen das Beste daraus machen. Wir werden deshalb versuchen, mit der EG im Bereich des Zivilluftfahrtverkehrs sehr rasch ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen – wir haben zu Beginn des Monats erste exploratorische Gespräche geführt. Wir hoffen, dass die Verkehrsminister in den nächsten Wochen grünes Licht für diese Verhandlungen geben werden.

Wir hoffen, dass es uns gelingen wird, weil wir im Transitvertrag unabhängig vom Ausgang der EWR-Abstimmung in der Schweiz vereinbart haben, dass man im Zivilluftfahrtbereich und im Strassenverkehrsbereich entsprechende bilaterale Abkommen auf der Basis des Acquis communautaire abschliessen will.

Wir dürfen aber nicht davon ausgehen, dass die EG mit uns ein Abkommen im Zivilluftfahrtbereich und im Strassenverkehrsbereich in Kraft setzen wird, bevor der EWR unter Dach und Fach ist. Von dieser Situation müssen wir ausgehen. Deshalb dürfen wir jetzt in dieser Situation nicht mit einem Gesetz, das heute im Zweitrat beraten wird, zusätzliche Schwierigkeiten schaffen. Wir müssten jetzt eigentlich die Nischen finden und in diesen Nischen die für uns beste Ausgangsposition schaffen.

Wir müssen das auch mit Blick auf unsere nationalen Fluggesellschaften tun. Wir brauchen unsere Swissair, und wir brauchen unsere Crossair. Um das geht es in diesem Gesetz auch. Wir können sie nicht immer einbinden, wir können sie nicht immer zurückbinden, wir können sie nicht immer in eine im Vergleich zu den anderen Konkurrenten schwächere Position abdrängen. Wir brauchen den Pilotennachwuchs, und wir brauchen die Arbeits- und Rettungsfliegerei; wir brauchen dazu eine angemessene – selbstverständlich nicht eine überberrisene – Flugplatzstruktur.

Bei Artikel 37 geht es vor allem darum, ob der Bund auf einfache Art und Weise die Interessen wahren kann und eine einheitliche, landesweite Luftfahrtspolitik möglich ist. Wenn Sie heute ein grosses Projekt verwirklichen wollen – wir haben Erfahrung damit; Herr Danioth hat einige Beispiele erwähnt, ich könnte Ihnen weitere Beispiele nennen –, dauert es sehr lange. Wir tun uns sehr schwer, bis wir in diesem Lande noch etwas realisieren können.

Wenn Sie also nicht dem Bundesrat folgen, zementieren Sie praktisch den alten Zustand, und dann werden wir auch in diesem Bereich – das garantiere ich Ihnen – keine Chance haben, im europäischen, harten Wettbewerb noch eine gute, entscheidende Rolle zu spielen. Das Resultat wird dann sein, dass die Swissair recht bald die Konsequenzen zu tragen haben wird. Das müssen wir ganz klar und deutlich sagen.

Wir brauchen auch die Arbeitsplätze; man vergisst das immer wieder. Wir brauchen eine starke Swissair; wir brauchen eine gute Crossair, um für unseren Wirtschaftsstandort Schweiz noch die Verbindung zu kriegen, die wir tagtäglich brauchen, um ohne EWR- und ohne EG-Mitgliedschaft in einem neuen Europa gut zu überleben. Wir können das, wenn wir uns mehr anstrengen. Wenn wir jetzt bereit sind, Kräfte zu entwickeln; wenn wir bereit sind zu kämpfen.

Ich möchte Sie bitten, bei diesem Gesetz zu sehen, dass uns ermöglicht würde, uns zu profilieren, uns hier anzupassen, da-

mit wir im internationalen Konkurrenzkampf bestehen können. In diesem Sinne bitte ich um Eintreten. Bei Artikel 37 werden wir uns ja wieder hören.

Danioth, Berichterstatter: Wenn Sie einverstanden sind, Herr Präsident, werde ich nur Erläuterungen machen, wenn solche verlangt werden, und generell, bei jenen Bestimmungen, die gegenüber dem Nationalrat unbestritten sind, nicht.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. 1 Einleitung

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I Introduction

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Danioth

Abs. 4 (neu)

Unter Flugsicherungsdienst versteht man im Sinne dieses Gesetzes alle Dienste, die eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs gewährleisten.

Art. 1

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Danioth

Al. 4 (nouveau)

Par service de la navigation aérienne, on entend au sens de la présente loi, tous les services qui garantissent un déroulement sûr, ordonné et fluide du trafic aérien.

Abs. 1–3 – Al. 1–3

Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Danioth, Berichterstatter: Dieser Antrag stammt nicht von mir, sondern er ist aufgrund einer Anregung von der Verwaltung ausgearbeitet worden, und zwar deshalb, weil man im französischen Text festgestellt hat, dass diese Legaldefinition notwendig ist, nämlich eine Legaldefinition des Flugsicherungsdienstes. Der Flugsicherungsdienst hat ja eine grosse Bedeutung, und hier in Artikel 1 Absatz 4 soll diese Legaldefinition aufgenommen werden.

In diesem Sinne muss ich Ihnen den Antrag in meinem eigenen Namen stellen. Ich konnte ihn selbstverständlich nicht mehr der Kommission unterbreiten.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Cavadini Jean hat bei den Beratungen ja festgestellt, dass in bezug auf die Uebersetzung vom deutschen Text in den französischen Text einige Probleme vorhanden sind. Der Antrag ist eine logische Folge dieser von Herrn Cavadini in der Kommission vorgebrachten Meinung, und die Redaktionskommission hat hier die nötige Anpassung vorgenommen.

Je peux rassurer les Romands: la Commission de rédaction a revu, avec l'appui des spécialistes de l'Office fédéral de l'aviation civile, l'ensemble de la présente révision, et je crois pouvoir dire que le texte français a bénéficié d'une cure de rajeunissement.

Wir sind selbstverständlich mit diesem von Herrn Präsident Danioth eingebrachten Antrag einverstanden, d. h. mit der Anpassung, wie sie die Redaktionskommission vorschlägt.

Angenommen gemäss Antrag Danioth
Adopté selon la proposition Danioth

Art. 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: Nebst den Definitionen der ICAO, also der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, ist vor allem auf Absatz 2 hinzuweisen: Danach kann der Bundesrat Restriktionen vornehmen, und zwar indem er einzelne Luftfahrzeuge ganz ausschliessen kann – ich erwähne zum Beispiel die Problematik der Ultraleichtflugzeuge – oder Zulassungsbeschränkungen vornehmen kann – Stichworte: Delta- und Gleitschirme.

Zu Absatz 3 nur der Hinweis, dass auch über den Abschluss von Raketen, Hagelabwehrgeschossen usw. Bestimmungen möglich wären. Es besteht hier also im Interesse des vermehrten Umweltschutzes eine Kompetenz des Bundesrates.

Angenommen – Adopté

Art. 3 Abs. 1, Art. 3a, 4, 6

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 3 al. 1, art. 3a, 4, 6

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: In Artikel 6 ist die Neuregelung für die Flugunfalluntersuchungen anvisiert. Sie kommt dann in Artikel 24ff.

Angenommen – Adopté

Art. 6a

Antrag der Kommission
Titel

5. Anhänge zum Uebereinkommen von Chicago und europäischer Zusammenarbeit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2 (neu)

Der Bundesrat kann diese Regelung ebenfalls auf die technischen Vorschriften anwenden, welche im Rahmen der Zusammenarbeit der europäischen Luftfahrtbehörden festgelegt werden.

Art. 6a

Proposition de la commission
Titel

5. Annexes à la Convention de Chicago et coopération européenne

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2 (nouveau)

Le Conseil fédéral peut également appliquer cette réglementation aux prescriptions techniques qui sont arrêtées dans le cadre de la coopération au niveau des autorités aéronautiques européennes.

Danioth, Berichterstatter: Hier haben wir eine Aenderung, und zwar ist sie bereits in der Marginalie aufgenommen, wo Sie sehen, dass nebst den Anhängen zum Uebereinkommen von Chicago auch europäische Abkommen anvisiert sind. Es geht ganz offensichtlich um eine Lückenausfüllung nach dem 6. Dezember. Es hat ja keinen Sinn, diesen Artikel in der ersten Hälfte zu ändern und mit dem Rest zu warten, bis Swisslex

kommt, weil dieses Lückenfüllen nach Ablehnung des EWR sachlich notwendig und auch politisch angezeigt ist: Der Bundesrat erhält die Kompetenz, technische Vorschriften, welche sich aus europäischen Abkommen ergeben, unmittelbar anzuwenden.

Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung.

Angenommen – Adopté

Art. 11a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 12

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: Ich möchte hier ebenfalls die Schutzverbände und die Anwohner darauf hinweisen, dass in Artikel 12 ein neuer Zusatz aufgenommen und von der Kommission bestätigt worden ist, nämlich am Schluss von Absatz 1, wo ausdrücklich die Vorschriften zum Schutze der Natur erwähnt werden. Damit wird ausgesagt, dass Einschränkungen auch für den Einsatz von Helikoptern und Hängegleitern in und über Naturschutzwiesen möglich sind. Wir erachten diese Ergänzung als wertvoll.

Angenommen – Adopté

Art. 18 Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 18 titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 19

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Erfordern aussenpolitische Gründe

Art. 19

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Si des motifs de politique extérieure exigent

Art. 19a

Antrag der Kommission

...., wenn aussenpolitische Gründe es erfordern.

Art. 19a

Proposition de la commission

.... de politique extérieure l'exigent.

Danioth, Berichterstatter: Diese Artikel scheinen nur komplizierter zu sein. Hier ist eine Zweiteilung vorgenommen worden, indem man in Artikel 19 die Betriebssicherheit regeln wollte und die politischen Gründe gemäss Bundesrat nun in Artikel 19 Absatz 2 bzw. Artikel 19a verweisen wollte.

1. Man hat hier die Anforderungen an die politischen Ueberlegungen deutlicher hervorgehoben.

2. Man wollte klarstellen, dass die politischen Gründe, die der Nationalrat in Absatz 2 festgehalten hat, mit den aussenpolitischen Bedenken gemäss Artikel 19a identisch sind. Der Zusatz «schwerwiegende aussenpolitische Gründe» erscheint uns nicht notwendig bzw. nicht sehr aussagekräftig. Diese Ermessensüberlegung muss ja das Departement vornehmen. Also Uebernahme der Zweiteilung gemäss Nationalrat, aber gleiche Formulierung. Ueberall muss es heissen: «ausserpolitische Gründe», in Artikel 19 Absatz 2 wie auch in Artikel 19a, um klarzustellen, dass nicht etwa innenpolitische Gründe gemeint sein könnten.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, diese Ergänzungen, die auch neutralitätspolitisch unbedenklich sind, vorzunehmen.

Bundespräsident Ogi: Der Bundesrat kann sich der Kommission anschliessen. Herr Präsident Danioth hat das ganz klar und richtig begründet.

Angenommen – Adopté

Art. 20, 21 Titel, 22 Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 20, 21 titre, 22 titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 24–26c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: Hier ist die Flugunfalluntersuchung geregelt. Ich möchte vorschlagen, dass ich zu den Artikeln 24, 25 und 26 gesamthaft Ausführungen mache.

Verwiesen wird hier vor allem auf Anhang 13 des Uebereinkommens von Chicago. Die wesentliche Aenderung, auf die ich bereits beim Eintreten hingewiesen habe, besteht darin, dass die zweite Verfahrensstufe der Flugunfalluntersuchung nicht mehr obligatorisch ist, sondern dass dieser Kommissionseinsatz nur dann zu erfolgen hat, wenn ein entsprechender Antrag eines Beteiligten, beispielsweise der Hinterbliebenen eines Verunfallten, dies ausdrücklich verlangt.

Die Umbezeichnung von der bisherigen Flugunfall-Untersuchungskommission zur Flugunfallkommission ist nicht nur redaktionell gemeint, sondern impliziert auch, dass diese Kommission in Zukunft nicht nur Untersuchungsbefugnisse, sondern anderweitige Aufgaben hat. Im übrigen verweise ich auf die Botschaft und das Amtliche Bulletin des Nationalrates. Diese Neuregelung der Flugunfalluntersuchungen wurde auch vom Chef des Büros für Flugunfalluntersuchungen, Herrn Fürsprecher Lier, als wesentliche Verbesserung und Vereinfachung bezeichnet.

Gestatten Sie den Hinweis auf die Absatz 2 und 3 von Artikel 26c: Diese Bestimmung ist von einiger Aktualität und auch Brisanz.

Die Bergungskosten, das wissen alle, die mit derartigen Unfällen zu tun hatten, können in beträchtliche Höhen gehen; es hat keinen Sinn, wenn zuerst Auseinandersetzungen über die Kostentragungspflicht oder die Kostengutsprache erfolgen und dann erst zur Rettung geschritten wird.

Das heisst, wenn die Flugunfallkommission oder sonst eine Behörde tätig wird, kann sie trotzdem nachher nach dem Verursacherprinzip auf die entsprechenden Haftpflichtigen zurückgreifen.

Angenommen – Adopté

Art. 27 Titel, Art. 34

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 27 titre, art. 34*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 37 Titel, Abs. 2, 3***Antrag der Kommission**Titel, Abs. 3*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Abs. 2**Mehrheit*

Unverändert

Minderheit

(Küchler, Büttiker, Loretan, Piller, Rhyner)

Für die Anlage und den Betrieb aller andern Flugplätze sind eine Bewilligung des Bundesamtes für die Luftfahrtspezifischen Belange sowie eine Bewilligung der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde erforderlich.

Art. 37 titre, al. 2, 3*Proposition de la commission**Titre, al. 3*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Al. 2**Majorité*

Inchangé

Minorité

(Küchler, Büttiker, Loretan, Piller, Rhyner)

Pour la création et l'exploitation de tous les autres aérodromes, une autorisation de l'office est requise en ce qui concerne les aspects spécifiquement aéronautiques; une autorisation des autorités compétentes est nécessaire selon le droit cantonal.

Art. 37a*Antrag der Kommission**Mehrheit**Titel*

b. Verfahren bei öffentlichen Flugplätzen (Flughäfen)

aa. Vorprüfungsverfahren

Abs. 1

In einem Vorprüfungsverfahren wird von den beteiligten Bundesbehörden unter Mitwirkung der betroffenen Kantone und Gemeinden im voraus abgeklärt, ob das Projekt dem geltenden Recht entspricht.

Abs. 2

Das Vorprüfungsverfahren wird unter der Leitung des Bundesamtes durchgeführt. Dieses koordiniert sämtliche Abklärungen und Anhörungen.

Abs. 3

Das Bundesamt unterbreitet das Projekt den beteiligten Bundesbehörden und den betroffenen Kantonen zur Stellungnahme; die Anhörung der betroffenen Gemeinden ist Sache der Kantone.

Abs. 4

Die Frist zur Einreichung der Stellungnahmen beträgt für die Kantone drei Monate; sie kann vom Bundesamt aus wichtigen Gründen verlängert werden.

Abs. 5

Nach Eingang der Stellungnahmen der Kantone setzt das Bundesamt den beteiligten Bundesbehörden zur Einreichung ihrer Vernehmlassung eine Frist von längstens zwei Monaten.

Abs. 6 (neu)

Innert zwei Monaten seit Eingang der letzten Stellungnahme verfasst das Bundesamt zuhanden des Gesuchstellers einen Bericht, der über den Verlauf und das Ergebnis des Vorprüfungsverfahrens Auskunft gibt.

Minderheit

(Gadient, Bisig, Bloetzer, Cavadini Jean, Cavelti)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 37a*Proposition de la commission**Majorité**Titre*

b. Procédures pour les aérodromes publics (aéroports)

aa. Procédure d'examen préalable

Al. 1

Dans le cadre d'une procédure d'examen préalable, les autorités fédérales intéressées, coopérant avec les cantons et les communes touchés, analysent la conformité du projet au droit applicable.

Al. 2

La procédure d'examen préalable est dirigée par l'office qui coordonne l'ensemble des analyses et des auditions.

Al. 3

L'office soumet le projet aux autorités fédérales intéressées et aux cantons concernés afin qu'ils se déterminent; les cantons procèdent à l'audition des communes concernées.

Al. 4

Les cantons disposent d'un délai de trois mois pour présenter leur avis; pour des motifs importants, l'office peut prolonger le délai.

Al. 5

Après avoir reçu les avis des cantons, l'office impartit un délai de deux mois au plus aux autorités fédérales intéressées pour qu'elles lui adressent une détermination.

Al. 6 (nouveau)

Dans les deux mois suivant la réception de la dernière détermination, l'office rédige, à l'intention du requérant, un rapport l'informant du déroulement et du résultat de la procédure d'examen préalable.

Minorité

(Gadient, Bisig, Bloetzer, Cavadini Jean, Cavelti)

Adhérer à la décision du Conseil national

Art. 37abis (neu)*Antrag der Kommission**Mehrheit**Titel*

bb. Konzessionsverfahren

Abs. 1

Gegenstand des Konzessionsverfahrens kann nur ein Projekt sein, für das ein Vorprüfungsverfahren durchgeführt worden ist.

Abs. 2

Im Konzessionsverfahren wird über das Projekt im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung gesamthaft entschieden.

Abs. 3

Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung und nach kantonalem Recht erforderlich.

Abs. 4

Sofern die Anlage oder der Betrieb eines öffentlichen Flugplatzes weitere Prüfungen nach anderen Bundeserlassen erfordert, darf die Konzession nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Bewilligungsbehörden vorliegt. Der Konzessionsentscheid ersetzt alle übrigen Bewilligungen, die das Bundesrecht vorsieht.

Abs. 5

Vor der Erteilung der Konzession sind die beteiligten Bundesbehörden, die betroffenen Kantone und Gemeinden sowie die übrigen Betroffenen anzuhören; die Anhörung der Gemeinden und der übrigen Betroffenen erfolgt durch die Kantone.

Abs. 6

Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht übermässig behindert werden.

Abs. 7

Der Bau von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, untersteht dem kantonalen Bewilligungsverfahren. Vor dem Entscheid über die Baubewilligung holt die zuständige kantonale Behörde die Genehmigung des

Bundesamtes ein. Diese ist zu verweigern, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährdet oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigt.

Minderheit

(Gadient, Bisig, Bloetzer, Cavadini Jean, Cavetty)
Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Art. 37abis (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Titre

bb. Procédure de concession

Al. 1

Seul un projet qui a été soumis à la procédure d'examen préalable peut faire l'objet d'une procédure de concession.

Al. 2

Lors de la procédure de concession, une décision globale concernant le projet est prise au terme d'une pesée de tous les intérêts en présence.

Al. 3

Aucune autorisation supplémentaire en vertu de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire ou en vertu du droit cantonal n'est requise.

Al. 4

Dans la mesure où, selon d'autres textes du droit fédéral, la création ou l'exploitation d'un aérodrome public exige des examens plus approfondis, la concession ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment des autorités compétentes en la matière. La décision accordant la concession remplace toutes les autres autorisations prévues par le droit fédéral.

Al. 5

Les autorités fédérales intéressées et les cantons concernés ainsi que les autres parties sont entendus avant l'octroi de la concession; les cantons procèdent à l'audition des communes et des autres parties.

Al. 6

Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas la construction ni l'exploitation de l'aérodrome de manière excessive.

Al. 7

La construction d'installations qui ne servent pas complètement ou principalement à l'exploitation de l'aérodrome est soumise à la procédure cantonale concernant l'autorisation de construire. L'autorité cantonale compétente doit avoir l'approbation de l'office avant de prendre une décision concernant cette autorisation. Celle-ci est refusée lorsque le projet de construction entrave la sécurité de la navigation aérienne ou l'exploitation de l'aérodrome.

Minorité

(Gadient, Bisig, Bloetzer, Cavadini Jean, Cavetty)
Rejeter la proposition de la majorité

Art. 37b

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Küchler, Büttiker, Loretan, Piller, Rhyner)

Titel

c. anderen Flugplätzen (Flugfeldern)

Abs. 1

Im Bewilligungsverfahren entscheidet das Bundesamt verbindlich über alle luftfahrtspezifischen Belange.

Abs. 2

Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn das Bauvorhaben weder die Flugsicherheit gefährdet noch den Flugplatzbetrieb beeinträchtigt und wenn dafür die besonderen raumplanerischen Voraussetzungen erfüllt sind.

Abs. 3

Flugfelder dürfen nur in Nutzungszonen erstellt werden, die den Eigenheiten der Flugbetriebe Rechnung tragen und im ordentlichen Planungsverfahren erlassen worden sind. Das Bundesamt wirkt an der Nutzungsplanung mit.

Abs. 4

Im Baubewilligungsverfahren wird über alle weiteren Belange im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung gesamt-haft entschieden. Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach kantonalem Recht erforderlich.

Abs. 5

Sofern die Anlage oder der Betrieb eines Flugfeldes weitere Prüfungen nach anderen Bundeserlassen erfordert, darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Bewilligungsbehörden vorliegt. Die Baubewilligung ersetzt, mit Ausnahme der Bewilligung gemäss Absatz 1, alle Bewilligungen, die das Bundesrecht vorsieht.

Eventualantrag Küchler

Abs. 1

(falls der Mehrheit zugestimmt wird)

.... nach kantonalem Recht erforderlich, sofern das Vorhaben im Sachplan des Bundes für Flugplätze gemäss Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes enthalten ist.

Abs. 6 (neu)

(falls der Minderheit zugestimmt wird)

Der Entscheid der letzten kantonalen Instanz unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht.

Art. 37b

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Küchler, Büttiker, Loretan, Piller, Rhyner)

Titre

Adhérer à la décision du Conseil national

(La modification ne concerne que le texte allemand)

Al. 1

Lors de la procédure d'autorisation, l'office décide de manière impérative des aspects spécifiquement aéronautiques.

Al. 2

L'autorisation ne peut être accordée que si le projet n'entrave ni la sécurité de l'aviation ni l'exploitation de l'aérodrome et si les conditions particulières relevant de l'aménagement du territoire sont remplies.

Al. 3

Les champs d'aviation ne peuvent être construits que dans des zones d'affectation qui tiennent compte des particularités des opérations de vol et qui ont été arrêtées au terme de la procédure ordinaire de planification. L'office coopère à l'élaboration des plans d'affectation.

Al. 4

Lors de la procédure d'autorisation de construire, une décision touchant tous les autres aspects est prise dans le cadre d'une pesée globale des intérêts en présence. Aucune autorisation supplémentaire n'est requise en vertu du droit cantonal.

Al. 5

Dans la mesure où, selon d'autres textes de droit fédéral, la création ou l'exploitation d'un champ d'aviation exige des examens plus approfondis, l'autorisation ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment des autorités compétentes en la matière. L'autorisation de construire remplace toutes les autres autorisations prévues par le droit fédéral, à l'exception de l'autorisation mentionnée au premier alinéa.

Proposition subsidiaire Küchler

Al. 1

(si la proposition de majorité est adoptée)

.... n'est requise, pour autant que le projet figure dans le plan sectoriel de la Confédération pour les aérodromes selon l'article 13 de ladite loi.

Al. 6 (nouveau)

(si la proposition de minorité est adoptée)

La décision de la dernière instance cantonale peut faire l'objet d'un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral.

Danioth, Berichterstatter: Hier kommen wir zum Pièce de résistance. Wie ich bereits ausgeführt habe und wie Herr Bundespräsident Ogi Ihnen drastisch dargelegt hat, prallen hier

die Kompetenzen des Bundes (aufgrund der Zuständigkeit für die Luftfahrt) und der Kantone (aufgrund der Zuständigkeit für die Raumplanung) legitimerweise aufeinander. Wir haben also den Auftrag erteilt, abzuklären, ob eine Optimierung dieser Verfahren zur Vermeidung von Kompetenzkonflikten beitragen kann. Darum ging es uns. Es war sicher nicht die Absicht der Kommission, und zuallerletzt jene ihres Präsidenten, bewusst die Kompetenzen der Kantone für die vom EVED konzessionierten Flugplätze einzuschränken.

Ich nehme zu allen Artikeln gesamthaft Stellung.

Juristisch definiert als Flughäfen (Art. 37a) wurde uns nun ein entsprechender Verfahrensvorschlag gemacht. Dieser Vorschlag – er entspricht übrigens dem Mehrheitsantrag – sieht ein neues, zweistufiges Verfahren vor, in dem dem eigentlichen Konzessionsverfahren ein Vorprüfungsverfahren vorgeschaltet wird, das sich im wesentlichen an Artikel 3 des Bundesbeschlusses betreffend Bewilligungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte hält.

Als Unbedenklichkeitszeugnis für diesen Eisenbahnbeschluss kann ich Ihnen in Erinnerung rufen, dass dieser Beschluss seinerzeit – übrigens in starker Mitarbeit unseres geschätzten verstorbenen Kollegen, Max Affolter selig – in der Kommission diese Form erhalten hat, also ganz sicher kein föderalismusfeindliches Gesetzesprojekt darstellt. Dieses Vorverfahren ist nämlich innert gesetzlich festgelegten Fristen durchzuführen und abzuschliessen.

Von der Sache her, insbesondere was die Zuständigkeiten betrifft, deckt sich der Vorschlag in etwa mit demjenigen des Bundesrates, mit der Ausnahme, dass hier ein zweistufiges Verfahren durchgeführt werden soll. Ich glaube, Herr Bundespräsident Ogi wird es dann selber erklären. Selbstverständlich ist die Verwaltung davon nicht begeistert, aber meiner Meinung nach hat diese Zweistufigkeit auch Vorteile.

Anders verhält es sich mit den vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu bewilligenden Flugplätzen, juristisch definiert als Flugfelder (Art. 37b). Hier wurde uns keine Angleichung an das Eisenbahnrecht, sondern eine gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag völlig neue Verfahrens- und Zuständigkeitsordnung unterbreitet. Diese Vorschläge sind von Herrn Kollege Kuchler übernommen und als förmliche Anträge eingereicht worden. Sie beinhalten eine Aenderung von Artikel 37 Absatz 2, eine Neuformulierung von Artikel 37a, den Einschub eines zusätzlichen Artikels 37abis sowie die Neuformulierung von Artikel 37b. Das sieht etwas kompliziert aus, aber ich glaube, wenn man der Reihe nach vorgeht, ergibt sich eine klare Regelung. In der anschliessenden, engagierten Diskussion ging es vor allem um die primären Zuständigkeiten bei der Konzessionierung bzw. Bewilligung von Flugplätzen. Das bundesrätliche Konzept sieht – u. a. im Hinblick auf Artikel 37ter der Bundesverfassung, welcher die Luftfahrt zur Sache des Bundes erklärt – die primäre Zuständigkeit für die Bewilligung von Flugplätzen bei den Bundesbehörden vor.

Diese Zuständigkeit würde unter anderem eine gesamtschweizerisch einheitliche Flugplatz- und Luftfahrtpolitik gewährleisten und insbesondere auch die wesentlichen raumplanerischen Belange umfassen. Die raumplanerischen Belange müssten also in die gesamtschweizerische Flugplatzpolitik integriert werden.

Für die konzessionierten Flugplätze – also Zürich, Basel, Genf – war diese Zuständigkeitsordnung in der Kommission unbestritten. Hier drehte sich die Diskussion in erster Linie um die Frage, ob das vorgeschlagene zweistufige Verfahren der Sache angemessen sei. Vom Bundesrat und von der Verwaltung wurde geltend gemacht, dass es nicht darum gehe, neue Grossflughäfen zu errichten, sondern in erster Linie Anpassungen an den bestehenden Flugplätzen vorzunehmen oder allenfalls ohne bauliche oder betriebliche Aenderungen einen bewilligten Flugplatz (Flugfeld) in einen konzessionierten Flugplatz (Flughafen) überzuführen. Dafür sei das vom Bundesrat vorgeschlagene einstufige Verfahren sachgerechter, insbesondere wenn man in Rechnung stelle, dass das Verfahren für Flughäfen sinngemäss auch für die Errichtung und Aenderung von Flugsicherungsanlagen gelte.

Bei den bewilligten Flugplätzen, den Flugfeldern, stand hingegen die Zuständigkeitsordnung im Vordergrund. Hier soll

nach Auffassung der Minderheit die primäre Zuständigkeit, insbesondere auch die raumplanerische, beim Kanton und den Gemeinden liegen bzw. verbleiben. Im Spannungsfeld zwischen Artikel 22quater der Bundesverfassung, welcher die Raumplanung den Kantonen zuweist, und Artikel 37ter der Bundesverfassung, welcher die Luftfahrt zur Bundessache erklärt, müsse man aus föderalistischen Überlegungen die Waagschale zugunsten der Kantone neigen. Die Flugfelder seien nicht im gesamtschweizerischen Interesse, was allein eine Bundeskompetenz rechtfertigen würde.

Nun darf man aber nicht übersehen, dass auch die Flugfelder im gesamtschweizerischen Interesse liegen – ich glaube, diese zentrale Feststellung ist von Herrn Bundespräsident Ogi gemacht worden –, und zwar aus verschiedenen Gründen: Diese Flugfelder machen immerhin – ich muss diese Zahl akzeptieren – 90 Prozent der gesamten Luftfahrtinfrastruktur unseres Landes aus. Für 90 Prozent der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur wären also, wenn Sie jetzt dem Minderheitsantrag Kuchler zustimmen würden, primär die Kantone zuständig.

Ausserdem ist der Bund unbestreitbar zuständig für die luftfahrtspezifischen Belange, sowohl für das Anlegen als auch für den Betrieb der Felder. Diese luftfahrtspezifischen Belange – vielleicht kommen wir darauf bei einzelnen Beispielen noch zu sprechen – lassen sich nicht sauberlich von raumplanerischen Fragen trennen, wie das die Praxis gezeigt hat, und hier ist des Pudels Kern in der Auseinandersetzung. Hier scheint mir der Grund für die unterschiedliche Beurteilung zu liegen.

Zwei parallele Verfahren, eines auf Kantons- und eines auf Bundesebene, trügen zu Kompetenzschwierigkeiten, Streitigkeiten und zu den bekannten Verzögerungen bei.

Wir haben eine Liste erhalten, also jene für die Bewilligung des neuen Drehfunkfeuers in Trasadingen, eine ganze Liste von Verfahren quer durch alle kantonalen Instanzen hindurch. Das kann ja nicht die Meinung sein. Das ist auch der Sinn und Zweck der verbesserten Vorlage des Institutes der Universität Bern.

Die Kompetenzstreitigkeit und die Verzögerung können nicht im Interesse der Sache liegen, was niemand will, es sei denn, es gehe um die Verhinderung von Ausbauten.

Ausserdem: Der grösste Teil der fliegerischen Aktivitäten in der Schweiz, wie z. B. die Flugausbildung, die Arbeits- und Rettungsfliegerei, der gewerbsmässige Charterverkehr mit kleineren Flugzeugen sowie der Flugzeugunterhalt in lizenzierten Betrieben, findet auf unseren Flugfeldern statt. Die schweizerische Luftfahrt ist natürlich auf diese Infrastruktur angewiesen.

Zu den Flugfeldern würden z. B. Flugplätze wie Lugano oder Locarno, Altenrhein, Ecuwillens, Porrentruy, aber auch die für die Rettungsfliegerei wichtigen Helikopterbasen Zermatt, Untervaz oder die Rega-Basis Gossau/St. Gallen gehören. Ich glaube, bei solchen Infrastrukturanlagen zu behaupten, sie lägen nicht im nationalen Interesse, hiesse doch die realen Gegebenheiten verkennen.

Aus diesen Gründen hat sich die Kommission – ich gebe es zu – knapp, nämlich mit Stichtscheid des Präsidenten, für die Lösung der Variante Uni Bern (Zimmerli) entschieden, was die Flughäfen anbetrifft, hingegen für die grundsätzliche Auffassung des Bundesrates, was die Flugfelder anbetrifft. Ich glaube, dass das nicht nur eine gerechte, salomonische Verteilung der Abstimmungsgunst darstellt, sondern dass sie sachlich ausgewiesen und gerechtfertigt ist und diesen elementaren Anforderungen Rechnung trägt.

In diesem Sinne möchte ich Ihnen vorschlagen, in beiden Fällen den Mehrheiten zuzustimmen. Sie haben nämlich sicher festgestellt, dass auf der Fahne die Minderheiten immer mit unterschiedlichen Namen vertreten sind, so dass Sie jedesmal eine andere Mehrheit befürworten. Damit versetzen Sie nicht jedesmal die gleichen Mitglieder in die Minderheit, sondern wir haben hier wechselnde Mehrheiten und Minderheiten. Das ist ein weiteres Indiz dafür, dass die Vorschläge der Mehrheit eben nicht so schlecht sind.

In diesem Sinne schlage ich Ihnen zum Abstimmungsverfahren vor, Herr Ständeratspräsident, dass wir uns in der Abstim-

mungsreihenfolge zuerst mit den Grundsätzen in den Artikeln 37 und 37a bzw. 37b auseinandersetzen und allenfalls die Eventualanträge Küchler in einer zweiten Abstimmung behandeln, zumal diese Anträge der Kommission nicht vorgelegen haben. Ich möchte also zu diesen Eventualanträgen Küchler erst Stellung nehmen, wenn sie begründet sind.

Ich möchte Sie jetzt bitten, die Sprecher der Minderheiten zu Artikel 37 bzw. Artikel 37a und 37b Stellung nehmen zu lassen.

Küchler, Sprecher der Minderheit: Ich möchte darauf hinweisen, dass Artikel 37 eigentlich zurückgestellt werden sollte, bis wir über die Artikel 37a und 37b entschieden haben. Der Artikel 37 hängt mit diesen nachfolgenden Artikeln zusammen, und der Minderheitsantrag dazu entfällt je nachdem.

Zu Artikel 37a hat der Herr Kommissionspräsident als Vertreter der Mehrheit bereits gesprochen. Ich kann also auf weitere Ausführungen verzichten und möchte einfach darauf hinweisen, dass wir ja im Bund diverse Bewilligungsverfahren haben, sei es bei den Nationalstrassen, sei es bei den Eisenbahnen, bei der Schifffahrt usw. oder eben bei der Luftfahrt. Alle diese Verfahren wurden seinerzeit unabhängig voneinander gesetzlich ausgestaltet und sind inzwischen praktisch unübersichtlich geworden. Deshalb hat auch die Verwaltungskontrolstelle des Bundesrates der Universität Bern den Auftrag erteilt, sie solle einmal untersuchen, ob zwischen den zahlreichen Bewilligungsverfahren eine Koordination oder eine Harmonisierung hergestellt werden könne.

Diesen Auftrag hat die Universität Bern erfüllt. Sie ist zum Schluss gekommen, dass auch im Zusammenhang mit der Luftfahrt durchaus eine Koordination mit dem von uns jüngst beschlossenen Bewilligungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte hergestellt werden könnte. Deshalb scheint es zweckmässig zu sein, dass wir nicht bei der ersten Anwendungsmöglichkeit etwas völlig anderes statuieren als das, was von dieser Kommission oder Expertengruppe ausgearbeitet wurde. So viel zur Vorbemerkung.

Nun komme ich zu Artikel 37b. Der Artikel 37b bezieht sich also nicht auf die öffentlichen Flugplätze, sondern auf die sogenannten Flugfelder. Diese haben ja grosse Bedeutung, vor allem für die Helikopterlandeplätze. Letztere dienen aber wiederum weitestgehend rein privaten Interessen, eventuell lokalen oder höchstens regionalen Interessen. Sie dienen vor allem für Heli-Skiing, Transportflüge für Bauarbeiten, Touristikflüge usw. Von der Verwaltung wurde zwar die Notwendigkeit der neuen Bestimmung wie folgt umschrieben: «Wiederherstellen der verfassungsmässigen Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer gesamtschweizerischen Luftfahrtinfrastruktur-Politik.»

Der Bund oder konkret das Bundesamt für Zivilluftfahrt soll weitestgehend allein über solche Flugfelder entscheiden können. Die verfassungsmässigen Kompetenzen der Kantone im Bereich der Raumplanung sollen für alle Flugplätze, also auch für die Flugfelder, praktisch ausgeschaltet werden.

Ich persönlich meine, dass bei den Flugfeldern die Federführung für die Bewilligung den Kantonen übertragen sein sollte, im Gegensatz zu den Flughäfen, die eben von nationalem Interesse und die auch für unsere Swissair und Crossair von grosser Bedeutung sind. Dort soll die Federführung selbstverständlich beim Bund liegen, wie wir das im Artikel 37a geregelt haben wollen.

Es ist daher wenig sinnvoll, den Kantonen in bezug auf die Flugfelder die Raumplanungshoheit zu beschneiden oder zu beschränken. Die Vorhaben stehen eben nicht im gesamtschweizerischen Interesse. Vielmehr ist es aus föderalistischen Gründen angezeigt, hier, wo es auch primär um raumplanerische Belange geht, die Bewilligungskompetenz schweremwichtig den Kantonen zu übergeben und die Kompetenz des Fachamtes des Bundes auf die luftfahrtspezifischen Belange zu beschränken. Dies wurde denn auch im Laufe des Vernehmlassungsverfahrens, das auf Wunsch unserer Kommission im nachhinein durchgeführt wurde, von einer stattlichen Anzahl von Kantonen gewünscht.

So wurde zu Artikel 37b von den Kantonen Appenzell Auser rhoden, Aargau, Thurgau, Obwalden, Solothurn, Zürich usw. ausdrücklich gewünscht, dass in bezug auf die Raumpla-

nungsentscheide die Hoheit bei den Kantonen verbleiben soll. Der Kanton Jura und der Kanton St. Gallen machen ähnliche Vorbehalte zugunsten der Raumplanungshoheit der Kantone. Nach dem Antrag der Minderheit sieht Artikel 37b bei Flugfeldern vor, das Bundesamt für Zivilluftfahrt über die rein luftfahrtspezifischen Belange, den Kanton jedoch über die anderen Belange entscheiden zu lassen. Offensichtlich haben die Befürworter einer völlig freien Luftfahrt Angst vor Absatz 3 gemäss Antrag der Minderheit, welcher vorschreibt, dass Flugfelder nur in Nutzungszonen erstellt werden dürfen, die den Eigenheiten der Flugbetriebe Rechnung tragen und im ordentlichen Planungsverfahren erlassen worden sind. Es wird befürchtet, dass damit jeder Ausbau verhindert werden könnte. Darum geht es aber überhaupt nicht, denn viele Flugfelder bestehen ohnehin schon. Hingegen soll mit den neuen Bestimmungen lediglich das Bewilligungsverfahren für die kommerziellen Helikopterlandeplätze, die z. B. direkt neben einem Spital oder neben einem ruhigen Wohnquartier zu liegen kommen sollen, in die Kompetenz der Kantone, der Gemeinden, also der betroffenen Regionen, gelegt werden. Die Kantone sind sicher nicht systematisch gegen eine Verweigerung solcher Flugfelder.

Wir müssen auch wissen, dass im Hintergrund der Bestimmungen der Verwaltung Bundesgerichtsentscheide stehen, vor allem ein Bundesgerichtsentscheid vom 4. Juli 1979, in welchem es heisst: «Die Kantone sind somit befugt, den Standort eines Flugfeldes auf seine Vereinbarkeit mit den von ihnen anzuwendenden Raumplanungsnormen zu prüfen.» Diese Bundesgerichtsentscheide sind dem Bundesamt ein Dorn im Auge. Deshalb möchte es eine neue Formulierung, wonach es unabhängig von der Raumplanungshoheit der Kantone auch über Flugfelder entscheiden könnte.

Kurzum, der von der Minderheit vorgeschlagene Artikel 37b vermag sowohl den Interessen der Kantone als auch den Interessen des Bundes voll und ganz zu genügen. Er schreibt den Kantonen vor, ein konzentrierteres Verfahren zu schaffen, in dem sämtliche Belange geprüft werden müssen und das alle übrigen Bewilligungen überflüssig macht. Doppelspurigkeiten fallen also künftig weg. Es gibt nur noch ein Verfahren auf Bundesebene, das sich auf die luftfahrtspezifischen Belange beschränkt; das kantonale Verfahren andererseits deckt alle weiteren Belange ab. Beide Verfahren aber zielen auf grösstmögliche Konzentration hin, d. h. auf ein Verfahren und einen Entscheid sowie ein einheitliches Rechtsmittel oder einen einheitlichen Rechtsweg.

Deshalb möchte ich Ihnen beliebt machen, das Konzept der Minderheit zu bejahen, d. h., bei Artikel 37a der Mehrheit und bei Artikel 37b der Minderheit zuzustimmen.

Gadient, Sprecher der Minderheit: Artikel 37a in der Mehrheitsfassung bildet ein integrierendes Ganzes mit Artikel 37abis. Wenn Sie also bei Artikel 37a der Minderheit folgen, ist in der Folge gemäss Minderheitsantrag Artikel 37abis zu streichen. Dies in formeller Hinsicht.

Die Artikel 37a und 37b beziehen sich auf das Verfahren, aber Regelung und Ausgestaltung dieser Verfahrensfrage sind von grundlegender Bedeutung. Es geht um die Gewährleistung der Führungsrolle des Bundes in der Luftfahrtspolitik und bei der Umsetzung der Luftfahrtinfrastruktur. Diese Frage gilt es zu beantworten.

Nach Entwurf des Bundesrates und Beschluss des Nationalrates wird in Artikel 37a für die öffentlichen Flugplätze, d. h. für die Flughäfen, die Bewilligungsregelung aus dem Eisenbahnrecht übernommen. Es besteht danach ausschliessliche Bundeszuständigkeit.

Die Minderheit beantragt Ihnen, dem Nationalrat zu folgen und damit die Tatsache zu bekräftigen, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur für die Luftfahrt im nationalen Interesse liegt und somit primär eine nationale Aufgabe sein muss: Einfache und beförderliche Verfahrensabläufe, einheitliche Zuständigkeiten, ein auf das wirklich Nötige begrenzter Rechtsschutz auf dem Nenner der Rechtsstaatlichkeit – Entscheide der Bundesverwaltung im Infrastrukturbereich sollen letztinstanzlich durch den Richter überprüft werden können –

prägen das Konzept. Das Rechtsschutzinteresse der Betroffenen bleibt gewahrt.

Die Minderheit hält dafür, dass das zweistufige Verfahren, wie es in Artikel 37a für öffentliche Flugplätze gemäss dem Modell der Uni Bern – das sich als Mehrheitsantrag auf der Fahne findet – festgelegt werden soll, unangemessen ist. Ein derart komplexes zweistufiges Verfahren kompliziert die Sache, statt sie zu vereinfachen. Das Modell erscheint als überdimensioniert. Die Vernehmlassung hat zudem ergeben, dass das Konzept des Bundesrates demgegenüber von den Kantonen gestützt wird.

Es geht keineswegs darum, dass in der Schweiz neue Flughäfen errichtet werden sollen. Es geht vielmehr darum, dringlich nötige Anpassungen bei bestehenden Anlagen zu realisieren, und das innert nützlicher Frist. Auch sollten die raumplanerischen Erfordernisse bei den Flugplätzen, aber auch bei den Flugsicherungsanlagen abschliessend durch den Bund geprüft werden können, wie das im übrigen durch die aktuelle Rechtsprechung durchaus bestätigt und zum Ausdruck gebracht wird. Die angestrebte Klarstellung ist aber erwünscht. Wir beschreiten also keinen neuen Weg, sondern bestätigen damit lediglich die Gerichtspraxis.

In diesem Sinne bitte ich Sie, bei Artikel 37a der Minderheit zuzustimmen.

Es sei mir im Rahmen dieser Gesamtdebatte zu diesen Bestimmungen eine Bemerkung zu Artikel 37b gestattet: Nachdem man bei Artikel 37a mit der gefundenen Lösung wird leben können, muss man wissen, dass es bei Artikel 37b um die ganz entscheidende Frage geht, ob eine gesamtschweizerische Flugplatzpolitik überhaupt gewährleistet werden soll. Ich glaube nicht, dass man diese Frage herunterspielen und einfach auf die Heli-Flugplätze verweisen darf, sondern dass da einiges mehr zur Debatte steht. Der Bundesrat sei mit diesem Regelungsvorschlag zu weit gegangen, meinte Herr Büttiker in der Eintretensdebatte. Dazu ist zu bemerken – und das sei mein ausschliesslicher Hinweis –, dass die schweizerische Luftfahrtinfrastruktur zu 90 Prozent aus solchen Flugfeldern besteht und die Kantonalisierung der Flugplatzpolitik in diesem wichtigen Bereich schon mit Blick auf diese Tatsache nicht festgeschrieben werden kann und darf.

Eine gesamtschweizerische Luftfahrt- und Flugplatzpolitik ist unbedingbar. Ich erinnere an die überzeugenden Ausführungen des Departementsvorstehers in der Eintretensdebatte. Es geht nicht darum, die Anliegen der Kantone zu missachten, und ich möchte dieser These dezidiert widersprechen. Das entsprechende Verfahren gewährleistet den Einbezug der Kantone. Aber es geht um die Koordination und um eine klare Zuständigkeitsregelung, die mir auch mit Blick auf die zur Diskussion stehende territoriale Dimension unseres Landes gerechtfertigt scheint.

Loretan: Ich möchte meinen Beitrag zu dieser «Luftschlacht» zum Artikel 37b – zur Unterstützung des Minderheitsantrages Küchler, wie ich das schon in meinem Eintretensvotum gesagt habe – aus spezifisch aargauischer, aber auch aus grundsätzlicher Sicht leisten.

Der Kanton Aargau ist dicht besiedelt und Träger vieler Erschliessungsanlagen im nationalen Interesse – denken Sie an die Strassen- und Eisenbahnverbindungen Ost-West, denken Sie an die künftige «Bahn 2000», auch im abgespeckten Kleid, denken Sie an den Huckepackkorridor Nord-Süd, denken Sie an die Neat-Zubringerstrecken, um nur die wichtigsten zu nennen.

Der Kanton Aargau ist mit solchen Erschliessungsanlagen wahrlich reich gesegnet und daher an einer Lösung, welche die Kompetenzen der Kantone gemäss Bundesverfassung beachtet, sehr stark interessiert. In verschiedenen hängigen Verfahren – ich denke an die Konzessionserneuerung für den Regionalflughafen Birrfeld, die Betreiberweiterung für das private Helikopterflugfeld Würenlingen und den Ausbau eines internationalen Heli-Reparaturstützpunktes ausserhalb des Baugebietes in Holziken – ist der Kanton Aargau mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt in grosse Meinungsverschiedenheiten geraten.

Die Folgerungen daraus zeigen klar, warum der Bund jetzt auf

Ausweitung seiner Kompetenzen drückt, und sie zeigen, wenn man diese Erfahrungen in die Zukunft projiziert, auf welche Weise nunmehr Kantone und Gemeinden in ihren hoheitlichen Kompetenzen – in der Raumplanung und im Umweltschutz – unter die Bundesräder geraten sollen.

In verfassungsrechtlicher Hinsicht wird die Bundeskompetenz für Flughäfen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, gemäss Artikel 37a nicht bestritten. Hier geht es um nationale Interessen und internationale Bezüge. Trifft dies für Flugfelder zu, kann man ja das Verfahren der Umklassierung – zu Flughäfen – ohne weiteres einleiten, wie es jetzt zum Beispiel für den Flugplatz Agno im Gang ist.

Von Seiten des Bundesrates und der Verwaltung wird nun behauptet – dies geschah in der vorberatenden Kommission unseres Rates mit beredeten, ja beschwörenden Worten –, auch Planung und Erstellung von Flugfeldern müssten in eine gesamtschweizerische Flugplatzpolitik eingebettet sein. Auch sie gehörten alle samt und sonders in den nationalen Interessenbereich.

Ich kann dem nicht beipflichten, denn in der Mehrzahl der Fälle stimmt diese Sicht der Dinge ganz und gar nicht. Flugfelder, vor allem Helikopterflugfelder, dienen oft überwiegend privaten, wohl auch berechtigten, aber doch privaten Interessen. Nebst Flügen für Baumontagen und Schulung werden Alpenrundflüge, Heli-Skiing-Flüge, Hochzeitsflüge, Vergnügungsrundflüge als Wettbewerbspreise usw. abgehalten. An solchen Flügen besteht kein öffentliches, jedenfalls sicher kein öffentlich-nationales Interesse. Deshalb müssen hier die Anliegen der Raumplanung gemäss deren föderalistischer Ordnung, abgestützt auf Artikel 22quater BV, im Vordergrund stehen und nicht die rein luftfahrtrechtlichen.

Auch Ueberlegungen zur Sache und zum Verfahren führen zum selben Schluss. Die Auswirkungen von Flugfeldern auf ihre Umgebung, gerade in dicht besiedelten Gebieten und Kantonen wie im Aargau, erfordern unbedingt, dass die formelle und materielle Koordination des Verfahrens nicht beim Bund – da keine nationalen Interessen im Spiele sind –, sondern bei den Kantonen liegt.

Was heisst Kompetenz des Bundes? Das heisst Verfahrensleitung und Koordinationskompetenz beim Bund, d. h. beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Dieses ist eine ausgesprochen sachbezogen ausgerichtete Spezialverwaltung, die primär natürlich ihren Interessen Nachachtung verschaffen will, unter Opferung anderer, ebenso berechtigter Anliegen.

Die Erfassung bestehender und neuer Flugfelder, zunächst einmal in der Richt- und Nutzungsplanung der Kantone und der Gemeinden, ist absolut notwendig und wichtig. Im Baubewilligungsverfahren selber ist die Beurteilung von Erschliessungsfragen, von Nebennutzungen wie Flugplatzrestaurants usw., ist die Einpassung in das Landschafts- und Ortsbild, sind Lärmschutzfragen eine typische kantonale und kommunale Angelegenheit, bei deren Beurteilung auch die Bevölkerung nicht übergangen werden darf.

Die Fassung der Kommissionsminderheit zu Artikel 37b stellt in ihren Absätzen 4 und 5 eine umfassende, saubere und rasch machbare Interessenabwägung und Koordination sämtlicher raumplanerischer Belange sicher. Für die luftfahrtspezifischen Belange bleibt der verbindliche Entscheid des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ausdrücklich vorbehalten. Demgegenüber ist die bundesrätliche Fassung, die darin vorgesehene Verfahrensordnung, nicht geeignet, die verschiedenen Anliegen angemessen zu berücksichtigen und rasch und effizient zu einer koordinierten Gesamtbeurteilung zu führen.

Weshalb nicht? Vorab einmal deshalb, weil das Bundesamt für Zivilluftfahrt in einem ersten, wohl entscheidenden und alles Weitere präjudizierenden Schritt mit seinen Flugsicherheitsexperten über Standort, Grösse und Betriebsumfang eines Flugfeldes entscheiden kann, und zwar «nötigenfalls» unter Missachtung der raumplanerischen Anliegen der Gemeinde und des Kantons, denen nur ein Anhörungsrecht zusteht (Abs. 3 und 4 der bundesrätlichen Fassung).

Anschliessend, in einem zweiten, zeitlich nachgestaffelten Verfahren, kommt dann noch die Baubewilligungsverfahren nach kantonalem Recht mit dem ganzen Rechtsschutz. Dieses zweistufige, zeitlich hintereinander gestaffelte Verfahren

wird zu enormen Schwierigkeiten, Leerläufen und Kompetenzstreitereien führen.

Dieses Verfahren ist nicht gut angelegt und untauglich. Es scheint mir, man wolle in der Bundesverwaltung nicht gerne Kenntnis von Lösungen in anderen, auch wichtigen Sachbereichen nehmen, die durchaus mit denjenigen aus dem eigenen «Laden» vergleichbar sind.

Ich denke an das Waldgesetz. Was die Minderheit vorschlägt, entspricht nämlich der Verfahrens- und Koordinationsordnung des neuen Waldgesetzes, welches bekanntlich das Verfahren gemäss Raumplanungsgesetz als Leitverfahren festlegt, wie wir es auch für dieses Gesetz in bezug auf die Flugfelder vorschlagen. Im Waldgesetz ist in diesem Leitverfahren die bundesrechtlich zu erteilende, heikle Rodungsbewilligung eingebettet.

Abschliessend wiederhole und betone ich: Gerade weil bei Flugplätzen allgemein der Koordinationsbedarf ausserordentlich hoch ist, muss bei Anlagen, die nicht im nationalen Interesse liegen, also bei Flugfeldern, die Führung des Verfahrens in der Hand des Kantons liegen und nicht beim Bund. Dies verlangt auch die neuere bundesgerichtliche Rechtsprechung. Allein das kantonale Bewilligungsverfahren gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) ist in der Lage, alle relevanten Aspekte umfassend zu würdigen und zu koordinieren. Je mehr man sich mit der Materie auseinandersetzt, desto deutlicher wird, dass die vom Bundesrat vorgeschlagene Lösung nicht nur gegen die Verfassung verstösst, sondern auch sachlich und verfahrensmässig unzweckmässig ist.

Deshalb ersuche ich Sie dringend, der Kommissionsminderheit zuzustimmen, und sei es letztlich nur, um eine Differenz zum Nationalrat zu schaffen, damit die Probleme nochmals gründlich ausgeleuchtet werden können.

Büttiker: Ich habe in der Eintretensdebatte gesagt, dass wir uns bei Artikel 37 wiedertreffen, und Artikel 37 ist Philippi.

Der Vorschlag des Bundesrates zu Artikel 37b über die Erstellung von Flugfeldern ist schlicht und einfach nicht föderalismusverträglich. Denn alle wesentlich in Betracht fallenden Faktoren werden ausschliesslich durch den Bund beurteilt und auch durch ihn entschieden, obwohl die Erstellung von Flugfeldern nicht im gesamtschweizerischen Interesse liegt, somit nicht Bundessache ist, sondern eher in den Privatbereich gehört.

Wir wollen keine Kirchturmpolitik betreiben. Aber wenn ich als Gemeindepräsident zur Kenntnis nehmen muss, dass die Bewilligung für einen privaten Helikopterlandeplatz von Bern erteilt wird, dann hört es auf! Ein Eingriff in die den Kantonen zustehende Raumplanungshoheit ist deshalb sachlich nicht angezeigt. Im Gegensatz zum zentralistischen Lösungsansatz des Bundesrates verlangt die Minderheit bei Artikel 37b, dass Bewilligungsverfahren für die Erstellung von Flugfeldern schwergewichtig in den Zuständigkeitsbereich der Kantone zu transferieren sind. Um die Fachkompetenz mit einzubeziehen, ist eine Mitwirkung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erwünscht. Nur muss sich diese Mitwirkung auf die luftfahrtspezifischen Belange beschränken. Ueber die bundesrechtliche Bewilligung soll das Bundesamt für Zivilluftfahrt allerdings verbindlich und abschliessend entscheiden. Ohne eine luftfahrtrechtliche Bewilligung ist die Erstellung eines Flugfeldes nicht möglich.

Das Bundesgericht hat zudem im Fall des Flugfeldes Kestenholz eindeutig entschieden, dass Flugfelder nur in besonderen Nutzungszonen erstellt werden dürfen. Diese Tatsache garantiert, dass für die Standortfestlegung eines Flugfeldes nur ein rechtsstaatliches und demokratisches Verfahren in Frage kommen kann. Alle anderen als die luftfahrtspezifischen Belange sind gemäss Artikel 37b Absatz 4 somit stufengerecht im Rahmen des kantonalen Baubewilligungsverfahrens zu prüfen und zu entscheiden.

Die Minderheit schlägt also für die Erstellung eines Flugfeldes zu Recht eine föderalistische Lösung vor.

1. Festlegung einer entsprechenden Nutzungszone im ordentlichen Planungsverfahren;
2. luftfahrtrechtliche Bewilligung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt;

3. Baubewilligung der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde.

Wer den Würgegriff des Bundes bei der Erstellung eines Flugfeldes in der Praxis erlebt hat wie wir im Fall Kestenholz, stimmt für ein minimales Mitentscheidungsrecht von betroffenen Gemeinden, Regionen und Kantonen, also für die Minderheit.

Ich möchte Ihnen beliebt machen, dem Konzept Zimmerli, dem Konzept der Uni Bern (Modell Uni Bern), zuzustimmen, bei Artikel 37a mit der Mehrheit und bei Artikel 37b mit der Minderheit zu stimmen.

Cavelty: Ich möchte nicht fachtechnisch sprechen, sondern nur in wenigen Sätzen zur grundsätzlichen Frage einige Gedanken äussern: Wir reden in letzter Zeit in unserem Rat und draussen in der Schweiz ständig von Deregulierung, d. h. von einer notwendigen Befreiung der Wirtschaft von unnötigen Fesseln, von Gemeindevorschriften, Kantonsvorschriften und Bundesvorschriften. Zu den besonderen Schwierigkeiten in diesem Zusammenhang ist gerade das Gestrüpp der Vorschriften zu zählen, und zwar soweit sie ineinandergreifen, solange sie das gleiche Thema und das gleiche Objekt betreffen. Wenn wir dem Prinzip der Deregulierung treu bleiben wollen, müssen wir bei Artikel 37a im Sinne der Kommissionsminderheit stimmen. Es geht darum, dass die Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer umfassenden Luftfahrt- und Infrastrukturpolitik erhalten bleibt bzw. gestärkt wird. Es geht um die Schaffung von klaren und unmissverständlichen Zuständigkeiten, um das Vermeiden eines Durcheinanders. Das ist der erste Grund für meine Stellungnahme. Der zweite Grund: Man sollte vermeiden, eine Betroffenheitsgesetzgebung zu schaffen. Wenn jene, die direkt betroffen sind, das entscheidende Wort haben, kommt es nicht gut heraus. Das ist ein Prinzip, das wir schon verschiedentlich proklamiert haben und doch, wenn es darum geht, immer wieder vergessen.

Vielleicht stehen gerade meine beiden Vorredner bzw. ihre Regionen in einer gewissen Betroffenheit, und sie haben aus verständlichen Gründen in diesem Sinne gesprochen. Aber ich glaube, man muss doch das grössere Ziel vor Augen haben. Das grössere Ziel kann nicht sein, dass man den Schwarzen Peter einfach von einer Region an die andere reicht, von einem Kanton an den anderen, so dass schliesslich nichts mehr zustande kommt. Das ist auch nicht der Sinn des vielzitierten und wieder einmal bemühten Föderalismus. Föderalismus ist nach meiner Meinung nicht ein Ziel, sondern ein Mittel, das Ziel zu erreichen; das dürfen wir auch hier nicht vergessen.

Bloetzer: Ich bin ein überzeugter Föderalist und Verfechter des Subsidiaritätsprinzips. Und ich halte dafür, dass diesen Grundsätzen wenn möglich immer nachzuleben ist.

Im vorliegenden Fall halte ich es allerdings für falsch, wenn wir für die Flughäfen einerseits und für die Flugfelder andererseits unterschiedliche Kompetenzen schaffen. In der Luftfahrt drängt sich eine Konzentration beim Bund aus sachlichen Gründen auf. Es geht darum, Voraussetzungen zu schaffen, damit die Sicherheit in der Luftfahrt generell, und zwar für das ganze Land, gewährleistet werden kann. Es geht auch darum, dass der Bund seine Führungsrolle in der Förderung der Luftfahrt im Interesse der Wirtschaft im allgemeinen und des Tourismus im besonderen wahrnehmen kann.

Bei der Lösung dieser Frage müssen wir im Interesse eines beförderlichen Verfahrens bestrebt sein, Kompetenzvermischungen zwischen Bundes- und Kantonsbehörden, also Doppelspurigkeiten, zu vermeiden. Wir müssen im weiteren klar dafür sorgen, dass die erstinstanzliche Zuständigkeit an einem Ort ist. Selbstverständlich muss man bei dieser Lösung, die wir als Kommissionsminderheit vorschlagen, sicherstellen, dass die Anliegen der Kantone und der Gemeinden voll in das Verfahren einbezogen werden. Das ist auch sichergestellt. Aus all diesen Gründen mache ich Ihnen beliebt, für den Artikel 37a der Minderheit Gadiant und im übrigen bei den Artikeln 37 und 37b der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Raymond: J'aimerais simplement dire qu'on ne saurait me soupçonner de ne pas être fédéraliste et pourtant, dans le cas

particulier, je soutiens totalement le projet du Conseil fédéral pour l'ensemble de l'article 37. Comme vous souhaitez, Monsieur le Président, que nous ne nous exprimions que sur l'article 37 alinéa 2 et sur l'article 37b, c'est-à-dire la proposition de la minorité Kuchler qui va être votée j'aimerais dire ceci à son sujet.

Cette proposition ne résulte pas d'une demande des cantons. Elle est l'expression d'un rejet, que je qualifie d'académique, de la hiérarchie des compétences proposée par le Conseil fédéral. Dans un domaine tel que celui des transports, des priorités doivent cependant être établies. Celles-ci sont reconnues et admises par les collectivités publiques concernées et le projet du Conseil fédéral évite qu'elles ne présentent un caractère conflictuel.

Deuxièmement, dans les domaines sensibles de la protection de l'homme et de son environnement, le droit fédéral s'est étoffé au cours des dernières années. Les normes applicables à l'aviation sont rigoureuses, certainement les plus sévères du monde. Elles s'articulent autour d'un système de protection, basé sur la limitation des immixtions, qui génèrent des effets sur l'aménagement du territoire. L'action respective des cantons et de la Confédération, dans ce domaine, est ainsi réglée et déjà réglée, dirai-je, à satisfaction. En exigeant une autorisation cantonale, voire communale, pour l'exploitation des champs d'aviation, on limite le rôle décisif de l'autorité fédérale, et étend de manière inutile celui des cantons et communes en matière d'aménagement du territoire. On ne voit pas les raisons qu'il y aurait de donner aux communes une compétence que l'article 37ter de la Constitution fédérale attribue à la Confédération.

Tout comme les routes de diverses catégories forment un réseau utile et cohérent dans son ensemble, l'infrastructure aéronautique constitue un tout. Vouloir accentuer le traitement différencié entre les aéroports d'une part, et les champs d'aviation d'autre part, revient à méconnaître le rôle de ces derniers qui est parfois plus important que celui de certains aéroports. Lugano-Agno, par exemple, plaque tournante de Crossair, est un champ d'aviation dont l'utilité publique saute aux yeux. La Suisse ne compte que 10 aérodromes publics, Klotten et Cointrin compris, qui n'ont absorbé en 1991 qu'un peu plus de la moitié de tous les mouvements d'aéronefs. Ce sont les gares principales du réseau aérien. Tous les autres aérodromes sont des champs d'aviation. Leur rôle est essentiel à l'instar des autres gares et stations du réseau ferroviaire. Ils assurement une desserte régionale souvent exclusive. Le Tessin, par exemple, ne peut compter que sur des champs d'aviation pour ces liaisons aériennes, il n'a pas d'aéroport.

La proposition de la minorité Kuchler est – et je le dis très clairement – faussement fédéraliste. Les entraves insupportables qu'elle tente d'introduire sont à l'opposé de l'objectif de clarté que veut le Conseil fédéral et que le Parlement se doit de soutenir.

C'est dans ces sentiments que je soutiendrai la proposition présentée tout à l'heure par M. Gadiant. De même, je soutiendrai la proposition de la minorité Gadiant aux articles 37a et 37abis.

Plattner: Ich stelle mich ganz klar hinter den Antrag der Minderheit Kuchler, sowohl bei Artikel 37 wie bei Artikel 37b.

Es sind in dieser Debatte Worte von der Führungsrolle des Bundes, dem nationalen Interesse an einer Luftfahrt gebraucht worden. Auch der 6. Dezember 1992 ist uns wieder einmal in Erinnerung gerufen worden. Ich kann das noch verstehen, wenn man von den drei grossen Flugplätzen spricht oder allenfalls von den konzessionierten und Regionalflugplätzen wie Samedan oder Altenrhein oder Sitten. Obwohl ich auch dort meine Vorbehalte gegen diese grossen Worte habe – es gibt schliesslich neben dem nationalen Interesse an einem gut laufenden Luftverkehr auch noch ein nationales Interesse an einer geschützten Umwelt oder an einem ruhigen Schlaf und ähnlichem. Ich werde mich dazu bei Artikel 101a noch kurz äussern, der die Subventionierung regelt.

Bei Artikel 37b allerdings scheinen mir diese grossen Worte wirklich leere Worthülsen zu sein, die man da locker in den Ständerat hineinrollt, um damit eigentlich etwas zu erreichen,

um nämlich – das vermute ich – lokale touristische und andere Interessen gegenüber den Interessen der ansässigen Bevölkerung zu stärken.

Diese 90 Prozent der Flugplätze, die kleine Flugplätze sind und unter Artikel 37b fallen, würden ja sicher nicht dazu dienen, irgendwelchen nationalen, innerschweizerischen Luftverkehr aufzunehmen, sondern sie dienen ganz klar vorwiegend privaten, touristischen oder anderen lokalen Interessen. Da sind Helikopterflugplätze in den Gebirgsregionen gemeint, die natürlich eine starke touristische Komponente haben, aber auch ähnliche Sportflugplätze, Aero-Club-Flugplätze, zum Teil auch Flugplätze für Ausbildung.

In diesem Falle nun die Raumplanungskompetenzen, die gemäss Bundesverfassung den Kantonen zustehen, sozusagen mit einem kühnen Federstrich einfach aufzulösen und die Kompetenzverteilung Bund/Kantone in diesem Fall ganz ungleichgewichtig zum Bund zu verschieben, scheint mir nicht zulässig, denn das nationale Interesse bei diesen Flugplätzen ist eben sehr, sehr minim oder vielleicht gar nicht vorhanden. Da ist kein Bedarf nach zentraler Regelung dieser Flugplätze; das ist, wie wenn man sagen würde, man müsste die Feuerwehren zentral beim Bund regeln, weil es überall Feuerwehren gibt: Die haben aber klar lokale Aufgaben, und so ist es auch bei diesen Flugfeldern.

Es geht eben wirklich um die Mitsprache der Betroffenen, und da komme ich nun auch auf den 6. Dezember zurück. Wenn in dieser Abstimmung etwas klargeworden ist, dann, dass das Schweizervolk nicht zentralistische Regelungen will. Es hätte diese zwar fast in Kauf genommen, wegen eines erhofften wirtschaftlichen Vorteils und wegen des allgemeinen Wunsches nach Öffnung nach aussen, aber es hat das am Schluss nicht getan.

Die Aengste, die zu diesem Nein geführt haben, waren ganz stark die Aengste, von einer zentralen Gewalt überrollt zu werden bei Sachen, die eigentlich nach dem Subsidiaritätsprinzip ganz eindeutig in der lokalen Kompetenz liegen sollten: bei den Leuten selber, bei den Gemeinden und den Kantonen. Also kann man den 6. Dezember nun nicht dazu heranziehen, um in Artikel 37b eine Bundeskompetenz, fast über die Verfassung hinaus, zu definieren.

Zudem hat Herr Kuchler eindrücklich dargelegt, dass ein einheitliches, konzentriertes und rasches Verfahren auch mit der Variante der Minderheit möglich ist. Die ganze Angst vor zuviel Bürokratie ist meiner Meinung nach also nicht gerechtfertigt. Ich habe viel eher das Gefühl, wie ich schon eingangs gesagt habe, dass es darum geht, die An- und Einsprüche der eigenen Bevölkerung hier via den Schreibtisch des Bundesamtes zu umgehen, weil man wahrscheinlich denkt, dass man dort gewisse Konzessionen leichter bekommt, als wenn man sie sich in harter Ueberzeugungsarbeit lokal holen muss.

Das sind die Gründe, weshalb ich mich klar hinter die Minderheit Kuchler stellen werde.

Die Region Basel oder gar der Kanton Basel-Stadt sind von diesem Artikel nicht wirklich betroffen; ich spreche nur als grüner Ständerat und als Befürworter der direkten Demokratie.

Frick: Ich höre heute in der Diskussion, dass man mit dem Glaubensbekenntnis des Föderalismus zwei völlig unterschiedliche Lösungen begründen kann. Ich erkläre mir das allein aus der Tatsache, dass wir hier in einem doppelten Dilemma sind. Die Kernfrage, die wir am Schluss zu beantworten haben, lautet: Soll der Kanton im gesamten Flugverkehrsreich dem Bund alle raumplanerischen Kompetenzen abgeben müssen? Wenn wir diese Frage allein betrachten, müssen wir doch alle einverstanden sein, dass für kleine Flugfelder und für Kleinstflugplätze die raumplanerischen Entscheidungskompetenzen beim Kanton verbleiben müssen. Aber das Dilemma liegt eben an einem ganz anderen Ort, wie ich erkenne.

Einerseits haben wir die Flughäfen und andererseits die anderen Flugplätze (sogenannte Flugfelder). Nun besteht in der Schweiz keine saubere Zuordnung. Wir haben ganz wenige Flughäfen, und die meisten öffentlichen Flugplätze – im heutigen Sinn öffentlich – fallen unter die Kategorie der Flugfelder. Das führt uns dazu, dass wir in einem Dilemma sind: Sollen wir

nun auch für Flugplätze, die eine nationale Aufgabe haben, wie z. B. Lugano-Agno, die raumplanerische Kompetenz beim Kanton belassen, genau so, wie wir sie beim kleinen Schulungsfeld ohne Zweifel beim Kanton belassen wollen?

Das Dilemma ist darauf zurückzuführen, dass die Zuordnung nicht eindeutig ist und unter den Begriff «Flugfeld» auch Flugplätze fallen, die dem nationalen und internationalen öffentlichen Verkehr dienen. Sollen wir nun für alle Flugplätze die Kompetenz dem Bund übertragen – gleichsam das Kind mit dem Bade ausschütten – und den Kantonen alle Kompetenz wegnehmen? Die Situation ist – so meine ich – unbefriedigend.

Der Entwurf des Bundesrates und der Antrag der Mehrheit wollen, im Sinne einer Verfahrensstraffung und Verfahrensökonomie, den Kantonen alle Kompetenz wegnehmen. Dieser Vorschlag bricht, indem er dem Kanton eine Raumplanungskompetenz wegnimmt und sie dem Bund überträgt, einen Stein aus dem bisherigen System heraus, ohne dass ein grösseres Konzept definiert wird. Das Konzept der Universität Bern leuchtet ein. Im Entwurf des Bundesrates aber wird ohne Konzept ein Element aus Opportunitätsgründen herausgehoben. Das ist ein Entscheid, der mir schwerfällt und den ich nicht mittragen kann.

Es scheint mir entscheidend zu sein, dass wir die raumplanerische Entscheidungskompetenz der Kantone im Rahmen von lokalen und regionalen Flugfeldern erhalten. Ich sehe nicht ein, warum ein Kanton in allen untergeordneten Fragen raumplanerisch entscheiden soll – wenn es beispielsweise um den Anbau eines Bauernhauses oder um 20 Meter lange Leitungen im Boden geht –, nicht aber, wenn es um wesentliche Beeinträchtigungen der Natur, des Erholungswertes einer ganzen Region geht, wo also massive raumplanerische Eingriffe anstehen. Das missfällt mir, und das gibt auch keine innere Kohärenz. Da fehlt mir die Logik.

Es scheint mir daher wichtig, hier eine Differenz zum Nationalrat zu schaffen, so dass er in seiner Zweitberatung allenfalls eine bessere Lösung suchen kann. Wenn wir einfach die Fassung des Nationalrates und des Bundesrates gutheissen, haben wir ganz sicher das Referendum im Haus. Dann fällt auch das Gesetz ganz bestimmt durch die Volksabstimmung. Das wäre zu schade!

In diesem Sinne bitte ich Sie dringend, dem Minderheitsantrag Kuchler zuzustimmen.

Danloth, Berichterstatter: Die Diskussion in diesem Saal zeigt, dass die Abgrenzungen zwischen dem Artikel 37a, der die Flughäfen behandelt, und dem Artikel 37b, der grössere Flugplätze und Flugfelder berührt, nicht leicht sind. Insofern habe ich Verständnis für das letzte Votum, aber nur in diesem Punkt. Ich nehme zu einigen Ausführungen kurz Stellung:

Herr Kuchler beanstandet die Doppelspurigkeit. Wenn sie die Doppelspurigkeit institutionalisieren wollen, müssen Sie dem Minderheitsantrag Kuchler zustimmen! Nach diesem Antrag müssten nämlich einerseits das Bewilligungsverfahren für luftfahrtspezifische Belange – das, auch nach Auffassung von Herrn Zimmerli, beim Bund anzusiedeln ist – und andererseits die kantonalen Verfahren durchgeführt werden. Hier liegt die Crux! Auf die luftfahrtspezifischen Belange werde ich noch zurückkommen.

Zum Minderheitsantrag bei Artikel 37a betreffend Flughäfen möchte ich mich nicht gross äussern. Hier ist die Differenz nicht beträchtlich. Dabei geht es nicht so sehr um die Interessen zwischen Bund und Kantonen, sondern um die Zweistufigkeit des Verfahrens, das dem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte entlehnt ist.

Persönlich glaube ich, dass hier eine gute Lösung gefunden worden ist, die auch den Kantonen besser dienen kann. Es wird nicht verkompliziert und nicht überdimensioniert. Bei Flughäfen, die eine ähnliche Dimension haben wie ein Eisenbahnprojekt, ist ein zweistufiges Verfahren immerhin gerechtfertigt. Das muss man natürlich sehen. Zu dieser Frage äussere ich mich nicht länger.

Herr Loretan wünscht Zustimmung zum Minderheitsantrag, um eine Differenz zu schaffen. Wir haben eine Differenz, indem

sich der Nationalrat bei Artikel 37a mit dem Antrag der Mehrheit, wenn er obsiegen sollte, auseinandersetzen muss.

Herr Büttiker erklärt, dass der Vorschlag des Nationalrates und der Kommissionsmehrheit zu Artikel 37b nicht föderalismusverträglich sei, weil die Kantone nichts mehr zu sagen hätten. Glauben Sie wirklich, dass ich persönlich einer solchen Lösung zugestimmt hätte? Vielmehr wäre ich dann bei der Minderheit. Aber diese Unterstellung trifft eben nicht zu. Ich weise nicht nur auf die Absätze 3 und 4 hin, wonach die Kantone angehört werden. Ich weiss, dass das ein Anhörungsverfahren ist. Ich weise auch auf Absatz 5 hin, wonach über die baupolizeilichen Fragen in einem separaten Verfahren in den Kantonen entschieden wird.

Und nun weise ich auf etwas hin, das verschiedene Redner falsch sehen, so auch Herr Frick, indem er sagt, die Mitsprache der Kantone werde negiert. Sie werden es nachher beim Eventualantrag von Herrn Kuchler sehen.

Zum Sachplan: Nehmen Sie bitte das Raumplanungsgesetz zur Hand. Dieses wird nicht ausser Kraft gesetzt. Es enthält unter dem Titel «Massnahmen der Raumplanung, 1. Kapitel: Richtpläne der Kantone» in Artikel 6 die Bestimmung: «Für die Erstellung ihrer Richtpläne bestimmen die Kantone in den Grundzügen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll.» Dann sind die einzelnen Nutzungszonen aufgeführt.

Glauben Sie wirklich, dass der Bund gegen einen vom Bundesrat notabene in Artikel 11 RPG zu genehmigenden Richtplan eine Bewilligung für ein Flugfeld erteilen könne? Der Bundesrat ist an die von ihm genehmigten Richtpläne gebunden. Das gilt selbstverständlich auch für Flugfelder. Diese zentrale Frage wird übersehen.

Nun komme ich zu den luftfahrtspezifischen Belangen. Lassen sich diese in einem separaten Verfahren beim Bund durchziehen, während nebenher das Raumplanungsverfahren läuft? Ich liess mir von der Verwaltung Beispiele solcher Streitfragen geben. Ich zitiere Ihnen nur einige. Sie können selber die Frage beantworten, ob sie zur Raumplanung oder zur Luftfahrt gehören.

Bau und Anlagen der Flugplätze: Pistenlänge eines Flugplatzes: Ist das eine luftfahrtspezifische oder eine raumplanerische Angelegenheit? Und Gras- oder Hartbelagpiste, Bauten wie Hangars, Aufenthaltsräume für Piloten, Werkstätten? Wie viele sind notwendig, wieviel Terrain braucht dieser Flugplatz, um die luftfahrtspezifischen Belange zu erfüllen? Sogar die Abstellflächen, die Parkplätze für Luftfahrzeuge, sind nicht nur raumplanerischer Natur. Solche Fragen sind auch für den Betrieb zu beantworten: Oeffnungs- und Betriebszeiten. Ueber kantonale oder sogar kommunale Bewilligungen liessen sich überall unterschiedliche Oeffnungs- und Betriebszeiten dekretieren; ohne jegliche Absprache, ohne jegliche Koordination. Dass der Bund nicht über die Kantone hinweggehen kann, ist selbstverständlich. Aber dass der Kanton oder die Gemeinde nicht einfach kraft Raumplanung eingreifen kann, ist ebenfalls klar.

Mit dieser Lösung treffen Sie eine verträgliche, auch für die Kantone akzeptable Lösung, weil die Kantone im Umwelt- und im Raumplanungsbereich ihre volle Mitentscheidung behalten. Neu ist, dass alles in einem Verfahren koordiniert wird und nicht separate Verfahren laufen. Es ist ganz selbstverständlich, dass ein kleiner Helikopterlandeplatz nicht das gleiche Verfahren erfordert wie ein Flugplatz Lugano-Agno.

Um mit dem Bild von Herrn Büttiker zu schliessen: Dieser «Luftkampf» ist selbstverständlich eine Auseinandersetzung, in der man unterschiedlicher Meinung sein kann. Wir haben uns redlich Mühe gegeben. Wir haben bei den Flughäfen auf das Modell Uni Bern (Zimmerli) in der Meinung abgestellt, hier sei das notwendig. Wir haben bei den Flugfeldern grundsätzlich dem Verfahren von Bundesrat und Nationalrat zustimmen müssen, obwohl wir ihm kritisch begegnet sind, in der Meinung, dass es nichts und niemandem hilft, wenn gegensätzliche, widersprüchliche Verfahren durchgeführt werden: Es braucht ein koordiniertes Verfahren – mit Ausnahme der Baubewilligung –, das kraft der Lufthoheit des Bundes beim Bund sein muss.

Bei der Vorführung einer Fliegerpatrouille können Sie die Kollision zwischen den einzelnen Flugzeugen nur verhindern,

wenn alle in einer vorher abgesprochenen Richtung fliegen. Als Kommissionspräsident – ich bin zwar nur Infanterist – möchte ich Ihnen vorschlagen, der ausgewogenen Lösung der Mehrheit zuzustimmen.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Danioth hat mit einem Bild aufgehört; ich möchte mit einem Bild beginnen. Ich habe den Eindruck, wir haben ein Erstklasshotel aufgebaut – erstklassig, alles ist bestens. Aber wir haben vergessen, gewisse Infrastrukturen in dieses Erstklasshotel einzubauen. Manchmal habe ich den Eindruck, wir haben die Toiletten vergessen, die sanitären Einrichtungen. Wir können nicht mehr entsorgen, das sollen die anderen tun. Wir wollen eine Ventilation in diesem Haus haben, aber sie darf keinen Lärm machen. Wir wollen Wärme, Heizung, aber Uebertragungsleitungen dürfen nicht zu diesem Hotel führen. Wir brauchen Touristen in diesem Hotel, aber der Flugplatz muss sehr, sehr weit weg sein. Die Touristen sollen kommen, das Geld in diesem Hotel ausgeben, in den Boutiques und überall, aber der Flugplatz soll möglichst ausserhalb des Landes sein.

So können wir nicht weitermachen. Wir müssen die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft verbinden. Nach dem 6. Dezember 1992, Herr Plattner: Ein ganz bekannter Mann, der Ihnen politisch näher steht als mir, sagte, wir sollten wieder vermehrt ins Gelingen verliebt sein, nicht ins Scheitern. Wir haben gewisse Aufgaben; wir müssen sie lösen. Diese Aufgaben sollten wir angehen. Wenn wir das Erstklasshotel Schweiz wirklich erhalten wollen, damit es den Leuten gutgeht, können wir nicht ins Scheitern verliebt sein, dann müssen wir den Erfolg suchen.

Herr Cavelti hat es gesagt: Wir dürfen kein Betroffenheitsgesetz machen; wir müssen versuchen, uns der internationalen Entwicklung anzupassen und die Realitäten zu sehen.

Die Mehrheit dieses Rates hat immer wieder gefordert, man solle die Vorschriften abbauen, man solle revitalisieren. Die Stunde der Wahrheit schlägt jetzt in diesem Rat. Wir werden sehen, ob Sie bereit sind, anzupassen, zu vereinfachen, d. h., das, was Sie immer wieder verlangt haben, zu tun.

Ich möchte mich zunächst zu Artikel 37a äussern. Die zunehmende Regelungsdichte auf allen Stufen ist langsam nicht mehr auszuhalten. Und diese zunehmende Regelungsdichte ruft geradezu nach Konzentration und Straffung. Wenn Sie in der Wirtschaft etwas herumhören, müssen wir Verschiedenes tun: das Steuergesetz anpassen, Nischen suchen; aber in erster Linie müssen wir die Bewilligungsverfahren anpassen und verkürzen. Letztlich hat mir der Generaldirektor einer Bank gesagt, sie könnten jetzt nicht mehr in der Schweiz bleiben, weil es zehn Jahre gehe vom Moment an, wo man ein Gesuch einreiche, bis man dieses Gebäude zur Verfügung habe. Es muss uns doch nachdenklich stimmen, dass man etwas ausserhalb unseres Landes, beispielsweise im Elsass, ein solches Zentrum innerhalb von zwei Jahren zur Verfügung hat.

Auch das mehrmals angesprochene höchste Gericht ist der Auffassung, dass wir zwingend straffen müssen. Die Luftfahrt, Herr Frick, ist von der Bundesverfassung her Sache des Bundes, es ist nicht so, dass wir jetzt etwas tun – wie das verschiedene Votanten gesagt haben –, was gegen die Verfassung wäre.

Wie Sie von Präsident Danioth gehört haben, möchte die Kommissionmehrheit bei Artikel 37a und Artikel 37abis das Verfahren bei der Bewilligung von öffentlichen Flugplätzen demjenigen für Eisenbahn-Grossprojekte angleichen. Hier ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen.

Herr Gadiant hat es gesagt: Unseres Erachtens ist der Sachverhalt, der zu regeln ist, nicht mit einer «Bahn 2000», mit einer Neat vergleichbar. Es ist doch ganz etwas anderes.

Ich darf in diesem Zusammenhang sagen: Wir können froh sein, wenn wir heute auf einem Flughafen noch einen Frachthof bauen können, währenddem andere neue Pisten bauen, währenddem andere neue Abfertigungsgebäude, interkontinentale Flughäfen modernster Art aufstellen. Wir können das schon lange nicht mehr tun.

Ich sage Ihnen das hier, ich sage es zuhänden des Protokolls und unserer Geschichte. Das wird uns noch einmal Schwierigkeiten bringen, weil wir unsere Infrastruktur nicht den heutigen

Wünschen, nicht den Anforderungen und Notwendigkeiten anpassen können und dadurch fortlaufend an Standortgunst verlieren.

Man kann also ein Grossbauprojekt im Bereich der Eisenbahn nicht mit der Zivilluftfahrt vergleichen. Die Dimensionen sind ganz anders gelagert. Wir wollen ja auch keine neuen Landesflughäfen bauen. Das wollen wir gar nicht. Ich habe den Eindruck, nachdem ich Sie gehört habe, dass wir morgen schon mit einem Trax auffahren würden. Man kann einen Helikopterlandeplatz, Herr Büttiker, nicht mit einer Landepiste vergleichen, und daher ist dieser Vergleich sehr schlecht.

Es geht in erster Linie um unerlässliche Anpassungen bei bestehenden Flugplätzen oder allenfalls um die Umwandlung eines Flugfeldes in einen konzessionierten Flugplatz. Ueberlegen Sie sich einmal, warum die Swissair Probleme mit dem Pilotennachwuchs hat. Das Erstklasshotel Schweiz, das ich erwähnt habe, braucht, auch wenn die Touristen von weit her mit dem Flugzeug anreisen, Piloten. Wir haben ja auch zuwenig Piloten, weil man bei uns nicht mehr trainieren kann. Es sind hier auch Interessen im Spiel, die eben über den Kanton hinausgehen, die nationale Dimensionen umfassen.

Wenn Sie die Artikel 37a und Artikel 37abis in der Sache betrachten, dann brauchen wir für diese Ausgangslage und für diese Situation, wo wir keine neuen Flughäfen mehr bauen können, nicht ein aufwendiges, ein zweistufiges Verfahren. Also brauchen wir jetzt nicht das, wovon Sie bis jetzt immer gesagt haben, dass wir es nicht einführen sollen. Jetzt haben wir das getan, was wir in Befolgung ihrer Aufträge tun müssen, und jetzt will man es wieder anders gestalten. Ich habe etwas Mühe, das zu verstehen.

Unser Vorschlag entspricht den praktischen Erfordernissen besser, und falls der Bedarf nach mehr Detailregelung besteht, kann dies ohne weiteres auf der Stufe der Vollziehungsvorschriften geschehen.

Aber ich möchte Sie bitten, bei Artikel 37a und Artikel 37abis der Minderheit zu folgen. Damit folgen Sie dem Bundesrat und auch dem Nationalrat, der dieses Gesetz, diese Vorlage, sehr eingehend beraten hat.

Ich komme damit zu Artikel 37b. Hier schlägt die Kommissionminderheit Küchler bei den Flugfeldbewilligungen eine grundlegende Systemänderung vor. Ich habe das bereits bei meiner Einführung gesagt. Die wesentlichen Zuständigkeiten im Bereich dieser Luftfahrtinfrastruktur-Anlagen sollen in Zukunft den Kantonen und den Gemeinden übertragen werden. Sie haben gehört, dass 90 Prozent unserer Flugplätze eben Flugfelder sind und nur 10 Prozent Flughäfen. Also könnten dann die Kantone über 90 Prozent dieser für uns in mannigfacher Hinsicht bedeutungsvollen Flugfelder verfügen.

Die luftrechtliche Bundesbewilligung soll zu einer technischen Nebenbewilligung – sagen wir es ganz offen – degradiert werden. Die Degradierung ist ja bekanntlich sehr hart. Dies widerspricht nicht nur diametral unserem Vorschlag, es ist sogar noch eine wesentliche Verschlechterung des heutigen Zustandes. Ich muss Ihnen das einfach offen, klar und deutlich sagen.

Das bundesrätliche Konzept wird auch von den Kantonen grossmehrheitlich getragen und unterstützt – ich komme noch auf diese auch von Herrn Loretan angesprochene Anhörung zurück und werde deren Resultate ganz klar bekanntgeben –, denn sie wollen auch eine einheitliche, eine nationale Flugplatz- und Luftfahrtpolitik, die in der heutigen Situation – das sage ich noch einmal, Herr Plattner –, nach dem 6. Dezember 1992, eben dringend notwendig ist.

Ich möchte Ihnen auch sagen, wenn Sie diese 90 Prozent Flugfelder erwähnen, dann ist eben Lugano-Agno dabei – Sie wissen, dass wir seit Jahren versuchen, hier eine Lösung zu finden, und dass diese Lösung fast nicht gefunden werden kann. Es ist Altenrhein dabei, es ist Locarno dabei, es ist Ecuwillens dabei, es ist Pruntrut dabei, um nur einige wenige zu nennen, die eben für unser Land und für die Zukunft eine grosse Bedeutung haben.

Denken Sie an die wünschaitliche Entwicklung, vor allem auch in diesen Regionen, denken Sie an die wirtschaftlichen Probleme in diesen Regionen, denken Sie an die Arbeitslosenziffern in diesen Regionen. Man kann diesen Flugverkehr nicht

einfach immer nur kritisieren. Wo wäre die Schweiz ohne Zürich-Kloten? Wo wäre die Schweiz ohne Genf-Cointrin? Wo wäre die Schweiz ohne Basel-Mülhausen? Wo wären wir wirtschaftlich?

Der ganze Bereich würde nun faktisch in die Kompetenz der Gemeinden und der Kantone delegiert. Das von mir bereits mehrfach dargelegte, eminent grosse Landesinteresse, auch an unserer Flugfeldinfrastruktur, wird dann völlig verkannt. Es würden damit für die Luftfahrtinfrastruktur-Anlagen unterschiedliche Zuständigkeiten, Bewilligungsverfahren und damit auch Rechtsmittelwege entstehen. Und das geht doch einfach nicht.

Im Sinne Ihrer Forderung müssen wir das Ganze straffen und nicht noch verschiedene Schwierigkeiten schaffen. Ich habe es bereits gesagt. Es ist heute ein Gestrüpp; und man kann sich in diesem Gestrüpp zum Teil nur mittels Gutachten zurechtfinden. So kann man doch die Probleme in diesem Land nicht mehr lösen! 90 Prozent der Flugplätze – ich möchte Ihnen das einfach plastisch zeigen – würde man vom Bund abkoppeln und zu Kantons- und Gemeindeangelegenheiten erklären. 90 Prozent der Flugplätze gingen weg von uns, und die Kantone und die Gemeinden würden dann entscheiden.

Die Verhandlungen, die wir jetzt mit der EG aufnehmen und die für das Ueberleben der Swissair eminent wichtig sind, könnten wir dann praktisch nicht mehr führen. Wir müssten dann kantonale Delegationen zusammenstellen, weil wir ja nichts mehr abmachen könnten. Wir könnten nichts mehr abmachen. Wir hätten dann 26 verschiedene Flugplatz- und Luftfahrtpolitiken; das wäre die Konsequenz. Die Kantone müssten ja dann auch legiferieren. Die Kantone müssten ihre Gesetze anpassen, und wir hätten 26 verschiedene Gesetze.

Die Folgen wären für die schweizerische Luftfahrt, ich muss Ihnen das sagen, schlicht verheerend. Würde man diesem Vorschlag folgen, so müsste u. a. auch die Umweltschutzgesetzgebung geändert werden, und weitere Gesetze müssten dann sicher auch angepasst werden. Diese Aufgabe, ich habe es bereits beim Eintreten gesagt, hat zur Folge, dass den Kantonen neue Aufgaben, neue Pflichten und neue Ausgaben entstehen.

Ich bitte Sie, der primären Bundeszuständigkeit, auch bei den Flugfeldern, zuzustimmen. Es geht hier um eine ganz wichtige, um eine zentrale Aufgabe. Ich kämpfe dafür, weil ich von der sachlichen Richtigkeit dieser Zuständigkeitsordnung voll überzeugt bin, weil wir die Kantone nicht überfahren wollen – auch nicht die Gemeinden, Herr Daniöth hat es klar und deutlich gesagt.

Ich möchte infolge Zeitmangels nicht verlängern, aber es ist nicht wahr, dass die Kantone dann überfahren werden. Die Umfrage bei den Kantonen hat mich in dieser Ueberzeugung bestärkt: Die Anhörung hat mit Blick auf die Zuständigkeitsordnung ein hohes Mass an Zustimmung zur bundesrätlichen Revisionsvorlage gezeigt. Das ist das Papier, das wir Ihnen am 27. Januar 1993 zugestellt haben und das Herr Loretan erwähnt, aber nicht ganz vorgelesen hat. Es heisst zu Artikel 37a: Bei den Flughäfen ist diese Zustimmung «überwältigend», bei Artikel 37b (Flugfelder) «im Verhältnis zwei Drittel zu einem Drittel». Also ist es nicht so, dass die Kantone dagegen sind. «Auffallend ist insbesondere die geschlossene grundsätzliche Zustimmung der welschen Schweiz und auch des Tessins.» Die sind also dafür, die haben dem bundesrätlichen Konzept zugestimmt, und es heisst weiter: «Eine ähnliche Regelung wie bei Eisenbahn-Grossprojekten befürworten lediglich drei Kantone» – also nur drei Kantone wollten diese Gleichstellung mit den Eisenbahnprojekten. Die von einigen Kantonen gewünschten Präzisierungen könnten dann ohne weiteres auch auf der Ebene der Vollzugsvorschriften in der Luftfahrtverordnung, also durch den Bundesrat, erfolgen.

Ich möchte Sie dringend bitten, bei Artikel 37b dem Bundesrat, dem Nationalrat und der Kommissionmehrheit zu folgen und bei den Artikeln 37a und 37abis der Kommissionminderheit zuzustimmen. Sie würden sich in eine schwierige Situation begeben, wenn Sie bei Artikel 37b dem Bundesrat nicht zustimmen würden, und Sie würden den Standortvorteil Schweiz, für den wir kämpfen müssen, weiter schwächen. Ich bitte Sie um Ihre Unterstützung.

Art. 37a, 37abis

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	11 Stimmen

Art. 37b

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	18 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	14 Stimmen

Art. 37

Präsident: Damit entfallen der Antrag der Minderheit Kuchler zu Artikel 37 Absatz 2 und der Eventualantrag Kuchler zu Artikel 37b Absatz 6.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 37b Abs. 1 – Art. 37b al. 1

Kuchler: Wenn Sie Artikel 37b gemäss Fassung des Bundesrates und der Mehrheit anschauen, dann sehen Sie in Absatz 1, dass in Zukunft sämtliche Bewilligungsbelange allein durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt beurteilt werden sollen, dass also gemäss der Kernfrage, die Herr Kollege Frick aufgeworfen hat, in Zukunft im Zusammenhang mit den Flugfeldern die gesamte Hoheit der Kantone gemäss Raumplanungsgesetz eliminiert werden soll. Das heisst, es würde im zweiten Satz gesagt, diesbezüglich seien nach dem RPG keine Bewilligungen mehr erforderlich.

Ich meine aber, da die Flugplätze doch sehr raumwirksam sind und wir bis heute über kein Flugplatzkonzept verfügen, wäre es zumindest angezeigt, einen Sachplan zu haben, der dem Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes entsprechen würde. In diesem Falle könnten wir uns dann damit einverstanden erklären, dass es keiner weiteren Bewilligung mehr bedarf.

Es geht also um eine Minimalanforderung, um einen Sachplan. Wenn wir diesen Nebensatz hier aufnehmen, dann stellen wir gleichzeitig auch sicher, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt einen solchen erstellen wird.

Wir können damit wenigstens hier eine Differenz zum Nationalrat schaffen, damit auch er das Problem nochmals ausleuchten kann.

Ich möchte Ihnen aus diesen Ueberlegungen beliebt machen, dem Eventualantrag zuzustimmen.

Daniöth, Berichterstatter: Ich möchte vorausschicken, dass dieser Antrag der Kommission nicht vorgelegen hat. Herr Kuchler hat ihn erst vor zwei Tagen eingebracht. (Eine formelle Bemerkung: Ich glaube, im ausgeteilten Text müsste es heissen: «enthalten» statt «erhalten».)

Ich möchte aber persönlich zu diesem Antrag Stellung nehmen. Ich muss Sie dringend bitten, diesen Antrag abzulehnen, weil er kontraproduktiv ist und nach meinem Dafürhalten auch nicht im Interesse der Kantone liegt. Wenn Sie den Sachplan nehmen, dann verweise ich Sie auf Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes. Dieser lautet kurz: «Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab. Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt.» Mit anderen Worten: Jedesmal müsste der Kanton zum Bund gehen und fragen, ob dies dem Sachplan entspricht. Viel wichtiger scheint mir – ich habe es vorhin erwähnt –, dass dieses Vorhaben mit dem Richtplan übereinstimmt.

Ich möchte zu Protokoll geben: Für mich ist der vom Bundesrat genehmigte Richtplan nach Artikel 6ff. des Raumplanungsgesetzes integrierender Bestandteil einer Flugplatzplanung, mit anderen Worten: Der Bund kann in einem Naturschutzgebiet, in einem Wohngebiet nicht einen Heli-, einen anderen

Flugplatz oder eine andere Einrichtung bewilligen. Der Bund muss Rücksicht nehmen, und der Kanton ist mit den Richtplänen genügend abgedeckt. Ich sehe keine Notwendigkeit, dass hier zusätzlich das Erfordernis der Sachplangenehmigung eingeführt wird.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, diesen Zusatzantrag abzulehnen.

Bundespräsident Ogi: Herr Kuchler möchte mit der vorgeschlagenen Ergänzung von Artikel 37b Absatz 1 die primäre Bundeszuständigkeit bei den Flugplatzbewilligungen davon abhängig machen, dass ein konkretes, zur Bewilligung eingereichtes Bauvorhaben im bereits mehrfach erwähnten Sachplan des Bundes, dem Flugplatzkonzept, enthalten ist.

Auf den ersten Blick ist hier ein durchaus einleuchtendes Junktim festzustellen. Bei näherer Betrachtungsweise zeigen sich dann aber einige Pferdefüsse, die ich Ihnen doch kurz erläutern möchte – ich tue das anhand des Artikels 13 des Raumplanungsgesetzes.

Ein Sachplan soll unter anderem Sachziele mit Raumordnungszielen verbinden, soll eine räumliche und sachliche Gesamtschau ermöglichen, soll der Koordination und Abstimmung mit anderen Aufgaben von Bund und Kantonen dienen. Anerkanntermassen müssen nicht alle räumlichen Aufgaben in den Sachplan aufgenommen werden; ein Sachplan weist beispielsweise auch niemals den Detaillierungsgrad einer Ueberbauungsordnung auf. Es ist deshalb nicht möglich, jedes denkbare, aber noch nicht konkretisierte Bauvorhaben in den Sachplan aufzunehmen. Enthalten sind darin selbstverständlich die wichtigsten, die möglichen Vorhaben wie z. B. der allfällige Bau eines neuen Flugplatzes, die Verlegung oder die Vergrößerung eines bestehenden Platzes usw., nicht aber der eventuell geplante Bau einer kleinen Werkstatt oder eines Pilotenaufenthaltsraumes.

Der Sachplan des Bundes kann nicht mit den Richtplänen der Kantone verglichen werden. Dort sind auch niemals sämtliche zukünftigen Bauvorhaben aufgeführt, sondern nur solche, welche einer grösseren raumplanerischen Abstimmung bedürfen.

Mit der Annahme des Antrages Kuchler müsste der Sachplan «Flugplatzkonzept» eine Funktion übernehmen, die das Raumplanungsgesetz ihm nicht zugedacht hat. Sie verlangen etwas, das wiederum über das hinausgeht, was im Gesetz steht.

Der Vorschlag wirft auch die Frage auf, was mit Bauvorhaben geschehen müsste, die nicht im Sachplan erwähnt sind, also kleinere Anpassungen auf einem Flugplatz; ich habe Beispiele erwähnt. Können diese dann überhaupt noch ausgeführt werden, ohne dass das Flugplatzkonzept zuerst in einem aufwendigen und langwierigen Verfahren geändert worden ist, oder greift in diesen Fällen die kantonale bzw. die kommunale Bewilligungszuständigkeit Platz? Also Probleme über Probleme! Bei näherer Betrachtungsweise sehen Sie, dass sich sehr viele ungeklärte Fragen ergeben.

Der Vorschlag schafft unseres Erachtens zusätzlich Unsicherheiten und enorme Schwierigkeiten beim Vollzug. Er wird uns hindern, wird uns zurückhalten, wird uns bremsen. Er läuft dem entgegen, was Sie immer wieder verlangt haben: nämlich dass wir abbauen statt die Vorschriften weiter zu verstärken.

Nachdem Sie Artikel 37b in der Fassung des Bundesrates und des Nationalrates übernommen haben, möchte ich Sie bitten, auch hier dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

21 Stimmen

Für den Eventualantrag Kuchler

10 Stimmen

Art. 39

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 40

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: Ich möchte lediglich darauf hinweisen, dass hier nun die gesetzliche Grundlage für den Flugsicherungsdienst enthalten ist. Aufgrund des Gutachtens Fleiner stellen wir fest, dass die Uebertragung öffentlicher Aufgaben auf Private auch in diesem Rahmen verfassungsrechtlich zulässig ist. Das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Swiss-control ist überdies so ausgestaltet, dass ein Missbrauch hoheitlicher Befugnisse für private Interessen ausgeschlossen erscheint.

Angenommen – Adopté

Art. 40a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 40b

Antrag der Kommission

Titel

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Wortlaut

.... privates Eigentum in Anspruch zu nehmen. (Rest streichen)

Art. 40b

Proposition de la commission

Titre

Adhérer à la décision du Conseil national

Texte

La Confédération et la société ont le droit d'user de la propriété publique ou privée pour y placer des installations de navigation aérienne. (Biffer le reste)

Danioth, Berichterstatter: In Artikel 40b schlagen wir Ihnen folgende Aenderung vor: «... Eigentum in Anspruch zu nehmen», also ohne «unentgeltlich», weil diese Bestimmung ansonsten mit den heutigen Grundsätzen der Inanspruchnahme von privatem Eigentum durch die öffentliche Hand nicht mehr vereinbar ist.

Angenommen – Adopté

Art. 42 Abs. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 42 al. 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 44bis; 44ter; 48; 50; 51; 53; 54; 56 Abs. 1 Bst. c, d, 2–4; 57; 58 Abs. 1, 2; 74; 75 Abs. 5; 76a; 77 Abs. 1; 89a; 91 Ziff. 2;

97bis; 101 Titel, Abs. 1 Bst. b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 44bis; 44ter; 48; 50; 51; 53; 54; 56 al. 1 let. c, d, 2–4; 57; 58 al. 1, 2; 74; 75 al. 5; 76a; 77 al. 1; 89a; 91 ch. 2; 97bis; 101 titre, al. 1 let. b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 101a*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Plattner: Ich will mich kurz fassen, denn Ihr Interesse ist aufgrund der vorgerückten Zeit natürlich eingeschränkt, aber ich kann mir nicht verkneifen, zu diesem «Subventionierungsartikel» einige Bemerkungen aus der Sicht des Umweltschutzes anzubringen.

Die Subventionierung des ohnehin über alle Massen boomenden Luftverkehrs ist im Lichte einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik natürlich ein Unsinn. Der Unsinn kommt von zwei Seiten, einmal vom Ökologischen her: Der Umweltschutz beim Fliegen hört ja nicht beim Flugplatz auf; es ist absurd, so zu tun, als könne mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung für stationäre Anlagen, also für Flugplätze, irgend etwas Wesentliches zur Ökologie des Fliegens ausgesagt oder gerettet oder durchgehalten werden.

Der Flugverkehr ist ökologisch eine ganz besonders schädliche Form des Verkehrs, nicht nur weil er pro Passagierkilometer ausserordentlich viel Energie verbraucht, sondern weil er den Schadstoff auch noch an der anfälligsten Stelle der Atmosphäre ausstösst, nämlich an der untersten Grenze der Stratosphäre, wo jedes Kilogramm Schadstoff im Vergleich zu irgendeiner anderen Stelle der Atmosphäre die zehn- bis hundertfache Wirkung entfaltet.

Wir hatten in Basel einen Kongress über die Folgen des Luftverkehrs. Dort hat einer der eingeladenen bekannten Wissenschaftler gesagt, wenn er sich eine Stelle zu suchen hätte, wo er Stickoxide, Wasserdampf und ähnliches ausstossen müsste, um damit den grösstmöglichen Schaden anzurichten, dann wäre das genau die Stelle, wo die Düsenflugzeuge heute fliegen. Dagegen kann man wohl im Rahmen unseres Wirtschaftssystems leider wenig machen. Die Leute wollen fliegen, also fliegen sie auch. Aber dass man das dann noch mit der öffentlichen Hand unterstützt und dabei glaubt, man täte etwas Sinnvolles, das tut mir weh.

Auch ökonomisch halte ich die Subventionierung des Flugverkehrs für unsinnig. Wir reden viel von Deregulierung. Ich kann das Wort von Herrn Bundespräsident Ogi aufnehmen. Die Stunde der Wahrheit wäre eigentlich auch hier gekommen. Man müsste auch hier deregulieren, den Wettbewerb «entzerren», indem man den Luftverkehr ebensowenig subventioniert wie irgendwelche andere Verkehrsformen. Er wird ja schon dadurch übermässig «subventioniert», dass kein Treibstoffzoll bezahlt werden muss. Die Subventionierung ist am letzten Sonntag sozusagen noch gestiegen, weil alle anderen Verkehrsträger mehr abliefern müssen – und der Flugverkehr nichts!

Es ist auch von unserer Verkehrspolitik her eine unsinnige Politik, den Flugverkehr zu subventionieren, besonders den regionalen Flugverkehr, der gemäss diesem Artikel auch subventioniert werden kann.

Wenn die Leute von Basel nach Sion fliegen oder von Zürich nach Lugano, statt mit der Bahn zu reisen, ist das für uns schon deshalb schlecht, weil wir nach langer Zeit mangelnder Investitionen die Bahn jetzt mit Milliarden und Abermilliarden von Franken zu einem raschen und modernen Nahverkehrs- oder Regionalverkehrsmittel aufpolieren wollen. Nun soll gleichzeitig dazu auch die nicht ökologische Konkurrenz subventioniert werden. Das ist natürlich absurd.

Ich vermisse da sowohl die ökologische als auch die ökonomische Vernunft, Herr Bundespräsident Ogi. Ich vermisse aber auch die Vernunft des Bundesrates, der in bewundernswerter Art und Weise die Vorlage Alpen transit durchgezogen hat und nun handkehrum die Flugplätze Altenrhein, Samedan, Sitten, Lugano-Agno usw. subventionieren will. Das ist eine unverständliche Gesetzgebung; sie ist nicht weitsichtig, sondern kurzsichtig.

Aber ich weiss, im Nationalrat ist dieser Beschluss mit genügend grossem Mehr gefallen, so dass ich von Anträgen Abstand nehme. Aber gesagt musste es wieder einmal sein!

Bundespräsident **Ogi:** Ich möchte Herrn Plattner danken. Er hat keinen Antrag gestellt. Aber ich muss auch hier ein Bild korrigieren. Herr Plattner geht davon aus, dass wir subventionieren. Es geht nicht um Subventionen, es geht um die Möglichkeit von Darlehen – warten Sie, bevor Sie die Hände werfen. Da möchte ich Sie fragen: Ist es ein Unsinn, wenn man, nachdem man für den Flughafen Zürich-Kloten Mittel zur Verfügung gestellt hat, nun beispielsweise auch an Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen denkt?

In bezug auf Basel-Mülhausen hat man es mit einem Vertrag zu tun, über den man noch diskutieren muss. Die Schweiz hat bis jetzt immer bezahlt, und die Franzosen haben das Land zur Verfügung gestellt. Man will versuchen, einen für die Schweiz vorteilhafteren Vertrag zu bekommen. Das ist kein Unsinn, sondern staatspolitisch von grosser Bedeutung. Der Bundesrat möchte nur das wieder einführen, was er schon einmal vorgeschlagen hatte, das er aber seinerzeit leider Gottes im Rahmen einer dringlichen Sparübung opfern musste. Wir möchten hier die Möglichkeit geben, dass man auch Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen Darlehen zur Verfügung stellen kann. Da geht es auch um staatspolitische Dimensionen.

Es geht um zinsgünstige und amortisationsgünstige Darlehen, die auch zurückbezahlt werden müssen. Diese Möglichkeit möchten wir mit diesem Gesetz wieder schaffen, damit wir nötigenfalls auch nationale Interessen auf diesen drei Flughäfen wahrnehmen können.

Nachdem Sie dem Bundesrat gefolgt sind, möchte ich Sie auch hier bitten – zwar hat Herr Plattner keinen Antrag gestellt –, diese Formulierung beizubehalten.

Plattner: Das ist die Tragödie dieser Welt – und an ihr wird sie zugrunde gehen –, dass es immer vernünftige Gründe gibt, unvernünftig zu handeln. Der Satz stammt nicht von mir.

*Angenommen – Adopté***Art. 103a; 103b; 103c; 103d; 108 Abs. 1 Bst. a–d; Ziff. II, III***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 103a; 103b; 103c; 103d; 108 al. 1 let. a–d; ch. II, III*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

Dagegen

22 Stimmen

3 Stimmen

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung
Navigation aérienne. Loi. Modification*Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 120 hiavor – Voir page 120 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 1. Juni 1993
Décision du Conseil national du 1er juin 1993

Danloth, Berichterstatter: Zentraler Punkt der laufenden Teilrevision des Luftfahrtgesetzes bildet die Rückgewinnung von klaren Zuständigkeiten für Flugplatzkonzessionen und für Flugplatzbewilligungen. Dabei soll die Zuständigkeit und Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer gesamtschweizerischen Luftfahrtinfrastrukturpolitik angesichts der wuchernden Praxis wiederhergestellt und die Luftfahrt als primär nationale Aufgabe bekräftigt werden. Während der Nationalrat beim Verfahren bezüglich der Flugfelder, also der vorwiegend kantonalen und regionalen Interessen dienenden Anlagen, dem Konzept des Bundesrates in der vorgelegten Form im wesentlichen zugestimmt und dabei auch die Gefolgschaft des Ständerates gefunden hat, hat unser Rat anlässlich der Frühjahrssession für die Konzessionierung von öffentlichen Flugplätzen (Flughäfen) dem Antrag Küchler zugunsten des Konzepts zugestimmt, das vom Seminar für öffentliches Recht der Universität Bern ausgearbeitet worden ist. Dieses Verfahren gliedert sich ähnlich wie bei Eisenbahngrossprojekten in zwei Verfahrensstufen, nämlich das Vorprüfungsverfahren einerseits – geregelt in Artikel 37a – sowie das Konzessionsverfahren andererseits – geregelt in Artikel 37abis. Der Ständerat folgte dabei der Mehrheit seiner

Kommission mit 26 zu 11 Stimmen, also sehr deutlich. Nun hat der Nationalrat am 1. Juni 1993 Festhalten an seinem Beschluss und damit am Vorschlag des Bundesrates beschlossen, und zwar ebenfalls mit einem deutlichen Mehr von 87 zu 47 Stimmen.

Ihre Kommission hat letzte Woche getagt und sah sich in einem echten Dilemma, was in der Beschlussfassung deutlich zum Ausdruck kommt. Es wurde mit 4 zu 1 Stimmen bei 3 Enthaltungen Festhalten an der Fassung des Ständerates beschlossen. Wenn Sie also die Enthaltungen eher in das gegnerische Lager zählen, dann haben wir 4 zu 4.

Einerseits hat die Kommissionsmehrheit durchaus Verständnis – ich möchte dieses Dilemma hier sichtbar machen – und Einsicht dafür aufgebracht, das Differenzbereinigungsverfahren baldmöglichst abzuschliessen, um damit das Inkrafttreten des revidierten Luftfahrtgesetzes zu ermöglichen.

Andererseits haben sich sowohl die Kommission als auch unser Rat bei der ersten Beratung sehr intensiv mit den Unterschieden der beiden Bewilligungsformen befasst und dem zweistufigen, gestrafften Verfahren klar den Vorrang gegeben. Denn was bei Eisenbahngrossprojekten seinerzeit als richtig erkannt und auch vom Bundesrat als Fortschritt im Sinne einer Vereinfachung und Beschleunigung angepriesen worden ist, kann nun nicht auf einmal falsch sein, wenn es um das Verfahren für die Konzessionierung der nationalen Flughäfen geht. Die Verwaltung machte zwar geltend, dass keine neuen Landesflughäfen geplant seien, so dass sich dieses ihrer Auffassung nach etwas komplizierte zweistufige Verfahren hier nicht aufdränge.

Ganz besonders fällt nun die heutige Situation bezüglich der Swissair und der Lage in Zürich-Kloten ins Gewicht. Der Verwaltung liegt es vor allem daran, dass in Zürich-Kloten die seit langem fehlenden sechs Abstell- beziehungsweise Parkplätze für Flugzeuge möglichst rasch erstellt werden können. Heute rangiert der Flughafen Zürich-Kloten wegen der Kapazitätsengpässe und der damit verbundenen langen Wartezeiten der Flugzeuge in der Luft – bis zu 30 Minuten, stellen Sie sich das vor! – unter den diesbezüglich schlechtesten Flughäfen Europas. Im Zusammenhang mit den schwierigen Kooperationsverhandlungen – Stichwort Alcazar – habe dieses praxisbezogene Anliegen vorrangige Bedeutung.

Es scheinen nun in der Öffentlichkeit Missverständnisse über die aktuelle Situation unseres Revisionsvorhabens zu bestehen. Sogar die «Neue Zürcher Zeitung» ist davor nicht gefeit. In einem sonst sehr bedenkenswerten Artikel vom vergangenen Samstag unter dem Titel «Wo die Swissair Politiker braucht» schreibt sie unter anderem folgendes: «Die hängige Teilrevision des Luftfahrtgesetzes strebt eine Bundeskompetenz für die Bewilligungen von Flugplätzen und Flugfeldern sowie für den Bau von Anlagen der Flugsicherung an.» Nun der ominöse Satz: «Der Ständerat stemmte sich bisher gegen diese Kompetenzdelegation nach oben.» Das, mit Verlaub, ist schlicht falsch. Der Ständerat stemmte sich nicht und stemmt sich weiterhin nicht gegen eine klare Ausgestaltung der Bundeshoheit. Vielmehr hat er die Bundeskompetenz sogar für die Flugfelder bejaht, wo also die Kantone involviert sind, und ist diesbezüglich dem Nationalrat gefolgt.

Die noch verbliebene Differenz beschlägt nicht mehr so sehr das Verhältnis Bund/Kantone, sondern es stehen einfach zwei unterschiedliche Verfahrensmodelle für die Konzessionierung der öffentlichen Flugplätze (Flughäfen) zur Auswahl, einmal das vom Bundesrat vorgeschlagene einstufige Verfahren und weiter das von der Universität Bern ausgearbeitete und von uns übernommene zweistufige Verfahren. Soweit die Situation.

Diese Interessenabwägung über das für die primär in Bundeshoheit liegenden Flughäfen bessere Verfahren kann ich Ihnen aufgrund der Pattsituation bei der Abstimmung auch nicht abnehmen. Wollen wir am besseren Gesetzeskonzept festhalten, oder wollen wir zugunsten einer raschen, praktikablen Lösung auf das vielleicht Perfekte im Gesetz verzichten, wobei sich die neue Lösung erst in der Praxis bewähren müsste?

Die klaren Forderungen der Praxis, das eindeutige Abstimmungsergebnis im Nationalrat und der Umstand, dass dieses Revisionsvorhaben sehr wahrscheinlich in der laufenden Ses-

sion nicht mehr abgeschlossen werden kann, wenn die Differenz aufrechterhalten wird, dürften wohl ein Einlenken gegenüber dem Nationalrat nahelegen. Soweit zu dieser zentralen und wichtigsten Differenz.

In bezug auf die Differenz bei den Artikeln 19 und 19a beantragt Ihnen die Kommission mit 8 zu 0 Stimmen, dem Nationalrat zu folgen. Es geht hier um die Frage, ob für Einschränkungen von Flügen schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland bzw. für ein Verbot der Ausbildung von ausländischem Luftfahrtpersonal explizit «ausserpolitische Gründe» (= Beschluss des Ständerates vom 11. März 1993) erforderlich sind oder ob allgemein «politische Gründe» bzw. «schwerwiegende ausserpolitische Bedenken» (= Beschluss des Nationalrates vom 3. Juni 1992/1. Juni 1993) genügen. Der Unterschied ist hier nicht ins Gewicht fallend. Die zentrale Differenz ist also jene bei den Artikeln 37 und 37a.

Art. 19 Abs. 2, Art. 19a

Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 19 al. 2, art. 19a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 37a, 37abis

Antrag der Kommission

Festhalten

Proposition de la commission

Maintenir

Küchler: Gestatten Sie mir einige ergänzende Bemerkungen zu den Ausführungen des Kommissionspräsidenten: Es wurde gesagt, der Nationalrat habe mit eindeutiger Mehrheit Festhalten beschlossen. Wenn Sie aber die Debatte im Amtlichen Bulletin des Nationalrates nachlesen, stellen Sie fest, dass im Nationalrat gesagt wurde, man habe sich in der Kommission mit dem Konzept des Ständerates materiell nicht auseinandergesetzt. Die Hauptfrage im Nationalrat war damals Artikel 37b, wo es um die Kompetenz der Kantone oder des Bundes ging. Aber mit der Frage, die jetzt zur Diskussion steht, hat sich der Nationalrat nicht eingehend befasst.

Hingegen hat Ihre vorberatende Kommission im Hinblick auf die erste Beratung in unserem Rat eindringlich gebeten, man möge nun das klare Konzept der Aufteilung des Vorprüfungsverfahrens und des Konzessionsverfahrens übernehmen. Unser Rat hat dann mit 26 zu 11 Stimmen ganz klar diesem Konzept zugestimmt.

Nun hat der Nationalrat, ohne sich mit der Materie auseinanderzusetzen, einfach an seinem Konzept festgehalten, und Ihre Kommission beantragt Ihnen ein zweites Mal, an dem klaren Konzept – dem der Ständerat am 11. März 1993 zugestimmt hat – festzuhalten. Es geht also um die Qualität der Gesetzgebung, und zwar um die Qualität, dass man in Zukunft die zahlreichen Bewilligungsverfahren koordiniert, um mehr Rechtssicherheit für den Bürger, mehr Koordination für die Verwaltung herzustellen. Diese Koordination, diese Rechtssicherheit in der Ausgestaltung unseres Konzeptes sind denn auch Ausdruck der Revisionsziele der Vorlage. Das Departement hat als Revisionsziel der Kommission klar vorgegeben:

1. Wiederherstellen der verfassungsgemässen Führungsrolle des Bundes. Mit unserem Konzept geben wir dem Bund die klare Führungsrolle wieder.
2. Schaffung von klaren, unmissverständlichen und einheitlichen Zuständigkeiten. Mit unserem Konzept schaffen wir klare Zuständigkeiten.
3. Rückbesinnung auf einfache, transparente und zügige Verfahrensabläufe. Mit unserem Konzept schaffen wir ausdrücklich transparente Verfahrensabläufe, nämlich klarere als in der Formulierung des Nationalrates, zügige Verfahrensabläufe deshalb, weil wir klare Fristen aufnehmen, wenn Sie Artikel 37abis betrachten: Auf diese Fristen kann sich dann die Verwaltung von Gesetzes wegen berufen.

4. Das Verfahren bleibt zügig, weil wir mit unserer Formulierung nicht riskieren, dass bei allfälligen Beschwerdeverfahren von den Zweitinstanzen die ganzen Akten wiederum an die Erstinstanz zurückgewiesen werden, nur weil die Verfahren eventuell unvollständig geblieben sind. Wir können also damit Rückweisungen bei den gerichtlichen Instanzen oder Verwaltungsbehörden vermeiden. Unser Konzept ist klar definiert, klar strukturiert und muss nicht erst im nachhinein interpretiert werden, wie dies bei der Version des Nationalrates der Fall wäre.

Wir sind die *Chambre de réflexion*. Die Qualität der Gesetzgebung hat in letzter Zeit leider etwas nachgelassen. Hier haben wir nun die Möglichkeit, wiederum eine ganz klare, gute Gesetzgebung durchzusetzen, ganz im Sinn und Geist des Expertenberichtes der Universität Bern, der ja im Auftrage der Verwaltungskontrolle des Bundesrates erstellt wurde und in dem uns vorgeschlagen wird, die Verfahren zu koordinieren. Aus all diesen Gründen möchte ich Sie ersuchen, an der Fassung gemäss Kommissionsantrag festzuhalten. Verzögerungen gibt es keine, denn wenn wir klar an unserem Beschluss festhalten, dürfte sich der Nationalrat uns anschliessen.

Büttiker: Im Hinblick auf ein in der Luft liegendes Referendum möchte ich doch noch einen kleinen Befreiungsschlag zugunsten der ständerätlichen Lösung vornehmen.

Der Ständerat stemmt sich nicht gegen Bundeskompetenzen zur Gewährleistung einer gesamtschweizerischen Flugplatzpolitik, wie das Bundesrat, Mehrheit Nationalrat und «NZZ» behaupten. Der Ständerat will das Verfahren bei öffentlichen Flugplätzen unterteilen, indem er die Anhörung im Sinne von Artikel 37a Absatz 3 in der Fassung Bundesrat/Nationalrat herauslösen und zu einem eigentlichen Vorprüfungsverfahren ausbauen möchte. Das Vorprüfungsverfahren wäre dann die Voraussetzung für die Durchführung des Konzessionsverfahrens.

Der grösste Vorteil dieses zweistufigen Verfahrens dürfte darin liegen, Herr Bundespräsident, dass die verschiedenen Interessen, Geschäftsverkehr, touristische Erschliessung, Rettungsdienst, Pilotenausbildung, Lärmschutz, bauliche Entwicklung usw., und Interessenebenen, Bund, Kanton, Gemeinde, transparenter erfasst und insbesondere gesamthaft dargestellt werden könnten. Die Resultate der Vorprüfung müssten gesamthaft und zusammen mit einem Bericht offengelegt werden und würden dadurch nicht – wie in der Fassung Bundesrat/Nationalrat – einzeln behandelt und bewertet werden.

Fazit: Der Antrag unserer Kommission bringt eine bessere Auslegeordnung und damit eine Möglichkeit zur Bewertung der Interessenabwägung durch ein Vorprüfungsverfahren bei der Konzessionierung von öffentlichen Flugplätzen. Hier liegt der Nukleus des ständerätlichen Lösungsansatzes. Zudem muss sich der Bundesrat vorwerfen lassen, dass er es unterlassen hat, eine goldene Brücke zu bauen: Das bereits in Arbeit stehende Flugplatzkonzept hätte in die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes integriert werden müssen, um den Kantonen die Gewissheit zu geben, dass sie bei der Sicherstellung und Entwicklung der schweizerischen Flugplatzinfrastruktur mitwirken können. Diese Minimalforderung wird teilweise durch die ständerätliche Fassung sichergestellt.

Ich möchte Ihnen also beliebt machen, an der Fassung des Ständerates festzuhalten.

Gadient: Ich werde mir nur ein paar kurze Bemerkungen erlauben, nachdem wir uns ja anlässlich der seinerzeitigen Debatte über die Vor- und Nachteile der einzelnen Verfahren aussprechen konnten.

Ich bin nicht der Auffassung, dass das Berner Modell solche Vorzüge aufweisen würde, wie das gesagt worden ist. Das Modell erscheint mir in seiner Mehrstufigkeit kompliziert, überdimensioniert, unangemessen. Ich möchte auch daran erinnern, dass in der Vernehmlassung die Kantone selber das Konzept des Bundesrates durchaus akzeptiert und unterstützt haben.

Ich hatte heute Gelegenheit, einem Referat des Swissair-Präsidenten zuzuhören. Auf die Frage, was für die Swissair in dieser

wirklich nicht einfachen Situation von ausschlaggebender Bedeutung sei und was von seiten der Politik erwartet werde, antwortete er, es seien zwei Dinge: erstens das Luftverkehrsabkommen und zweitens die erforderliche Infrastruktur, deren Voraussetzungen die Politik bereitstellen sollte. Aus Zürich, so sagte er, werde nie ein Chicago gemacht, das sei nicht die Absicht, und eine neue Piste stehe völlig ausser Diskussion. Aber es gehe darum, die bestehenden Pistensysteme zu optimieren, damit sie entsprechend genutzt werden könnten. Wenn sich z. B. plötzlich ein Fenster auf tut, das genutzt werden kann – eine sogenannte Nische –, dann sind heute die bestehenden Flugzeuge in der Regel nicht in der Lage, diese sofort zu nutzen, weil sie, in einer Reihe aufgestellt, keine Ueberholmöglichkeit haben. Es muss demnach zwingend eine Ueberholspur geschaffen werden, und das innert nützlicher Frist.

Das sind für mich bei Artikel 37a zwingende sachliche Gründe für eine klare Regelung mit entsprechender Bundeskompetenz. Auch sollten die raumplanerischen Erfordernisse bei den Flugplätzen, aber auch bei den Flugsicherungsanlagen abschliessend durch den Bund geprüft werden können, wie das im übrigen durch die aktuelle Rechtsprechung durchaus gebilligt und gutgeheissen ist. Schliesslich müssen wir uns vergegenwärtigen, wie immer die Diskussion im Nationalrat verlaufen ist, dass das Endresultat im Verhältnis von 2 zu 1 zustande kam und dass die Konsequenz unseres neuerlichen Festhaltens ganz einfach das Einigungsverfahren sein wird. Ob wir der Sache in diesem Stadium damit einen Dienst erweisen, das ist die Frage.

Unter diesen Gegebenheiten sollten wir dem Nationalrat zustimmen.

Bundespräsident Ogi: Ich möchte Sie dringend bitten, dem Bundesrat und dem Nationalrat, dessen Beschluss mit einem klaren Mehr zustande gekommen ist, zu folgen. Es ist nicht so, wie Herr Küchler gesagt hat. In der Regel sagt er alles richtig, aber dieses Mal muss ich ihm entgegen und klar sagen, dass der Nationalrat nicht so leichtfüssig über dieses Projekt und Konzept hinweggegangen ist. Sie können auch zur Kenntnis nehmen, dass sich der Bundesrat mit dieser Konzeption auseinandergesetzt hat. Der Nationalrat hat an seiner Fassung hauptsächlich mit der Begründung festgehalten, dass Verfahren heute gestrafft und vereinfacht werden müssten und nicht noch ausgebaut und verlängert werden dürften. Ich verweise in diesem Zusammenhang auch auf die zahlreichen parlamentarischen Vorstösse, die eine solche Vereinfachung und Beschleunigung von Bewilligungsverfahren fordern. Auch von Ihnen sind zahlreiche Vorstösse gekommen, aus Ihrem Rat zum Beispiel diejenigen von Herrn Delalay oder gar die Motion der ständerätlichen Kommission für öffentliche Bauten, die inhaltlich die Ständesinitiative Wallis übernahm, und nicht zuletzt die Motion der CVP-Fraktion.

In der Sache, d. h. bezüglich der Zuständigkeiten, sind wir uns weitgehend einig. Es geht nur noch um die Frage, ob bei Flughäfen und Flugsicherungsanlagen ein ein- oder zweistufiges Konzessionsverfahren angewendet werden soll. In beiden Fällen ist die Mitwirkung der Kantone und der Gemeinden gleichermaßen sichergestellt, Herr Büttiker. Die Behauptung, nur mit der ständerätlichen Fassung, also dem zweistufigen Verfahren, seien die Interessen und Rechte der Kantone gewahrt, stimmt einfach nicht! Bei der Lektüre der beiden Gesetzestextvarianten können Sie das sehr schnell selber feststellen. Das von Ihnen favorisierte zweistufige Verfahren hat für komplexe Grossprojekte, wie zum Beispiel unsere Neat, mit den zu treffenden umfangreichen Abklärungen sicher seine Vorteile und macht dort auch Sinn. In diesem Fall sind die Dimensionen jedoch völlig anders gelagert. Wir wollen ja keinen neuen Landesflughafen aus dem Boden stampfen. Basel, Genf und Zürich genügen uns. Es geht in erster Linie um zeitgerechte Anpassungen bei bestehenden Flugplätzen oder um den Ersatz von veralteten Flugsicherungsanlagen, um nichts anderes. Insbesondere im Interesse der Flugsicherheit – vergessen Sie die Flugsicherheit nicht – sind wir auf straffe und rasche Verfahren angewiesen.

Ich darf an eine zehnjährige Leidensgeschichte erinnern, man

kann es nicht anders nennen, man muss im Zusammenhang mit der Erneuerung des Drehfunkfeuers Trasadingen von einer zehnjährigen Leidensgeschichte sprechen. Zehn Jahre haben wir uns schwergetan, um dann endlich ein Funkfeuer, das der Sicherheit dient, realisieren zu können. Mit dem zweistufigen Verfahren zementieren Sie gerade in diesem für die Flugsicherheit vitalen Bereich eine unverantwortliche Verlängerung der Verfahrensdauer. Es muss hier gesagt werden, dass Ihr Vorgehen, Ihr Konzept, 7 bis 12 Monate mehr beansprucht wird als die bundesrätliche Lösung. Es wird 7 bis 12 Monate länger gehen, wenn Sie Ihrem Konzept zustimmen, denn das Vorprüfungsverfahren mit seinen gesetzlich festgelegten Fristen, Herr Büttiker, nimmt allein im besten Fall 7 Monate in Anspruch, und das nur dann, wenn keinerlei Fristverlängerung verlangt wird, was in der Praxis bekanntlich ja nicht vorkommt! Im Normalfall wird es also sicher 8 bis 9 Monate dauern, bis überhaupt das eigentliche Konzessionsverfahren eingeleitet werden kann. Das ist doch genau das Gegenteil dessen, was wir heute brauchen, was heute not tut. Denken Sie an die Verhandlungen, denken Sie an Alcazar, denken Sie an die Schwierigkeiten, die wir im Vergleich mit anderen Flughäfen schon haben. Ich habe in diesem Rat schon mehrmals etwas darüber gesagt. Wenn wir Ihre Lösung wählen und diese Verfahrensdauer für die Anpassung unserer nationalen Luftfahrtinfrastruktur-Anlagen verlängern, verlieren wir noch jede Wettbewerbsfähigkeit. Wir erschweren damit unter anderem vor allem auch die Ausgangslage der Swissair. Und hier noch einmal das Stichwort Luftverkehrsabkommen mit der EG, aber auch das Stichwort Alcazar: Das dürfen wir in dieser Situation nicht zulassen!

Ich bitte Sie deshalb eindringlich, im Interesse der Sache auf die Linie des Nationalrates einzuschwenken. Grabenkämpfe und Machtdemonstrationen zwischen den beiden Räten können wir uns in der heute schwierigen luftfahrtpolitischen Situation schlichtweg nicht leisten. Wichtig ist jetzt auch, dass wir das Gesetz möglichst rasch in Kraft setzen und im Interesse unserer Landesflughäfen und der Swissair von den Verbesserungen tatsächlich auch Gebrauch machen. Wenn wir das Gesetz in dieser Session nicht verabschieden können, werden wir die ganze Verhandlung mit der EG beeinträchtigen.

Ich muss es sagen: Die Situation auf unserem Flughafen Zürich-Kloten ist heute sehr schlecht. Verspätungen und Warteschlangen in der Luft häufen sich. Man kann nicht mehr landen, weil die Flugzeuge nicht mehr parkieren können. Bauliche Massnahmen, zusätzliche Standplätze, Ueberholspuren auf den Rollwegen sind dringend notwendig. Damit diese einigermaßen speditiv an die Hand genommen werden können und nicht wie das Funkfeuer in Trasadingen zehn Jahre benötigen, brauchen wir das Gesetz jetzt rasch, und zwar in der Fassung des Nationalrates und des Bundesrates.

Ich möchte Sie deshalb dringend bitten, hier keine Differenzen mehr zu schaffen.

Ich möchte Sie bitten, zu beachten, was sich im Ausland tut. Ich möchte Sie bitten, zu überlegen, dass der Flughafen Zürich-Kloten für das Mittelland, ja für die ganze Schweiz eine ganz grosse wirtschaftliche Bedeutung hat. Ich möchte Sie bitten, dem Bundesrat und dem Nationalrat zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Gadiant	26 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	12 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer l'intervention parlementaire selon la page 1 du message

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung
Navigation aérienne. Loi. Modification

Siehe Seite 457 hiervor – Voir page 457 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 18. Juni 1993
Décision du Conseil national du 18 juin 1993

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes

33 Stimmen

Dagegen

4 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Luftfahrtgesetz (LFG)

Änderung vom 18. Juni 1993

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 20. November 1991¹⁾,
beschliesst:

I

Das Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948²⁾ (LFG) wird wie folgt geändert:

Ersetzen von Bezeichnungen

¹ In den Artikeln 3 Absatz 2, 8, 23, 28, 32, 37, 43 und 103 wird die Bezeichnung «Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement» ersetzt durch «Departement».

² In den Artikeln 3, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 18, 22, 28, 30, 33, 37, 42, 43, 44, 52, 58, 59, 60, 61, 62, 71, 73, 92, 98, 100 und 107 wird die Bezeichnung «Eidgenössisches Luftamt» ersetzt durch «Bundesamt».

Art. 1

I. Benützung
des schweizeri-
schen
Luftraumes
1. Grundsatz
und
Definitionen

¹ Die Benützung des Luftraumes über der Schweiz durch Luftfahrzeuge und Flugkörper ist im Rahmen dieses Gesetzes, der übrigen Bundesgesetzgebung und der für die Schweiz verbindlichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen gestattet.

² Als Luftfahrzeuge gelten Fluggeräte, die sich durch Einwirkungen der Luft, jedoch ohne die Wirkung von Luft gegen den Boden (Luftkissenfahrzeuge), in der Atmosphäre halten können.

³ Als Flugkörper gelten Fluggeräte, die nicht den Luftfahrzeugen zugehören.

⁴ Unter Flugsicherungsdienst sind die Dienste zu verstehen, die eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs gewährleisten.

¹⁾ BBl 1992 I 607

²⁾ SR 748.0

Art. 2

2. Zugelassene
Luftfahrzeuge
und Flugkörper

¹ Zum Verkehr im schweizerischen Luftraum sind unter Vorbehalt von Absatz 2 zugelassen:

- a. die schweizerischen Staatsluftfahrzeuge;
- b. Luftfahrzeuge, die gemäss Artikel 52 im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und mit den in Artikel 56 verlangten Ausweisen versehen sind;
- c. Luftfahrzeuge besonderer Kategorien, für die Sonderregeln gelten (Art. 51 und 108);
- d. ausländische Luftfahrzeuge, für die durch zwischenstaatliche Vereinbarung die Benützung des schweizerischen Luftraums gestattet ist;
- e. Luftfahrzeuge, für die durch besondere Verfügung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bundesamt) die Benützung des schweizerischen Luftraums gestattet ist.

² Der Bundesrat kann zur Wahrung der Flugsicherheit oder aus Gründen des Umweltschutzes Luftfahrzeuge besonderer Kategorien vom Verkehr im schweizerischen Luftraum ausschliessen oder ihre Zulassung davon abhängig machen, dass geeignete öffentliche oder private Stellen Aufsichtsaufgaben übernehmen.

³ Über Flugkörper erlässt der Bundesrat besondere Vorschriften.

Art. 3 Abs. 1 zweiter Satz

¹ ... Er übt sie durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Departement) aus.

Art. 3a

1a. Luftverkehrsabkommen

Der Bundesrat kann mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Luftverkehr abschliessen.

Bisheriger Art. 3^{bis} wird Art. 3b und Randtitel

Art. 3b

1b. Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden

Art. 4

2. Delegation der Aufsicht

¹ Das Bundesamt kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse an Flugplatzleitungen und mit deren Einverständnis an Kantone, Gemeindebehörden oder geeignete Organisationen übertragen.

² Vor der Übertragung an Gemeindebehörden sind die zuständigen kantonalen Regierungen anzuhören.

Art. 6

4. Beschwerden ¹ Gegen Verfügungen, die sich auf dieses Gesetz und seine Ausführungserlasse stützen, kann nach den Bundesgesetzen über das Verwaltungsverfahren ¹⁾ und die Organisation der Bundesrechtspflege ²⁾ Beschwerde erhoben werden.

² Bei Flugunfalluntersuchungen sind nur die Beschwerden nach Artikel 26a zulässig.

Art. 6a

5. Anhänge zum Übereinkommen von Chicago und europäische Zusammenarbeit ¹ Der Bundesrat kann ausnahmsweise einzelne Anhänge, einschliesslich zugehöriger technischer Vorschriften, zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 ³⁾ über die internationale Zivilluftfahrt als unmittelbar anwendbar erklären; er kann eine besondere Art der Veröffentlichung solcher Bestimmungen vorschreiben und bestimmen, dass von einer Übersetzung ganz oder teilweise abzusehen ist.

² Der Bundesrat kann diese Regelung ebenfalls auf die technischen Vorschriften anwenden, welche im Rahmen der Zusammenarbeit der europäischen Luftfahrtbehörden festgelegt werden.

Art. 11a

I. Missbräuchliche Verwendung von Luftfahrzeugen ¹ Untersagt ist jede Benützung des schweizerischen Luftraums, die mit den Zielen des Übereinkommens vom 7. Dezember 1944 ³⁾ über die internationale Zivilluftfahrt nicht vereinbar ist.

² Diese Bestimmung gilt sinngemäss auch im Ausland für die Verwendung:

- a. schweizerischer Luftfahrzeuge;
- b. ausländischer Luftfahrzeuge durch Halter mit Hauptgeschäftssitz oder ständigem Aufenthalt in der Schweiz.

Art. 12

II. Ergänzende Vorschriften I. Zuständigkeit ¹ Der Bundesrat erlässt polizeiliche Vorschriften, namentlich zur Wahrung der Flugsicherheit, zur Verhinderung von Anschlägen, zur Bekämpfung von Lärm, Luftverunreinigungen und anderen schädlichen oder lästigen Einwirkungen des Betriebes von Luftfahrzeugen.

² Er erlässt ferner Vorschriften zum Schutze der Natur.

¹⁾ SR 172.021

²⁾ SR 173.110

³⁾ SR 0.748.0

³ Die Regierungen der interessierten Kantone sind vor Erlass von Vorschriften, die der Verhinderung von Anschlägen auf Flugplätzen dienen, anzuhören.

Art. 18 Randtitel

III. Landungszwang

Art. 19

IV. Flüge im Ausland

¹ Das Bundesamt kann Flüge schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland einschränken oder untersagen, wenn es die Betriebssicherheit erfordert; dasselbe gilt für Flüge ausländischer Luftfahrzeuge, deren Halter ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Aufenthalt in der Schweiz haben.

² Erfordern politische Gründe Massnahmen nach Absatz 1, so trifft sie das Bundesamt im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten.

Art. 19a

V. Ausbildung von ausländischem Luftfahrtpersonal und Wartung von ausländischen Fluggeräten

Das Bundesamt kann im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten die Ausbildung ausländischen Luftfahrtpersonals sowie die Wartung und Instandstellung ausländischer Fluggeräte untersagen, wenn schwerwiegende aussenpolitische Bedenken es erfordern.

Art. 20

VI. Besondere Vorkommnisse

Zur Verbesserung der Flugsicherheit regelt der Bundesrat die Meldepflicht bei besonderen Vorkommnissen in der Luftfahrt; bei Flugunfällen gelten die Bestimmungen von Artikel 23 Absatz 1.

Art. 21 Randtitel

VII. Luftpolizei

Art. 22 Randtitel

VIII. Flugunfälle
1. Rettungs- und Bergungsdienst

Art. 24

3. Flugunfall-
untersuchungen
a. Allgemeines

¹ Zur Abklärung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen und zur Vermeidung ähnlicher Unfälle wird eine Unfalluntersuchung durchgeführt.

² Der Bundesrat kann Ausnahmen anordnen, namentlich für nicht-gewerbsmässige Flüge.

³ Er kann Flugunfalluntersuchungen für Vorfälle vorsehen, die zwar nicht zu einem Unfall, aber zu einer erheblichen Gefährdung der Flugsicherheit geführt haben.

⁴ Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen ist nicht Sache der Flugunfalluntersuchung.

⁵ Wer ein begründetes Interesse am Untersuchungsergebnis hat, kann Akteneinsicht beanspruchen, sofern nicht wesentliche öffentliche oder private Interessen die Geheimhaltung von Aktenstücken erfordern.

Art. 25

b. Büro für
Flugunfallun-
tersuchungen

¹ Dem Departement ist ein Büro für Flugunfalluntersuchungen (Büro) angegliedert.

² Das Büro führt, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für andere Verfahren zuständigen Gerichts- und Verwaltungsbehörden, die Untersuchungen und erstellt einen Untersuchungsbericht.

³ Wird keine Prüfung des Untersuchungsberichts nach Artikel 26 Absatz 2 verlangt, so gilt er als Schlussbericht.

Art. 26

c. Flugunfall-
kommission

¹ Der Bundesrat bestellt eine Eidgenössische Flugunfallkommission (Kommission).

² Personen, die ein begründetes Interesse am Untersuchungsergebnis haben sowie die vom Bundesrat bezeichneten Behörden können innert 30 Tagen nach Zustellung verlangen, dass der Untersuchungsbericht des Büros von der Kommission auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit geprüft wird; in diesen Fällen erstellt die Kommission einen Schlussbericht.

Art. 26a

d. Schlussbe-
richt, Wieder-
aufnahme und
Beschwerden

¹ Der Schlussbericht der Kommission stellt keine Verfügung dar und kann nicht angefochten werden.

² Kommen innerhalb von zehn Jahren nach Zustellung des Schlussberichtes wesentliche neue Tatsachen zum Vorschein, so nimmt das Büro von sich aus oder auf Antrag das Verfahren wieder auf. Gegen die Ablehnung eines Antrags auf Wiederaufnahme kann innert 30 Tagen Beschwerde an die Kommission erhoben werden; diese entscheidet endgültig.

³ Die Kommission entscheidet auch endgültig über Beschwerden gegen Untersuchungshandlungen und wegen Säumnis in der Führung von Untersuchungen.

Art. 26b

e. Durchführungsvorschriften

¹ Der Bundesrat regelt das Untersuchungsverfahren, die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse und das Verfahren vor der Kommission.

² Er kann Hausdurchsuchungen, Beschlagnahmungen, Autopsien, Gutachten sowie Vorladungen, Vorführungen und Einvernahmen von Auskunftspersonen und Zeugen vorsehen.

³ Im übrigen ist das Bundesgesetz über die Bundesstrafrechtspflege¹⁾ anwendbar, soweit nicht Besonderheiten des Untersuchungsverfahrens Abweichungen erfordern.

⁴ Der Bundesrat bestimmt, in welchen Fällen die Verfügbarkeit der Akten für andere Verfahren aus wichtigen Gründen eingeschränkt werden muss.

Art. 26c

f. Kosten

¹ Die Untersuchungskosten werden vom Bund getragen; er hat das Rückgriffsrecht auf Personen, die einen Unfall vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht haben.

² Die Kosten der Bergung von Leichen oder Luftfahrzeugen sind selbst dann vom Luftfahrzeughalter zu tragen, wenn der Untersuchungsleiter die Bergung zum Zweck der Untersuchung anordnet.

³ Die Kosten der Bewachung der Unfallstelle trägt der Kanton, auf dessen Gebiet die Unfallstelle liegt.

⁴ Der Bundesrat regelt die Kosten und Entschädigungen im Verfahren vor der Kommission; er kann vorsehen, dass sie ganz oder teilweise von den Personen zu übernehmen sind, die das Verfahren verlangt oder darin Anträge gestellt haben.

¹⁾ SR 312.0

Art. 27 Randtitel

IX. Gewerbs-
mässige Luft-
fahrt
1. Konzession
a. Konzessions-
pflicht

Art. 34

Aufgehoben

Art. 37 Randtitel und Abs. 3

2. Flugplatz-
konzession
und Flugplatz-
bewilligung
a. allgemein

³ *Aufgehoben*

Art. 37a

b. Verfahren
bei öffentli-
chen Flugplät-
zen (Flughäfen)

¹ Für öffentliche Flugplätze werden im Rahmen des Konzessionsverfahrens sämtliche Belange geprüft und entschieden. Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979¹⁾ über die Raumplanung und nach kantonalem Recht erforderlich.

² Erfordert die Anlage oder der Betrieb eines öffentlichen Flugplatzes eine Bewilligung nach einem anderen Bundeserlass, so darf die Konzession nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Bewilligungsbehörde vorliegt. Der Entscheid der mitbeteiligten Behörden bildet Bestandteil des Konzessionsverfahrens und wird gleichzeitig mit dem Konzessionsentscheid eröffnet.

³ Vor der Erteilung der Konzession sind die interessierten Kantone, Gemeinden und Bundesstellen sowie die übrigen Betroffenen anzuhören; die Anhörung der Gemeinden und der übrigen Betroffenen erfolgt durch die Kantone.

⁴ Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

⁵ Der Bau von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, untersteht dem kantonalen Bewilligungsverfahren. Vor dem Entscheid über die Baubewilligung holt die zuständige kantonale Behörde die Genehmigung des Bundesamtes ein. Diese ist zu verweigern, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährdet oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigt.

¹⁾ SR 700

Art. 37b

c. Verfahren
bei allen ande-
ren Flugplät-
zen (Flugfel-
der)

¹ Im Rahmen des bundesrechtlichen Bewilligungsverfahrens wird abschliessend über Standort, Grösse und Betriebsumfang des Flugplatzes sowie über alle luftfahrtspezifischen Belange entschieden. Diesbezüglich sind keine Bewilligungen nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979¹⁾ über die Raumplanung und nach kantonalem Recht erforderlich.

² Erfordert die Anlage oder der Betrieb eines Flugplatzes eine Bewilligung nach einem anderen Bundeserlass, so darf die Flugplatzbewilligung nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Behörden vorliegt. Der Entscheid der mitbeteiligten Behörden bildet Bestandteil des Bewilligungsverfahrens und wird gleichzeitig mit dem Bewilligungsentscheid eröffnet.

³ Vor der Erteilung der Bewilligung sind die interessierten Kantone, Gemeinden und Bundesstellen sowie die übrigen Betroffenen anzuhören; die Anhörung der Gemeinden und der übrigen Betroffenen erfolgt durch die Kantone.

⁴ Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

⁵ Die übrigen baupolizeilichen Fragen werden in einem ergänzenden kantonalen Baubewilligungsverfahren entschieden. Dieses ist mit dem bundesrechtlichen Bewilligungsverfahren zu koordinieren.

⁶ Für den Bau von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, gilt Artikel 37a Absatz 5.

Art. 39

4. Flugplatzge-
bühren

¹ Das Bundesamt hat die Aufsicht über die Gebühren der öffentlichen Flugplätze, soweit sie für die Benützung der Anlagen durch den Luftverkehr erhoben werden.

² Bei der Gebührengestaltung berücksichtigt der Flugplatzhalter auch die unterschiedliche Lärmerzeugung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge.

Art. 40

II. Flugsiche-
rung

¹ Der Bundesrat ordnet den Flugsicherungsdienst.

1. Allgemeines

² Er kann den zivilen Flugsicherungsdienst ganz oder teilweise einer nicht gewinnstrebigem, gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft (Gesellschaft) übertragen, an welcher der Bund mehrheitlich

¹⁾ SR 700

beteiligt ist und deren Statuten der Genehmigung des Bundesrates bedürfen.

³ Die Gesellschaft ist von jeder Besteuerung durch Bund, Kantone und Gemeinden befreit.

⁴ Mit Bewilligung des Bundesamtes können örtliche Flugsicherungsdienste vom Flugplatzhalter durchgeführt werden; wenn es die Flugsicherheit erfordert, kann ihn das Bundesamt auch dazu verpflichten.

⁵ Die zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste sind entsprechend den Bedürfnissen aufeinander abzustimmen und, soweit dies betrieblich und technisch sinnvoll ist, miteinander zu vereinigen.

⁶ Die räumliche Abgrenzung der Tätigkeitsbereiche der Flugsicherungsdienste ist nicht an die Landesgrenzen gebunden.

Art. 40a

2. Anlagen

¹ Der Bau und die wesentliche Änderung einer Flugsicherungsanlage bedürfen einer Bewilligung des Departements.

² Artikel 37a ist sinngemäss anwendbar.

Art. 40b

3. Inanspruchnahme von fremdem Eigentum

Der Bund und die Gesellschaft sind berechtigt, für Flugsicherungsanlagen öffentliches und privates Eigentum in Anspruch zu nehmen.

Art. 42 Abs. 5

⁵ Vorbehalten bleiben die Lärmvorschriften der Bundesgesetzgebung über den Umweltschutz.

Art. 44^{bis} wird Art. 44a

Art. 44^{ter} wird Art. 44b

Art. 48

4. Bund

¹ Unter Vorbehalt der Artikel 45–47 trägt der Bund die Aufwendungen:

- a. für die Flugsicherung, soweit sie nicht der Gesellschaft übertragen ist;
- b. für die Beseitigung oder Anpassung bestehender Luftfahrthindernisse im Inland ausserhalb des Flugplatzbereichs oder zugunsten eines Flugplatzes im Ausland;

c. aus Entschädigungen für Beschränkungen des Grundeigentums im Inland zugunsten eines Flugplatzes oder einer Flugsicherungsanlage im Ausland.

² Zur Deckung ihrer Aufwendungen für die Flugsicherung erheben der Bund und die Gesellschaft Gebühren.

³ Das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft ist flugsicherungstechnisch als Einheit zu betrachten, und die Gebühren sind nach den gleichen Grundsätzen zu bestimmen.

⁴ Die von der Gesellschaft erhobenen Gebühren bedürfen der Genehmigung des Departements.

Art. 50

VI. Enteignung Das Departement kann für die Anlage und den Betrieb von öffentlichen Flugplätzen oder für Vorkehren zur Flugsicherung das Enteignungsrecht nach der Bundesgesetzgebung über die Enteignung ausüben oder auf Dritte übertragen.

Art. 51

I. Einteilung ¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Einteilung der Luftfahrzeuge in einzelne Kategorien.

² Er bestimmt insbesondere:

- a. welche Luftfahrzeuge als schweizerische Staatsluftfahrzeuge gelten;
- b. für welche Luftfahrzeuge besonderer Kategorien Sonderregeln gelten (Art. 2 und 108).

³ Er kann die Kantone ermächtigen, für bestimmte Kategorien unbemannter Luftfahrzeuge Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen.

Art. 56 Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. c und d sowie Abs. 2-4

¹ Das Bundesamt bescheinigt für die im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge:

- c. die Lärm- und Schadstoffentwicklung der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb im Lärm- und Schadstoffzeugnis.
- d. *Aufgehoben*

² Der Bundesrat kann vorschreiben, das Lufttüchtigkeitszeugnis und das Lärm- und Schadstoffzeugnis zu vereinigen.

³ *Aufgehoben*

⁴ Er erlässt auf Grund der zwischenstaatlichen Vereinbarungen Vorschriften über die Erteilung, die Gültigkeitsdauer, die Erneuerung und den Entzug der Ausweise und Zeugnisse.

Art. 57

IV. Herstellung
und Betrieb
von Luftfahr-
zeugen

¹ Das Departement erlässt insbesondere zur Gewährleistung der Flugsicherheit Vorschriften über die Herstellung, den Betrieb, den Unterhalt und die Ausrüstung der Luftfahrzeuge sowie über die mitzuführenden Bordpapiere.

² Es kann Vorschriften über die Herstellung bestimmter Luftfahrzeugteile erlassen.

³ Hersteller- und Unterhaltsbetriebe bedürfen einer Bewilligung des Bundesamtes.

Art. 58 Abs. 1 und 2

¹ Die Lufttüchtigkeit der im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge sowie die Lärmentwicklung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb sind zu prüfen.

² Das Departement erlässt Bestimmungen über die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit. Ferner erlässt es im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement des Innern Bestimmungen über die zulässige Lärmentwicklung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb.

Art. 74

5. Weitere Vor-
schriften

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Erfüllung der Sicherstellungspflicht, insbesondere über die Höhe der Sicherstellungen und die Ausstellung von amtlichen Bescheinigungen über die Art, Höhe und Geltungsdauer der geleisteten Sicherheiten.

² Er kann die Sicherstellungspflicht ausdehnen auf bestimmte Kategorien von schweizerischen Luftfahrzeugen, die nicht im Luftfahrzeugregister eingetragen sind.

³ In bezug auf Schäden, die durch unbekannte oder nichtversicherte Luftfahrzeuge verursacht werden, kann der Bundesrat in Anlehnung an die Regelung der Strassenverkehrsgesetzgebung Vorschriften erlassen.

Art. 75 Abs. 5

⁵ Der Bundesrat kann Vorschriften erlassen über die Bildung eines Entschädigungssystems durch eine Versicherung, die bei summen-

Luftfahrtgesetz

mässiger Begrenzung der Haftpflicht ergänzend für volle oder teilweise Deckung von Ersatzansprüchen bei Tod oder Körperverletzung sorgt; er kann vorsehen, dass beim Verkauf von Flugscheinen entsprechende Prämien erhoben werden.

Art. 76a

III. Sicherstellung

¹ Schweizerische Unternehmen der gewerbmässigen Luftfahrt haben sich gegen die Folgen ihrer Haftpflicht als Lufttransportführer bis zu den vom Bundesrat festzusetzenden Summen zu versichern.

² Der Bundesrat kann unter Vorbehalt der für die Schweiz verbindlichen internationalen Vereinbarungen die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen an ausländische Unternehmungen der gewerbmässigen Luftfahrt vom Bestand einer genügenden Versicherung ihrer Haftpflicht als Transportführer abhängig machen.

Art. 77 Abs. 1

¹ Die Ansprüche aus diesem Gesetz bleiben Geschädigten, die nach dem Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG)¹⁾ versichert sind, unter Vorbehalt von Artikel 44 UVG gewahrt. Den Versicherten steht der Rückgriff nach den Artikeln 41–44 UVG zu.

Art. 89a

2a. Missachtung von Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges

¹ Wer als Kommandant eines Luftfahrzeuges den nach den Verkehrsregeln erteilten Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges nicht Folge leistet, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

² Die Tat ist auch strafbar, wenn sie im Ausland begangen wird:

- a. an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges;
- b. an Bord eines ausländischen Luftfahrzeuges, welches von einem Halter mit Hauptgeschäftssitz oder ständigem Aufenthalt in der Schweiz betrieben wird.

³ Artikel 4 Absatz 2 des Schweizerischen Strafgesetzbuches²⁾ ist anwendbar.

¹⁾ SR 832.20

²⁾ SR 311.0

Art. 91 Ziff. 2

2. In besonders leichten Fällen kann von einer Strafe Umgang genommen werden.

Art. 97^{bis}

Aufgehoben

Art. 101 Randtitel und Abs. 1

I. Leistungen
des Bundes
1. An Linien-
betriebe

¹ Der Bund kann der schweizerischen Luftfahrt an den Betrieb regelmässig beflogener Linien Beiträge oder Darlehen gewähren.

Art. 101a

2. An Flug-
plätze

¹ Der Bund kann zins- und amortisationsgünstige Darlehen bis zu 25 Prozent der Baukosten an die Verbesserung oder Erweiterung der Flughäfen Basel-Mülhausen, Genf und Zürich gewähren; liegen wichtige Gründe vor, so kann die Grenze von 25 Prozent ausnahmsweise überschritten werden.

² Der Bund kann zinsgünstige Darlehen bis zu 25 Prozent gewähren:

- a. an die Kosten für den Bau, die Einrichtung, die Verbesserung oder Erweiterung von Flugplätzen, die in erster Linie dem gewerbsmässigen Regionalverkehr oder in erheblichem Ausmass der fliegerischen Aus- und Weiterbildung oder der Schweizerischen Luftverkehrsschule dienen;
- b. an die Entschädigungen, die bei Beschränkung des Grundeigentums nach Artikel 44 Absatz 1 bezahlt werden müssen.

Art. 103a

IV. Fliegeri-
sche Aus- und
Weiterbildung

¹ Der Bund unterstützt die Aus- und Weiterbildung von Anwärtern, welche als Militärpiloten, Berufspiloten, Fluglehrer oder Fernspäher in Betracht kommen.

² Die Ausbildung erfolgt zur Hauptsache in privaten Schulen.

³ Der Bundesrat kann die administrative Leitung, die Aufklärung über die Möglichkeiten der fliegerischen Laufbahn und die Werbung Organisationen der Luftfahrt übertragen. Der Bund übernimmt deren Aufwendungen zu den Selbstkosten. Die Einzelheiten werden vertraglich geregelt.

⁴ Der Bundesrat ordnet die Aufsicht und setzt ein Organ ein, welches die Interessen der beteiligten Stellen aufeinander abstimmt.

Art. 103b

V. Schweizerische Luftverkehrsschule
1. Allgemeines

¹ Der Bund errichtet eine Schweizerische Luftverkehrsschule oder lässt eine solche auf seine Rechnung betreiben.

² Die Schweizerische Luftverkehrsschule dient der Ausbildung des Luftfahrtpersonals, welches zur Ausübung seiner Tätigkeit einer persönlichen Erlaubnis des Bundesamtes bedarf.

³ Der Bundesrat bestimmt das Nähere über die Aufgaben, die Aufnahmebedingungen, den Betrieb und die Verteilung der Kosten.

Art. 103c

2. Aufsicht

Die Schule untersteht der Aufsicht des Bundesamtes.

Art. 103d

3. Finanzielle Leistungen

Das Departement regelt die finanziellen Leistungen der Schüler und der Luftfahrtunternehmen an die Schule.

Art. 108 Abs. 1

¹ Der Bundesrat kann vorsehen, dass einzelne Bestimmungen dieses Gesetzes auf Luftfahrzeuge besonderer Kategorien keine Anwendung finden. Als solche gelten:

- a. Staatsluftfahrzeuge, die nicht Militärluftfahrzeuge sind;
- b. nicht motorisch angetriebene Luftfahrzeuge;
- c. unbemannte motorisch angetriebene Luftfahrzeuge;
- d. bemannte motorisch angetriebene Luftfahrzeuge mit geringem Gewicht oder geringer Flächenbelastung.

II

Aufhebung und Änderung bisherigen Rechts

1. Es werden aufgehoben:

- a. die Ziffern IV und V der Schlussbestimmungen der Änderung vom 17. Dezember 1971¹⁾ und die Schlussbestimmungen der Änderung vom 14. Dezember 1984²⁾ des Luftfahrtgesetzes;
- b. der Bundesbeschluss vom 28. September 1962³⁾ über die Genehmigung einiger Änderungen des Lufttransportreglementes;
- c. der Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1972⁴⁾ über die Förderung des Flieger- und des Fernspäher-Nachwuchses.

¹⁾ AS 1973 1738

²⁾ AS 1985 660, Ziff. 62

³⁾ AS 1963 677

⁴⁾ AS 1973 959, 1982 1235, 1992 1369

2. Das Arbeitsgesetz¹⁾ wird wie folgt geändert:*Art. 3 Bst. c und h*

Das Gesetz ist ferner nicht anwendbar:

- c. auf die Besatzungen von schweizerischen Flugbetriebsunternehmen;
- h. auf Arbeitnehmer, die dem Abkommen vom 21. Mai 1954²⁾ über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer unterstehen.

3. Das Bundesrechtspflegegesetz³⁾ wird wie folgt geändert:*Art. 99 Bst. d und e*

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist unzulässig gegen:

- d. die Erteilung oder Verweigerung von Konzessionen, auf die das Bundesrecht keinen Anspruch einräumt, gleichzeitige Verfügungen über die Erteilung oder Verweigerung des Enteignungsrechts an diese Konzessionäre und die Bewilligung oder Verweigerung der Übertragung dieser Konzessionen; ausgenommen sind Konzessionen für die Nutzung von Wasserkraften und für Flugplätze;
- e. die Erteilung oder Verweigerung von Bau- oder Betriebsbewilligungen für Fahrzeuge oder für technische Anlagen, ausser für Anlagen der Luftfahrt;

III

Referendum und Inkrafttreten

¹⁾ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

²⁾ Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Nationalrat, 18. Juni 1993
 Der Präsident: Schmidhalter
 Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 18. Juni 1993
 Der Präsident: Piller
 Der Sekretär: Lanz

Datum der Veröffentlichung: 6. Juli 1993⁴⁾

Ablauf der Referendumsfrist: 4. Oktober 1993

5148

¹⁾ SR 822.11

²⁾ SR 0.747.224.022

³⁾ SR 173.110

⁴⁾ BBl 1993 II 900

Délai référendaire: 4 octobre 1993

**Loi
sur la navigation aérienne
(LNA)**

Modification du 18 juin 1993

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 20 novembre 1991¹⁾,
arrête:*

I

La loi fédérale du 21 décembre 1948²⁾ (LNA) sur la navigation aérienne est modifiée comme il suit:

Titre

Loi fédérale sur l'aviation (LA)

Nouvelles désignations

Première partie

«Fondements de l'aviation» (au lieu de: «Fondements de la navigation aérienne»).

Titre premier

«Espace aérien et ...» (au lieu de: «Espace atmosphérique et ...»).

Chapitre premier et chapitre II

«... l'espace aérien ...» (au lieu de: «... l'espace atmosphérique ...»).

Deuxième partie

«... résultant de la pratique de l'aviation» (au lieu de: «résultant de la pratique de la navigation aérienne»).

¹⁾ FF 1992 I 587

²⁾ RS 748.0

Troisième partie

«Développement de l'aviation» (au lieu de: «Développement de la navigation aérienne»).

Aux articles 3, 1^{er} alinéa, 3^{bis}, 5, titre marginal et 1^{er} alinéa, deux fois, 21, 2^e alinéa, 75, 1^{er} alinéa, et 109, lettre c

«de l'aviation» (au lieu de: «de la navigation aérienne»).

A l'article 90, titre marginal

«... par l'aviation» (au lieu de: «... par la navigation aérienne»).

Aux articles 91, 1^{er} alinéa, deux fois, et 92

«... sur l'aviation» (au lieu de: «... sur la navigation aérienne»).

Aux articles 101, 1^{er} alinéa, et 109, lettre a

«... à l'aviation» (au lieu de: «à la navigation aérienne suisse»).

A l'article 27, titre marginal

«Aviation commerciale:» (au lieu de: «Navigation aérienne commerciale»).

A l'article 27, 1^{er} alinéa

«lignes aériennes» (au lieu de: «lignes de navigation aérienne»).

A l'article 37, 1^{er} alinéa

«à l'aviation publique» (au lieu de: «à la navigation publique»).

Aux articles 41, titre marginal, 1^{er} et 2^e alinéas, et 45, 2^e al., lettre a
«Obstacles à l'aviation» (au lieu de: «Obstacles à la navigation aérienne»).

A l'article 3^{bis}, lettre b

«Service de la navigation aérienne». (au lieu de: «sécurité aérienne»).

A l'article 7, titre marginal

«Restrictions de l'aviation» (au lieu de: «Restrictions de la navigation aérienne»).

Aux articles 15 et 41, fin du 1^{er} alinéa

«sécurité de l'aviation» (au lieu de: «sécurité aérienne»).

A l'article 42, 1^{er} alinéa, lettre a, et 2^e alinéa

a. ... aérodromes publics ou d'installations de navigation aérienne (*au lieu de: «du service de sécurité»*) ou à une distance déterminée de routes aériennes que s'ils ne compromettent pas la sécurité de l'aviation (*au lieu de: «la navigation aérienne»*).

² ... publics, des installations de navigation aérienne (*au lieu de: «du service de sécurité»*) ou de routes ...

A l'article 43, 1^{er} alinéa

«... d'une installation de navigation aérienne» (*au lieu de: «... d'une installation du service de sécurité»*).

A l'article 44, 3^e alinéa, lettre b

... sis à l'étranger, d'une installation de navigation aérienne ou d'une route aérienne (*au lieu de: «du service de sécurité»*).

A l'article 46

... extraordinaires du service de la navigation aérienne occasionnés (*au lieu de: «de sécurité»*).

A l'article 47, 1^{er} alinéa

... aux nécessités de la sécurité de l'aviation (*au lieu de: «de la navigation aérienne»*).

Aux articles 7, 11, 1^{er} alinéa, 18, 2^e alinéa, 59, 1^{er} alinéa, 62, 2^e alinéa, 73 et 88, 1^{er} alinéa

... l'espace aérien (*au lieu de: «l'espace atmosphérique»*).

Aux articles 3, 2^e alinéa, 6, 8, 23, 28, 32, 37, 43, 50 et 103, «le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie» *est remplacé par «le département»*.

Aux articles 3, 6, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 18, 22, 28, 30, 33, 37, 42, 43, 44, 52, 58, 59, 60, 61, 62, 71, 73, 92, 98, 100 et 107, «l'Office fédéral de l'air» *est remplacé par «l'office»*.

Article premier

¹ L'utilisation de l'espace aérien suisse par des aéronefs ou des engins balistiques est autorisée dans les limites de la présente loi, de la législation fédérale en général et des accords internationaux liant la Suisse.

I. Utilisation de l'espace aérien suisse
1. Principe et définitions

² Par aéronefs, on entend les appareils volants qui peuvent se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface du sol (véhicules à coussin d'air).

³ Par engins balistiques, on entend les appareils volants qui ne sont pas des aéronefs.

⁴ Par service de la navigation aérienne, on entend les services qui garantissent un déroulement sûr, ordonné et fluide du trafic aérien.

Art. 2

2. Aéronefs et engins balistiques admis à circuler

¹ Sont admis à circuler dans l'espace aérien suisse, sous réserve du 2^e alinéa:

- a. Les aéronefs d'Etat suisses;
- b. Les aéronefs immatriculés au registre matricule suisse conformément à l'article 52 et munis des certificats exigés à l'article 56;
- c. Les aéronefs de catégories spéciales auxquelles des règles particulières s'appliquent (art. 51 et 108);
- d. Les aéronefs étrangers autorisés à utiliser l'espace aérien suisse en vertu d'accords internationaux;
- e. Les aéronefs autorisés à utiliser l'espace aérien suisse en vertu d'une décision spéciale de l'Office fédéral de l'aviation civile (office).

² Le Conseil fédéral peut exclure de la circulation dans l'espace aérien suisse des aéronefs de catégories spéciales afin de sauvegarder la sécurité de l'aviation ou pour des motifs relevant de la protection de l'environnement, ou encore les admettre à condition que des organismes appropriés, publics ou privés, assurent les tâches de surveillance.

³ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions particulières concernant les engins balistiques.

Art. 3, 1^{er} al., dernière phrase

¹ ... Il l'exerce par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (département).

Art. 3a

1a. Accords internationaux relatifs au trafic aérien

Le Conseil fédéral peut conclure avec des Etats étrangers des accords relatifs au trafic aérien international.

L'art. 3^{bis} actuel devient l'art. 3b et titre marginal

Art. 3b

1b. Collabora-
tion avec des
autorités
étrangères

Art. 4

2. Délégation
de la surveil-
lance

¹ L'office peut déléguer des domaines et des compétences de surveillance particuliers aux directions des aérodromes ou aux cantons, aux autorités communales ou à des organisations ad hoc, moyennant leur accord.

² Les gouvernements des cantons concernés sont entendus avant toute délégation aux autorités communales.

Art. 6

4. Recours

¹ Les décisions fondées sur la présente loi et sur ses prescriptions d'exécution peuvent être attaquées par voie de recours, conformément à la loi fédérale sur la procédure administrative¹⁾ et à la loi fédérale sur l'organisation judiciaire²⁾.

² Pour les enquêtes sur les accidents d'aviation, seuls les recours prévus en vertu de l'article 26a sont admis.

Art. 6a

5. Annexes à la
Convention de
Chicago et
coopération
européenne

¹ Le Conseil fédéral peut exceptionnellement déclarer directement applicables certaines annexes, y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, de la Convention du 7 décembre 1944³⁾ relative à l'aviation civile internationale; il peut prescrire, pour ces dispositions, un mode de publication particulier et décider que des annexes ou des parties d'annexes ne seront pas traduites.

² Le Conseil fédéral peut également appliquer cette réglementation aux prescriptions techniques qui sont arrêtées dans le cadre de la coopération entre autorités aéronautiques européennes.

Art. 11a

I. Utilisation
abusive
d'aéronefs

¹ Toute utilisation de l'espace aérien suisse qui est incompatible avec les objectifs de la Convention du 7 décembre 1944³⁾ relative à l'aviation civile internationale est interdite.

¹⁾ RS 172.021

²⁾ RS 173.110

³⁾ RS 0.748.0

² Cette disposition s'applique aussi par analogie à l'utilisation à l'étranger:

- a. D'aéronefs suisses;
- b. D'aéronefs étrangers par un exploitant dont le siège principal ou la résidence permanente se trouve en Suisse.

Art. 12

II. Prescriptions complémentaires
1. Compétence

¹ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions de police, notamment pour garantir la sécurité de l'aviation, pour prévenir des attentats, pour combattre le bruit, la pollution de l'air et d'autres atteintes nuisibles ou incommodes causées par l'exploitation d'aéronefs.

² Il édicte aussi des prescriptions visant à protéger la nature.

³ Les gouvernements des cantons intéressés doivent être entendus avant que ne soient édictées des prescriptions qui visent à prévenir les attentats sur les aérodromes.

Art. 18, titre marginal

III. Obligation d'atterrir

Art. 19

IV. Vols à l'étranger

¹ L'office peut restreindre ou interdire des vols d'aéronefs suisses à l'étranger lorsque la sécurité de l'exploitation l'exige; cette disposition s'applique aux vols effectués par des aéronefs étrangers dont l'exploitant a son siège principal ou sa résidence permanente en Suisse.

² Si des motifs politiques exigent la prise de mesures au sens du 1^{er} alinéa, l'office les adopte, avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères.

Art. 19a

V. Formation de personnel navigant étranger et entretien d'appareils étrangers

L'office peut, avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères, interdire la formation de personnel navigant étranger ainsi que l'entretien et la remise en état d'appareils volants étrangers, lorsque des considérations impérieuses de politique étrangère l'exigent.

Art. 20

VI. Incidents particuliers

Afin d'améliorer la sécurité de l'aviation, le Conseil fédéral arrête les prescriptions concernant l'obligation d'annoncer les incidents d'aviation particuliers; les dispositions de l'article 23, 1^{er} alinéa, s'appliquent aux accidents d'aviation.

Art. 21, titre marginal

VII. Police
aérienne

Art. 22, titre marginal

VIII. Accidents
d'aviation
1. Service de
sauvetage

Art. 24

3. Enquêtes sur
les accidents
d'aviation
a. Généralités

¹ Une enquête est ouverte pour élucider les circonstances et les causes de tout accident d'aviation; elle vise à empêcher que semblable accident ne se reproduise.

² Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions, notamment pour les vols du trafic aérien non commercial.

³ Il peut prévoir des enquêtes pour les incidents qui ont considérablement affecté la sécurité de l'aviation sans avoir causé d'accident.

⁴ L'enquête n'a pas pour objectif d'apprécier juridiquement les causes et les circonstances de l'accident.

⁵ Celui qui justifie d'un intérêt pour les résultats de l'enquête a le droit de consulter le dossier, pour autant que des intérêts publics ou privés importants n'exigent que des pièces soient gardées secrètes.

Art. 25

b. Bureau
d'enquête sur
les accidents
d'aviation

¹ Un bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (bureau) est rattaché au département.

² Le bureau mène l'enquête, le cas échéant en liaison avec les autorités judiciaires et administratives compétentes pour d'autres procédures; il établit un rapport d'enquête.

³ Si l'examen du rapport d'enquête prévu à l'article 26, 2^e alinéa, n'est pas requis, ledit rapport sera le rapport final.

Art. 26

c. Commission
sur les acci-
dents d'aviation

¹ Le Conseil fédéral désigne une commission fédérale sur les accidents d'aviation (commission).

² Celui qui justifie d'un intérêt pour les résultats de l'enquête, ainsi que les autorités désignées par le Conseil fédéral, peuvent demander, dans le délai de trente jours suivant sa remise que le rapport d'enquête du bureau soit examiné par la commission afin qu'elle détermine s'il est complet et concluant; dans de tels cas, la commission établit un rapport final.

Art. 26a

d. Rapport final, réouverture de la procédure et recours

¹ Le rapport final de la commission ne constitue pas une décision et il ne peut faire l'objet d'un recours.

² Au cas où, dans les dix ans suivant la remise du rapport final, des faits nouveaux essentiels apparaissent, le bureau procède, d'office ou sur demande, à la réouverture de la procédure. Tout refus peut être attaqué dans les trente jours devant la commission qui statue définitivement.

³ La commission statue aussi définitivement sur les recours introduits contre les mesures d'enquête et sur les retards intervenus dans la conduite des enquêtes.

Art. 26b

e. Prescriptions d'exécution

¹ Le Conseil fédéral fixe les modalités de la procédure d'enquête, de la publication des résultats de l'enquête et de la procédure devant la commission.

² Il peut prévoir des perquisitions, des séquestres, des autopsies, des expertises, ainsi que des citations à comparaître, des mandats d'amener et des auditions de personnes entendues à titre de renseignements et de témoins.

³ La procédure pénale fédérale est en outre applicable pour autant que certaines particularités de la procédure d'enquête n'exigent pas de dérogation.

⁴ Le Conseil fédéral fixe les cas où, pour des raisons importantes, il y a lieu de restreindre la consultation des pièces dans le cadre d'autres procédures.

Art. 26c

f. Frais

¹ La Confédération supporte les frais d'enquête; elle est subrogée au droit des personnes qui ont causé un accident intentionnellement ou par négligence grave.

² Les frais qu'entraîne l'enlèvement des corps et des aéronefs sont à la charge de l'exploitant, même si la mesure a été ordonnée par l'enquêteur pour les besoins de l'enquête.

³ Le canton sur le territoire duquel l'accident s'est produit supporte les frais de surveillance des lieux.

⁴ Le Conseil fédéral fixe les frais et les indemnités de la procédure devant la commission; il peut prévoir de les imputer, en tout ou en partie, aux personnes qui ont requis la procédure ou qui, dans le cadre de celle-ci, ont formulé des demandes.

Art. 27, titre marginal

IX. Aviation commerciale
1. Concession
a. Obligation

*Art. 34**Abrogé**Art. 37, 3^e al., et titre marginal*

2. Concession et autorisation pour les aérodromes
a. Généralités

³ *Abrogé**Art. 37a*

b. Procédures pour les aérodromes publics (aéroports)

¹ Pour les aérodromes publics, tous les intérêts en présence sont examinés et font l'objet d'une décision dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession. Aucune autre autorisation ne peut être requise en vertu de la loi fédérale du 22 juin 1979¹⁾ sur l'aménagement du territoire ou en vertu du droit cantonal.

² Lorsque l'installation ou l'exploitation d'un aérodrome public requiert une autorisation prévue par un autre texte de droit fédéral, la concession ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment de l'autorité désignée. La décision des autorités coparticipantes est partie intégrante de la procédure de concession et est notifiée avec cette dernière.

³ Les cantons, les communes, les organes fédéraux intéressés ainsi que les autres parties à la procédure sont entendus avant l'octroi de la concession; les cantons procèdent à l'audition des communes et des autres parties.

⁴ Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

⁵ La construction d'installations qui ne servent pas uniquement ou principalement à l'exploitation de l'aérodrome est soumise à la procédure cantonale concernant l'autorisation de construire. L'autorité cantonale compétente doit avoir l'approbation de l'office avant de prendre une décision concernant cette autorisation. L'approbation est refusée lorsque le projet de construction constitue une menace pour la sécurité de l'aviation ou gêne l'exploitation de l'aérodrome.

¹⁾ RS 700

c. Procédures
pour tous les
autres aéro-
dromes
(champs
d'aviation)

Art. 37b

¹ Le site, la taille et le volume de l'exploitation de l'aérodrome ainsi que tous les aspects spécifiquement aéronautiques sont fixés de façon exhaustive lors de la procédure fédérale d'autorisation. A cet effet, aucune autre autorisation n'est requise en vertu de la loi fédérale du 22 juin 1979¹⁾ sur l'aménagement du territoire ou en vertu du droit cantonal.

² Lorsque l'installation ou l'exploitation d'un aérodrome requiert une autorisation prévue par un autre texte de droit fédéral, l'autorisation ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment d'autorités désignées. La décision des autorités coparticipantes est partie intégrante de la procédure d'autorisation et est notifiée avec cette dernière.

³ Les cantons, les communes, les organes fédéraux intéressés ainsi que les autres parties concernées sont entendus avant l'octroi de l'autorisation; les cantons procèdent à l'audition des communes et des autres parties à la procédure.

⁴ Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

⁵ Les autres questions relevant de la police des constructions sont tranchées au terme d'une procédure cantonale complémentaire relative à l'autorisation de construire. Cette procédure doit être coordonnée avec la procédure relevant du droit fédéral.

⁶ L'article 37a, 5^e alinéa, s'applique à la construction d'installations qui ne servent pas uniquement ou principalement à l'exploitation de l'aérodrome.

Art. 39

4. Tarifs des
aérodromes

¹ L'office surveille les tarifs des aérodromes publics pour autant qu'ils s'appliquent aux installations utilisées pour le trafic aérien.

² Lors de la formation des tarifs, l'exploitant de l'aérodrome tient aussi compte des différents degrés des émissions de bruit et de substances nocives des aéronefs.

¹⁾ RS 700

Art. 40

II. Service de la navigation aérienne
1. Généralités

¹ Le Conseil fédéral organise le service de la navigation aérienne.

² Il peut en confier le service civil, en partie ou en tout, à une société anonyme d'économie mixte sans but lucratif (société) dont la majorité du capital appartient à la Confédération et dont les statuts doivent avoir été approuvés par le Conseil fédéral.

³ La société est exemptée de toute imposition fédérale, cantonale et communale.

⁴ L'exploitant d'un aéroport peut assurer le service local de la navigation aérienne avec l'autorisation de l'office, lequel peut aussi l'y contraindre si la sécurité de l'aviation l'exige.

⁵ Les services civils et les services militaires de la navigation aérienne sont coordonnés en fonction des besoins; leur réunion doit avoir lieu si elle est judicieuse du point de vue de l'exploitation et de la technique.

⁶ L'activité des services de la navigation aérienne n'est pas limitée aux frontières nationales.

Art. 40a

2. Installations

¹ La construction d'une installation de la navigation aérienne de même que toute modification importante de l'installation sont soumises à une autorisation du département.

² L'article 37a s'applique par analogie.

Art. 40b

3. Usage de la propriété de tiers

La Confédération et la société ont le droit d'user de la propriété publique ou privée pour y placer des installations de navigation aérienne.

Art. 42, 5^e al.

⁵ Les prescriptions de la législation fédérale sur la protection de l'environnement relatives au bruit, sont réservées.

L'article 44^{bis} devient l'article 44a.

L'article 44^{ter} devient l'article 44b.

Art. 48

4. Confédération

¹ Sous réserve des articles 45 à 47, la Confédération supporte les dépenses résultant:

- a. Du service de la navigation aérienne si elles ne sont pas mises à la charge de la société;
- b. De la suppression ou de l'adaptation d'obstacles à l'aviation existants en Suisse, qui se trouvent en dehors du périmètre d'aérodrome ou en faveur d'un aérodrome sis à l'étranger;
- c. Des indemnités dues au titre des restrictions à la propriété foncière opérées en Suisse en faveur d'un aérodrome ou d'une installation de navigation aérienne sis à l'étranger.

² La Confédération et la société perçoivent des redevances pour couvrir leurs dépenses en faveur du service de la navigation aérienne.

³ Pour ce qui est du service de la navigation aérienne, le territoire suisse est considéré comme une entité et les redevances y sont fixées selon des principes uniformes.

⁴ Le tarif des redevances perçues par la société est soumis à l'approbation du département.

Art. 50

VI. Expropriation

Pour la construction et l'exploitation d'aérodromes publics ou pour l'aménagement d'installations de navigation aérienne, le département peut, conformément à la législation fédérale sur l'expropriation, exercer le droit d'expropriation ou le conférer à des tiers.

Art. 51

I. Classement

¹ Le Conseil fédéral arrête les prescriptions sur le classement des aéronefs par catégorie.

² Il définit en particulier:

- a. Les aéronefs considérés comme des aéronefs d'Etat suisses;
- b. Les aéronefs suisses de catégories spéciales auxquels des règles particulières s'appliquent (art. 2 et 108).

³ Le Conseil fédéral peut, pour certaines catégories d'aéronefs sans occupant, habiliter les cantons à prendre des mesures, notamment pour réduire les nuisances et le danger auquel personnes et biens sont exposés au sol.

Art. 56, 1^{er} al., phrase introductive, let. c et d, 2^e à 4^e al.

¹ L'office atteste pour les aéronefs immatriculés au registre matricule suisse:

c. L'émission de bruit et de substances nocives des aéronefs à moteur, dans le certificat de bruit et d'émission de substances nocives;

d. *Abrogé*

² Le Conseil fédéral peut prescrire la réunion des certificats de navigabilité, de bruit et d'émission de substances nocives.

³ *Abrogé*

⁴ Se fondant sur des accords internationaux, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'octroi, la durée de validité, le renouvellement et le retrait des licences et des certificats.

Art. 57

IV. Construc-
tion et exploita-
tion des
aéronefs

¹ Dans le but de garantir notamment la sécurité de l'aviation, le département édicte des prescriptions sur la construction, l'exploitation, l'entretien et l'équipement des aéronefs ainsi que sur les papiers de bord dont ils doivent être munis.

² Le département peut édicter des prescriptions sur la construction de certaines parties d'aéronefs.

³ Les entreprises de construction et les entreprises d'entretien d'aéronefs doivent être titulaires d'une licence de l'office.

Art. 58, 1^{er} et 2^e al.

¹ La navigabilité des aéronefs immatriculés au registre matricule ainsi que l'émission de bruit et de substances nocives des aéronefs à moteur doivent être contrôlées.

² Le département édicte des prescriptions sur les exigences de navigabilité. En accord avec le Département fédéral de l'intérieur, il arrête les normes de certification acoustique et d'émission de substances nocives des aéronefs à moteur.

Art. 74

V. Autres
prescriptions

¹ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'obligation de fournir des garanties, en particulier sur leur montant et sur la délivrance d'attestations officielles relatives au genre, au montant et à la durée de validité des garanties fournies.

² Il peut étendre l'obligation de fournir des garanties à certaines catégories d'aéronefs suisses qui ne sont pas inscrites au registre matricule.

³ Par analogie à la législation sur la circulation routière, le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions relatives aux dommages causés par des aéronefs inconnus ou non assurés.

Art. 75, 5^e al.

⁵ Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions sur l'instauration d'un système d'indemnisation par une assurance qui, en cas de limitation de la somme de la responsabilité civile, assurerait, à titre complémentaire, la couverture totale ou partielle des droits à réparation à la suite d'un décès ou de lésions corporelles; il peut prévoir que des primes correspondantes soient perçues lors de la vente des billets de passage.

Art. 76a

III. Couverture

¹ Les entreprises suisses de trafic aérien commercial sont tenues de s'assurer contre les suites de leur responsabilité civile en tant que transporteur aérien jusqu'à concurrence du montant à fixer par le Conseil fédéral.

² Sous réserve des accords internationaux liant la Suisse, le Conseil fédéral peut faire dépendre l'octroi de concessions et d'autorisations à des entreprises étrangères du trafic aérien commercial de l'existence d'une assurance suffisante, propre à couvrir leur responsabilité civile en tant que transporteur.

Art. 77, 1^{er} al.

¹ Les droits découlant de la présente loi sont garantis aux lésés qui sont assurés conformément à la loi sur l'assurance-accidents¹⁾, sous réserve de son article 44. Les assureurs sont subrogés aux droits des assurés, conformément aux articles 41 à 44 de cette loi.

Art. 89a

2a. Inobservation des instructions d'un aéronef intercepteur

¹ Celui qui, en qualité de commandant de bord d'un aéronef, ne suit pas les instructions d'un aéronef intercepteur, données selon les règles de l'air, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

² L'acte est également punissable s'il a été commis à l'étranger à bord:

- a. D'un aéronef suisse;
- b. D'un aéronef étranger utilisé par un exploitant dont le siège de l'entreprise se trouve en Suisse ou qui y a sa résidence permanente.

¹⁾ RS 832.20

³ L'article 4, 2^e alinéa, du code pénal¹⁾ est applicable.

Art. 91, ch. 2

2. Dans les cas de très peu de gravité, il est possible de renoncer à infliger une peine.

Art. 97^{bis}

Abrogé

Art. 101, 1^{er} al., et titre marginal

I. Prestations
de la Confédération
1. Aux entre-
prises de ligne

¹ La Confédération peut allouer des subventions ou des prêts à l'aviation pour l'exploitation des lignes aériennes régulières.

Art. 101a

2. Aux aéro-
dromes

¹ La Confédération peut allouer des prêts assortis d'intérêts et de conditions d'amortissement préférentiels, jusqu'à concurrence de 25 pour cent des frais de construction, pour améliorer ou agrandir les aéroports de Bâle-Mulhouse, de Genève et de Zurich; si des raisons importantes le justifient, elle peut exceptionnellement dépasser cette limite.

² La Confédération peut allouer des prêts à intérêts préférentiels, jusqu'à concurrence de 25 pour cent:

- a. Des frais de construction, d'équipement, d'amélioration ou d'agrandissement des aérodromes qui servent en premier lieu au trafic commercial régional ou, dans une large mesure, à l'instruction et au perfectionnement aéronautique ou encore à l'École suisse d'aviation de transport;
- b. Des indemnités qui doivent être versées à la suite de restrictions de la propriété foncière selon l'article 44, 1^{er} alinéa.

Art. 103a

IV. Formation
et perfectionnement
aéro-
nautiques

¹ La Confédération soutient la formation et le perfectionnement des candidats aptes à devenir pilotes militaires, pilotes professionnels, instructeurs de vol ou éclaireurs.

² La formation s'effectue principalement dans des écoles privées.

³ Le Conseil fédéral peut déléguer à des organisations aéronautiques la direction administrative, les tâches de renseignements sur les possibilités de faire carrière dans l'aéronautique ainsi que la publicité. La Confédération les dédommage de leurs dépenses au prix de revient. Les détails sont réglés par contrat.

⁴ Le Conseil fédéral règle la surveillance et crée un organe chargé de concilier les intérêts des services concernés.

Art. 103b

V. Ecole suisse
d'aviation de
transport
1. Généralités

¹ La Confédération crée une Ecole suisse d'aviation de transport (école) ou donne mandat d'en exploiter une à son compte.

² L'école a pour tâche de former les membres du personnel aéronautique qui, pour exercer leur activité, doivent être au bénéfice d'une licence personnelle de l'Office fédéral de l'aviation civile.

³ Le Conseil fédéral précise ses tâches, les conditions d'admission des élèves, l'exploitation et la répartition des frais.

Art. 103c

2. Surveillance

L'école est placée sous la surveillance de l'office.

Art. 103d

3. Prestations
financières

Le département règle les prestations financières que les élèves et les entreprises de transport aérien versent à l'école.

Art. 108, 1^{er} al.

¹ Le Conseil fédéral peut prévoir que certaines dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas aux aéronefs de catégories spéciales. Appartiennent à des catégories spéciales:

- a. Les aéronefs d'Etat qui ne sont pas des aéronefs militaires;
- b. Les aéronefs sans moteur;
- c. Les aéronefs à moteur sans occupant;
- d. Les aéronefs à moteur avec occupants et dont le poids ou la charge alaire sont minimes.

II

Abrogation et modification du droit en vigueur

1. Sont abrogés:

- a. Les dispositions finales IV et V de la modification du 17 décembre 1971¹⁾ et les dispositions finales de la modification du 4 décembre 1984²⁾ de la LNA;
- b. L'arrêté fédéral du 28 septembre 1962³⁾ approuvant quelques amendements au règlement de transport aérien;
- c. L'arrêté fédéral du 20 décembre 1972⁴⁾ concernant les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des éclaireurs.

2. La loi sur le travail⁵⁾ est modifiée comme il suit:*Art. 3, let. c et h*

La loi ne s'applique pas non plus:

- c. Aux équipages des entreprises suisses de transport aérien;
- h. Aux travailleurs soumis à l'accord du 21 mai 1954⁶⁾ concernant les conditions de travail des bateliers rhénans.

3. La loi fédérale d'organisation judiciaire⁷⁾ est modifiée comme il suit:*Art. 99, let. d et e*

Le recours de droit administratif n'est pas recevable contre:

- d. L'octroi ou le refus de concessions auxquelles la législation fédérale ne confère pas un droit, les décisions qui, simultanément, octroient ou refusent le droit d'exproprier aux concessionnaires et l'autorisation ou le refus de transférer ces concessions, sous réserve des concessions pour l'exploitation des forces hydrauliques et pour les aérodromes;
- e. L'octroi ou le refus d'autorisations de construire ou de mettre en service des installations techniques ou des véhicules, sauf pour des installations de navigation aérienne;

III

Référendum et entrée en vigueur

¹⁾ La présente loi est sujette au référendum facultatif.

²⁾ Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

¹⁾ RO 1973 1738

²⁾ RO 1985 660, ch. 62

³⁾ RO 1963 675

⁴⁾ RO 1973 959, 1982 1235, 1992 1369

⁵⁾ RS 822.11

⁶⁾ RS 0.747.224.022

⁷⁾ RS 173.110

Conseil national, 18 juin 1993

Le président: Schmidhalter

Le secrétaire: Anliker

Conseil des Etats, 18 juin 1993

Le président: Piller

Le secrétaire: Lanz

Date de publication: 6 juillet 1993¹⁾

Délai référendaire: 4 octobre 1993