

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|----------------------------------|
| Suchabfrage | 18.04.2024 |
| Thema | Verkehr und Kommunikation |
| Schlagworte | Luftfahrt |
| Akteure | Keine Einschränkung |
| Prozesstypen | Motion |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2021 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Luftfahrt, Motion, 1996 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------|--|
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| UREK-NR | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates |
| UREK-SR | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates |
| SPK-NR | Staatspolitische Kommission des Nationalrats |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| EU | Europäische Union |
| BAZL | Bundesamt für Zivilluftfahrt |
| EASA | European Aviation Safety Agency |

| | |
|-----------------|--|
| CTT-CN | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national |
| CEATE-CN | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national |
| CEATE-CE | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats |
| CIP-CN | Commission des institutions politiques du Conseil national |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| UE | Union européenne |
| OFAC | Office fédéral de l'aviation civile |
| AESA | Agence européenne de la sécurité aérienne |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

MOTION

DATUM: 04.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a transmis une motion de la commission de gestion demandant au gouvernement de confier à la société Rega, et non plus à l'OFAC, l'exécution des **opérations de recherche d'aéronefs civils**. Dans le souci de simplifier la chaîne de secours et de supprimer les doubles emplois (maintien de deux flottes, existence de deux services de piquet, etc.), la grande chambre a en effet estimé que la Rega, chargée actuellement uniquement d'effectuer les opérations de sauvetage, devrait être dès le début responsable de l'ensemble des opérations. Les députés ont en revanche rejeté une motion du groupe écologiste (94.3209) et une motion Meier (pe, ZH) (95.3138) demandant d'interdire, respectivement, les **meetings aériens** et les **atterrissages et décollages d'aéronefs** entre 23 h 00 et 05 h 30. Ils ont fait de même par ailleurs avec un postulat Gros (pl, GE) (93.3351 / 95.3284) invitant le gouvernement à lever l'interdiction frappant les ultralégers motorisés (**ULM**).¹

MOTION

DATUM: 14.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament überwies eine Motion Stadler (cvp, UR) zur **Änderung des Luftfahrtgesetzes** mit dem Ziel, die interkontinentale Anbindung der Schweiz zu sichern, die Aufsicht nach dem Umbau des Bundesamtes für Zivilluftfahrt anzupassen, die Zuständigkeit für die Luftraumüberwachung zu klären, die Probleme betreffend den Anflug auf den Flughafen Kloten einer Lösung zuzuführen, Schnittstellen zwischen Kantonen und Bund zu klären und einen hohen Sicherheitsstandard in der schweizerischen Zivilluftfahrt zu gewährleisten. Auf Antrag des Bundesrates überliessen die Räte der Regierung die Wahl des Vorgehens (Totalrevision, wie vom Motionär verlangt, oder mehrere, zeitlich gestaffelte Teilrevisionen).²

MOTION

DATUM: 14.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte eine Motion Berberat (sp, NE), die Reiseveranstalter dazu verpflichtet, ihrer Kundschaft den **Namen der Fluggesellschaften anzugeben**, welche die in den Angeboten vorgesehenen Flüge durchführen.³

MOTION

DATUM: 14.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Ständerat überwies eine vom Nationalrat im Vorjahr gebilligte Motion Kohler (cvp, JU) für die **Entschädigung von Skyguide** für die im Ausland geleistete Flugsicherung.⁴

MOTION

DATUM: 20.12.2006
MAGDALENA BERNATH

In der Wintersession überwies der Nationalrat diskussionslos eine Motion Kaufmann (svp, ZH), welche für aus dem Ausland an Schweizer Flughäfen ankommende Passagiere die gleichen **Duty- und Tax-free-Einkaufsmöglichkeiten** schaffen will wie für abfliegende Passagiere.⁵

MOTION

DATUM: 27.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a rejeté, par 129 voix contre 41, une motion de sa CTT visant à **transférer à la Confédération les fonds « bruit » des aéroports nationaux**. Suivant l'avis du Conseil fédéral, le plénum a refusé que l'Etat fédéral octroie des aides financières, alors que ses compétences décisionnelles en matière d'aéroports sont très restreintes.⁶

MOTION

DATUM: 29.09.2008
NICOLAS FREYMOND

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats (CEATE-CE) s'est saisie du **projet de loi sur les garanties de procédure accordées en cas d'indemnisation pour nuisances sonores** approuvé l'année précédente par la chambre basse. Concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) (02.418) concernant les moins-value immobilières aux abords des aéroports, le projet vise à modifier la loi sur l'expropriation et la loi sur l'aviation de sorte à prolonger de 5 à 10 ans le délai de prescription pour les indemnisations en matière de nuisances sonores imputables aux aéroports et à en étendre le principe aux domaines ferroviaire et routier. La CEATE-CE a jugé totalement inacceptable

l'extension du champ d'application du principe d'indemnisation à l'ensemble des infrastructures dans lesquelles une compétence de la Confédération est engagée. Selon elle, non seulement le coût de cette extension se chifferrait en milliards, mais en plus cela engendrerait une forte complication des procédures, alors que l'objectif initial était précisément de les simplifier pour que les propriétaires puissent faire valoir leurs droits. Enfin, la commission a estimé que, malgré la suppression par le Conseil national d'une clause explicite de rétroactivité, le projet permet de facto la réouverture de procédures prescrites. Pour ces raisons, la CEATE-CE a recommandé au plénum de ne pas entrer en matière. Toutefois, convaincue de la nécessité d'agir, la commission a déposé une motion chargeant le Conseil fédéral de soumettre un projet législatif apportant les garanties procédurales demandées par l'initiative parlementaire et excluant toute possibilité de rétroactivité vis-à-vis des procédures prescrites. Suivant leur CEATE, les sénateurs ont refusé d'entrer en matière sur le projet du Conseil national et adopté la motion. La chambre basse a de justesse réaffirmé sa position en approuvant une seconde fois, par 90 voix contre 89, l'entrée en matière. Suivant la majorité de la CEATE-CN, la coalition victorieuse, issue des groupes écologiste, socialiste et démocrate-chrétien, souhaite éviter que le traitement du problème ne reparte de zéro et ne dure encore des années.⁷

MOTION

DATUM: 04.06.2009
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté la motion de la CEATE-CE chargeant le Conseil fédéral de soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif apportant les **garanties procédurales en cas d'indemnisation pour nuisances sonores dues aux avions** et excluant toute possibilité de rétroactivité vis-à-vis des procédures prescrites. Dans l'attente du projet gouvernemental, le traitement du projet de loi de la CEATE-CN concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (plr, ZH) (02.418) est suspendu.⁸

MOTION

DATUM: 17.03.2014
NIKLAUS BIERI

Im März 2014 behandelte der Nationalrat als Erstrat die Motion Wasserfallen (fdp, BE), welche eine **systematische Überprüfung der Rechtsetzung** und Rechtsanwendung im Bereich der Luftfahrt verlangte. Mit dem Beschränken von Verwaltungsmassnahmen sollte dem Luftfahrtstandort Schweiz eine höhere Wirtschaftlichkeit ermöglicht werden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion und verwies auf laufende Arbeiten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl), welches als Aufsichtsbehörde auch die wirtschaftliche Wirksamkeit des geltenden Luftfahrtrechts im Auge behalte. Mit den Stimmen der SVP, der FDP und der halben CVP-Fraktion wurde die Motion im Nationalrat aber angenommen. Die kleine Kammer lehnte die Motion im November 2014 jedoch ab und verwies dabei auf die laufenden Arbeiten des Bazl.⁹

MOTION

DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

In einer am 6. Mai 2015 eingereichten Motion forderte Christoph Darbellay (cvp, VS) den **Verzicht auf eine Altersgrenze von 60 Jahren für Helikopterpilotinnen und -piloten**, welche mit der Übernahme der EU-Verordnung Nr. 1178/2011 auch für die Schweiz gilt. Darbellay bezeichnete die Altersgrenze von 60 Jahren als willkürlich und unsinnig. Es sei undenkbar, gerade die erfahrensten Pilotinnen und Piloten vorzeitig in den Ruhestand zu zwingen. Seinen Unmut bekräftigte Darbellay in der Begründung seiner Motion: "Sacré gâchis!", "eine elende Verschwendung!" sei das. In seiner Antwort schreibt der Bundesrat, einerseits erreiche die Schweiz bei der Europäischen Kommission eine zeitlich begrenzte Ausnahmeregelung, andererseits arbeite das Bazl mit Deutschland und Österreich an einer zeitlich unbegrenzten Ausnahme. Zudem stuft das Bazl Flüge im Zusammenhang mit Naturkatastrophen oder Rettungsflüge, insbesondere im Berggebiet, als Operationen im öffentlichen Interesse ein, womit diese nicht dem Geltungsbereich des EU-Rechts unterlägen. Arbeitsflüge (beispielsweise Bau- und Waldarbeiten) fielen ebenfalls nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung. Damit seien die zur Erreichung des Ziels der Motion vorhandenen politischen Mittel bereits ausgeschöpft – die Motion sei damit unnötig. Entgegen dem bundesrätlichen Antrag auf Ablehnung nahm der Nationalrat die Motion in der Herbstsession 2016 mit 131 zu 52 Stimmen (bei 11 Enthaltungen) an und überwies sie an die kleine Kammer.¹⁰

MOTION
DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Die im Herbst 2016 im Nationalrat angenommene Motion Darbellay (cvp, VS) betreffend den **Verzicht auf eine Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten** wurde im März 2017 im Ständerat behandelt. Bundesrätin Leuthard bekräftigte in der kleinen Kammer, was sie schon im Nationalrat gesagt hatte: Dass die Alterslimite nicht für Rettungs- und Arbeitsflüge gelte und dass es bis anhin problemlos möglich gewesen sei, für betroffene Personen eine Ausnahmegewilligung auszustellen. Leuthard bemerkte, dass es momentan sieben Personen mit einer Ausnahmegewilligung gebe und sie nicht verstehe, wo es in der Praxis ein Problem geben soll. Trotzdem nahm der Ständerat die Motion mit 36 Stimmen einstimmig an (keine Enthaltungen).¹¹

MOTION
DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion brachte Nationalrat Joder (svp, BE) seine Forderung „**Schweizer Helikopter fliegen nach Schweizer Recht**“ 2014 im Nationalrat ein. Joder befand, die im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens von der Schweiz übernommenen europäischen Rechtsregeln seien für die Schweizer Helikopter-Branche sehr nachteilig. Er forderte deshalb, die Vorschriften seien zu ändern, so dass für das Fliegen mit Helikoptern Schweizer Recht gelte. Der Vorstoss wurde im Dezember 2015 von Thomas Hurter (svp, SH) übernommen und im Juni 2016 im Nationalrat behandelt. Obschon Bundesrätin Leuthard erklärte, dass die Schweiz und ihre Luftfahrt insgesamt vom bilateralen Luftfahrtsabkommen mit der EU profitiere und sich das BAZL mit den anderen Alpenländern erfolgreich für Ausnahmen gerade im Helikopterbereich einsetze, wurde die Motion mit 125 zu 63 Stimmen (keine Enthaltungen) angenommen. Nur die SP, die Grünen und die GLP liessen sich von den Einwänden des Bundesrates überzeugen. Von 30 Mitgliedern der CVP stimmten nur 2 im Sinne ihrer Bundesrätin Leuthard. Im Ständerat, wo die Motion im März 2017 behandelt wurde, fand Bundesrätin Leuthard mehr Gehör, als sie festhielt, dass das BAZL die technokratische Bürokratie der Easa nicht nur im Helikopterbereich oft kritisieren und dabei auch Erfolge erziele. Die kleine Kammer lehnte die Motion mit 28 gegen 11 Stimmen ab.¹²

MOTION
DATUM: 18.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 hatte Nationalrat Candinas (cvp, GR) eine Motion bezüglich **Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen** eingereicht. Er wollte damit den Bundesrat beauftragen, die für die Sicherheit im Luftverkehr notwendigen Grundlagen zu schaffen. Der Motionär forderte ausserdem die Gewährleistung von ausreichenden Mitteln für die Aufsichtsbehörden sowie die Beibehaltung der unterschiedlichen Behandlung von Drohnen und klassischen Fluggeräten, insbesondere Modellflugzeugen.

Der Bundesrat drückte in seiner Stellungnahme Verständnis für das Anliegen aus und verwies auf Anstrengungen, die bereits unternommen würden. So unterstütze das BAZL etwa den Flugsicherheitsdienst Skyguide bei der Erstellung eines sogenannten U-Spaces (Urban Space), welcher die digitalisierte Führung im Luftraum erlaube. Die Schweiz habe in diesem Bereich europaweit eine Pionierrolle inne, welche der Bundesrat erhalten wolle. Mit dieser Absichtserklärung beantragte der Bundesrat die Annahme der Motion, der Nationalrat folgte dem Antrag im Juni 2018 stillschweigend.¹³

MOTION
DATUM: 12.09.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion Candinas (cvp, GR) bezüglich **Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen** war drei Monate nach der stillschweigenden Annahme im Nationalrat auch im Ständerat nicht umstritten. Nach Hinweisen zu laufenden Bestrebungen durch Ständerat Hêche (sp, JU) und Bundesrätin Leuthard winkte auch die kleine Kammer die Motion ohne weitere Wortmeldung durch.¹⁴

MOTION
DATUM: 28.09.2018
NIKLAUS BIERI

Eine Motion Candinas (cvp, GR) vom Juni 2018 verlangte, die **strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen** sei **an den Bund zu übertragen**. Das Luftfahrtgesetz sei dahingehend anzupassen, dass nicht nur wie bis anhin die an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstehen, sondern alle strafbaren Handlungen, die im Zusammenhang mit Flugunfällen oder schweren Vorfällen stehen. Insbesondere strafbare Handlungen des Flugsicherungspersonals unterstehen bisher der Zuständigkeit der Kantone. Weil Verfahren selten seien und den verschiedenen involvierten Behörden die Expertise fehle, sei die Zusammenführung der Zuständigkeit beim Bund von Vorteil, argumentierte Martin Candinas. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Nationalrat folgte dem Antrag im September 2018 stillschweigend.¹⁵

MOTION
DATUM: 27.11.2018
NIKLAUS BIERI

Im Mai 2017 hatte der Bundesrat dem Parlament einen Bericht zur Abschreibung der Motion der UREK-SR betreffend «**Fluglärmimmissionen. Entschädigung nachbarrechtlicher Abwehransprüche**» vorgelegt. Mit der Annahme der Motion war der Bundesrat im Juni 2009 beauftragt worden, dem Parlament die gesetzlichen Bestimmungen zur Verbesserung der Rechtslage der von Fluglärm betroffenen Grundstückeigentümerinnen und -eigentümer zu unterbreiten. Im kurzen Bericht hielt der Bundesrat knapp acht Jahre später fest, angesichts der ablehnenden Haltung seitens der Kantone und der Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie beider Räte sei keine politische Akzeptanz für eine Neuordnung des Lärmentschädigungssystems gegeben. Aus diesem Grund beantragte er im Bericht die Abschreibung der Motion. Im November 2018 würdigte Roland Eberle (svp, TG) für die Kommission die vom Bund unternommenen Versuche und erklärte, auch die UREK-SR erkenne, dass keine Neuregelung möglich sei. Diskussionslos stimmte der Rat der Abschreibung der Motion zu.¹⁶

MOTION
DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Hardegger (sp, ZH) forderte per Motion den Bundesrat auf, eine **Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge** zu entwickeln, die ein Verlagerungsziel für Kurzstreckenflüge auf andere Verkehrsträger, eine verbindliche Frist und geeignete Massnahmen für die Erreichung des Ziels enthält. Im Nationalrat, der die Motion im Mai 2019 behandelte, wies Bundesrätin Sommaruga auf laufende Bemühungen des Bundesrates sowie auf die parlamentarische Beratung der Revision des CO₂-Gesetzes hin, wo die grosse Kammer mit dem Einschlagen einiger «Pflöcke» (Sommaruga) mehr erreichen könne als mit der Annahme dieser Motion. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 110 gegen 66 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab.¹⁷

MOTION
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Im September 2019 nahm die kleine Kammer oppositions- und diskussionslos eine Motion Candinas (cvp, GR) an, welche die **strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen an den Bund übertragen** will. Das Bundesstrafgericht soll zukünftig bei allen strafbaren Handlungen, die im Zusammenhang mit Flugunfällen oder anderen schweren Vorfällen im Flugverkehr stehen, zuständig sein. Der Bundesrat hatte zwar die Annahme der Motion beantragt aber auch der Nationalrat hatte dem Anliegen 2018 bereits oppositionslos zugestimmt.¹⁸

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die in der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes von 2017 aufgenommenen Regelungen betreffend den Sprachgebrauch im Flugverkehr seien in der Verordnung über den Flugsicherungsdienst nicht dem Willen des Parlamentes entsprechend umgesetzt worden: So müsse selbst bei nichtgewerbsmässigem Sichtflug auf Regionalflughäfen (etwa vom Segelflugzeug-Hobbypilot) seit Januar 2019 Englisch benützt werden, erklärte die Verkehrskommission des Nationalrates (KVF-NR). Das Parlament habe im Sommer 2017 zwar beschlossen, Englisch als Standardsprache im Flugverkehr vorzuschreiben, dem Bundesrat aber gleichzeitig die Kompetenz gegeben, für gewisse Bereiche Ausnahmen zu definieren. Die Verkehrskommission des Nationalrates fühlte sich nun vom Bundesrat missverstanden, weil dieser in der Verordnung keine Ausnahme für nichtgewerbsmässigen Sichtflug vorgesehen hatte. Die KVF-NR ersuchte mit ihrer Motion «**Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprachen nicht verbieten**» den Bundesrat, die Verordnung über den Flugsicherungsdienst so zu ändern, dass die im Funkverkehr verwendete Sprache in Absprache mit den Luftraumnutzern vereinbart wird und der Funkverkehr für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug weiterhin in der ortsüblichen Landessprache stattfinden darf. Bundesrätin Sommaruga verteidigte die Sprachregelung, als die Kommissionsmotion im September 2019 in der grossen Kammer behandelt wurde. Es gehe um ein kleines Fachvokabular, das auf Englisch beherrscht werden müsse, und wenn man fliegen könne – «das braucht ja schon ziemlich viel Grips» –, dann könne man auch noch fünfzig bis hundert Wörter auf Englisch lernen, befand die Magistratin. Demgegenüber sei es für die Flugsicherheit wirklich ein Gewinn, wenn der Funkverkehr einheitlich auf Englisch geführt werde. Die Nationalratsmitglieder sahen dies anders und folgten ihrer Kommission: Mit 138 zu 13 Stimmen (bei 23 Enthaltungen) wurde die Motion in der grossen Kammer angenommen. Eine Motion Jauslin (fdp, AG; Mo. 19.3286), die das gleiche bezweckt wie die Kommissionsmotion, war bis dahin im Rat noch nicht behandelt worden.¹⁹

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Bourgeois (fdp, FR) forderte mit einer Motion den Bundesrat auf, gemeinsam mit den Fluggesellschaften zu gewährleisten, dass beim Kauf von Flugtickets das **CO2-Äquivalent der Emissionen der gebuchten Flugreise ausgewiesen** wird und dass diesbezüglich zukünftig Transparenz herrscht. Bislang würde, falls überhaupt, kein einheitliches CO2-Äquivalent verwendet.

Der Bundesrat erklärte sich in seiner Stellungnahme zur Motion bereit, zusammen mit den betroffenen Kreisen eine wissenschaftlich basierte Berechnungsgrundlage zu erarbeiten, welche von den Fluggesellschaften zu verwenden sei – zur Ausweisung der Emissionen auf dem Flugticket ebenso wie bei Flugangeboten.

Der Nationalrat debattierte im September 2019 über die Motion. Nationalrat Hurter (svp, SH) bat das Plenum, die Motion abzulehnen, das bringe nur «marktverzerrende Bürokratie». Man könne diese Angaben heute schon haben, allerdings seien es immer nur Annäherungen. Bundesrätin Sommaruga warb hingegen für die Annahme der Motion und argumentierte auch mit Wettbewerbsanreizen: Fluggesellschaften mit emissionsärmeren Flotten könnten tiefere Emissionen ausweisen, klimafreundliche Investitionen würden somit belohnt. Der Rat nahm die Motion mit 121 zu 63 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an.²⁰

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem in der Folge der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes mit einer Änderung der Verordnung über den Flugsicherungsdienst auch für nichtgewerbsmässige Sichtflüge auf Regionalflughäfen Englisch als alleinige Sprache für den Funkverkehr eingeführt worden war, regte sich im Parlament Widerstand. Es sei unvertretbar, dass ein Segelflugpilot auf einem regionalen Flugplatz bei der Landung auf Englisch funken müsse, hatte die KVF-NR im Mai 2019 befunden und die Motion **«Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprachen nicht verbieten»** eingereicht, die im September 2019 in der grossen Kammer angenommen wurde.

Die KVF-SR nahm sich im Oktober 2019 des Anliegens an und beantragte ihrem Rat einstimmig, die Motion anzunehmen.

Im Dezember 2019 verwies Bundesrätin Sommaruga im Ständerat zwar darauf, dass eine Abkehr von «English only» zu Lasten der Sicherheit im Flugbetrieb gehe, aber sie wehrte sich nicht mehr gegen die Anpassung der Flugsicherungsverordnung, worauf der Ständerat die Motion diskussionslos annahm.²¹

MOTION
DATUM: 09.12.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im Rahmen der Revision des Datenschutzgesetzes entschied sich die SPK-NR im August 2019, den Bundesrat mit sechs Motionen (Mo. 19.3960, Mo. 19.3961, Mo. 19.3962, Mo. 19.3963, Mo. 19.3964, Mo. 19.3965) aufzufordern, die Datenschutzbestimmungen in anderen Bundesgesetzen zu vervollständigen.

Mit der Motion 19.3965 wollte die Kommission eine **gesetzliche Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten** – auch von besonders schützenswerten Daten – **durch Flughafenhalter** und deren Auftragsbearbeiter schaffen. Im Flugbereich müssten an verschiedenen Stellen Daten bearbeitet werden, etwa zur Flugsicherheit, zum Zutritt zu sicherheitskontrollierten Bereichen, zu Vorfällen und Unfällen oder für Passagierprozesse wie Check-ins. Personendaten müssten an Sicherheitsorgane des Bundes und der Kantone oder an Luftverkehrsunternehmen weitergegeben werden. Zudem seien im Rahmen des Nationalen Sicherheitsprogramms Luftfahrt (NASP) Möglichkeiten zur Videoüberwachung oder zur Bearbeitung von biometrischen Daten geschaffen worden – jedoch fehlten für diese Vorgänge die gesetzlichen Grundlagen. Zudem solle bei Verabschiedung der Revision des Datenschutzgesetzes eine gesetzliche Grundlage für Profiling erstellt werden.

Der Bundesrat erachtete die Erweiterung der Datenbearbeitungskompetenz als nicht notwendig. Die heutigen Vorschriften entsprächen den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtbehörde und der EU und hätten sich bewährt. Die von der Kommission aufgelisteten Prozesse seien nicht Aufgabe der Flughafenhalter, somit benötigten diese auch keine Kompetenz zur entsprechenden Datenbearbeitung. Mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über polizeiliche Massnahmen zur Bekämpfung von Terrorismus (PMT) erhielten die Flughafenhalter zudem die für den Zugang zu geschützten Bereichen im Flughafen nötigen Informationen.

In der Wintersession 2019 behandelte der Nationalrat diese Motion, nicht aber die fünf verwandten Vorstösse. Man habe diese sechs Aspekte aus der Beratung des Datenschutzgesetzes ausgelagert, um weitere Verzögerungen bei Letzterem zu vermeiden, erklärte der Sprecher der SPK-NR Matthias Jauslin (fdp, AG). Er zeigte sich über die ablehnende Haltung des Bundesrates erstaunt, zumal die Kommission die Motion mit 20 zu 2 Stimmen (bei 1 Enthaltung) verabschiedet habe und kein Minderheitsantrag vorliege. Verkehrsministerin Sommaruga versuchte, die Position des

Bundesrates noch einmal zu verdeutlichen: In denjenigen Bereichen, in denen die Flughafenhalter für die Sicherheit zuständig sind, erhielten sie bereits heute die notwendigen Informationen; für alle anderen Bereiche, die nicht zu ihren Aufgaben zählten, benötigten sie auch keine entsprechenden Kompetenzen. Wie Simonetta Sommaruga in der Debatte vermutet hatte, nahm der Nationalrat die Motion mit 132 zu 50 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich an. Die SVP-Fraktion lehnte den Vorstoss einstimmig ab.²²

MOTION

DATUM: 10.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Herbstsession 2020 der Abschreibung der Motion «**Fluglärmimmissionen. Entschädigung nachbarrechtlicher Abwehrensprüche**» zu, nachdem die UREK-NR dies mit 15 zu 7 Stimmen bei einer Enthaltung empfohlen hatte. Die Motion der UREK-SR hatte den Bundesrat beauftragt, eine Vorlage zur Verbesserung der Rechtslage der von Fluglärm betroffenen Grundstückeigentümerinnen und -eigentümer auszuarbeiten. In einem kurzen Bericht hatte der Bundesrat erläutert, was er alles unternommen hat, um die Motion umzusetzen. Da die Kantone und die beiden UREK auf die vorgeschlagenen Lösungen ablehnend reagiert hätten, entschied der Bundesrat, die geltende Rechtslage beizubehalten. Da auch der Ständerat bereits der Abschreibung zugestimmt hatte, wurde diese Motion ca. 12 Jahre nach ihrer Einreichung als erledigt erklärt.²³

MOTION

DATUM: 10.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mit ihrer Motion «**Ausnahme des Modellflugs von der EU-Drohnenregelung**» beabsichtigte die KVF-NR den Bundesrat zu beauftragen, bei der Übernahme der EU-Verordnung 2019/947 zur Regelung von unbemannten Luftfahrzeugen, den Modellflug auszunehmen und diesen unter Schweizer Recht zu belassen. Die EU-Verordnung sei hauptsächlich erlassen worden, um den Umgang mit Drohnen zu regeln, für den Modellflug sei sie jedoch ungeeignet, da sie rein administrativer Natur sei und die Sicherheit nicht erhöhe. Zudem müsste das BAZL bei Übernahme der entsprechenden Regelung den Modellflug in Zukunft beaufsichtigen. Diese Überwachung einer nicht sicherheitsrelevanten Sport- und Freizeitaktivität sei jedoch sachfremd und nicht zu rechtfertigen. Die Schweizer Modellflugvorschriften hätten sich seit Jahren bewährt und sollten weiterhin gelten. Eine Kommissionsminderheit aus GP-, GLP- und SP-Vertreterinnen und -Vertretern beantragte die Ablehnung der Motion.

Der Bundesrat beantragte ebenfalls die Ablehnung der Motion. Er nannte dafür mehrere Gründe. Zum einen habe die Schweiz die EU-Verordnung dank ihren Mitwirkungsrechten in verschiedenen Punkten erfolgreich beeinflussen können. Es bestehe für den Modellflug lediglich eine digitale Registrationspflicht. Wenn sich eine Person zudem einem Verein anschliesse, unterstehe diese keiner Schulungspflicht, sie müsse kein Mindestalter erreicht haben und die Modellflugzeuge unterlägen keiner Höhenbeschränkung. Die Übernahme der EU-Verordnung sei daher verhältnismässig. Zum anderen könne die Schweiz nicht einseitig Elemente aus einer von der EU verabschiedeten Verordnung herausnehmen. Dafür wäre die Zustimmung der EU nötig; diese wäre aber sehr fraglich. Wenn die EU die Zustimmung verweigern würde, müsste der Bundesrat über die Nicht-Übernahme der gesamten besagten EU-Verordnung verhandeln. Wenn die EU ihre Zustimmung zur teilweisen oder zur ganzen Nicht-Übernahme verweigere, könnte dies weitreichende politische Konsequenzen mit sich bringen: Da die Schweiz dadurch ihren Verpflichtungen im Rahmen einer weiteren, bereits übernommenen EU-Verordnung zur Zivilluftfahrt nicht nachkommen würde und keine gleichwertigen nationalen Regulierungen vorhanden seien, könnte die EU Schutzmaßnahmen ergreifen. Weiter könne die Nicht-Übernahme der Verordnung auch Probleme wirtschaftlicher Art nach sich ziehen. So wäre etwa der Zugang der Schweizer Drohnen-Industrie zum wichtigen EU-Binnenmarkt gefährdet, weil von der Schweiz ausgestellte Bewilligungen von der EU nicht anerkannt würden. Zudem würden verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Datenschutzes im Zusammenhang mit der Nutzung von Drohnen verzögert. Schliesslich hätte die Nicht-Übernahme der EU-Verordnung zur Folge, dass die Schweiz zukünftig bei der Weiterentwicklung des EU-Rechts im Bereich der unbemannten Luftfahrzeuge nicht mehr mitarbeiten könnte.

Der Nationalrat behandelte das Geschäft in der Herbstsession 2020. In der Diskussion erläuterte Aline Trede (gp, BE) als Sprecherin der Kommissionsminderheit, die Argumente gegen die Annahme der Motion, die sich mit der Stellungnahme des Bundesrates deckten. Verkehrsministerin Sommaruga resümierte, dass die EU-Regulierung genügend Flexibilität biete, um sicherzustellen, dass mit den

Modellflugzeugen wie bis anhin weiter geflogen werden könne. Aus Sicht des Bundesrates wiege die Problematik der eventuellen Gefährdung des Marktzugangs für Drohnen und Robotik aus der Schweiz schwerer als die Regiestrierungspflicht, die er als zumutbar erachte.

Diese Worte fruchteten jedoch nicht. Die Mehrheit der grossen Kammer war der Ansicht, dass die Vorschriften für den Modellflug in der Schweiz von der EU-Verordnung zur Regelung von unbemannten Luftfahrzeugen ausgenommen werden sollen. Er stimmte der Motion mit 93 zu 79 Stimmen bei 8 Enthaltungen zu. Grüne und Grünliberale sowie fast alle SP-Mitglieder sprachen sich gegen die Vorlage aus.²⁴

MOTION

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eva Herzog (sp, BS) forderte mit einer im September 2020 eingereichten Motion, dass der Bundesrat ein Monitoring über die **Entwicklung der Kundennachfrage und der Flugaktivitäten im Rahmen der Einführung der Flugticketabgabe** einführen soll. Dies sei insbesondere für den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse wichtig. Falls die Flugticketabgabe zu einer unerwünschten Verlagerung der Flugpassagiere in den französischen Sektor des Flughafens führe, wo die Tickets einer tieferen Abgabe unterlägen und daher günstiger seien, solle der Bundesrat Vorschläge erarbeiten, wie dieser Trend aufgehalten werden könnte. Im schlimmsten Fall könne nämlich die Binationalität des Flughafens in Frage gestellt werden. Falls dieser dann nur noch ein französischer Regionalflughafen wäre, dürfte die Schweiz ihn zwar noch mitbenutzen, hätte aber kein Mitspracherecht mehr (Stichwort Nachtflugsperrre). Herzog befürchtete auch ein mögliches Ausweichen der Passagiere von anderen Schweizer Flughäfen nach Basel-Mulhouse, was zu einer Intensivierung der Lärmbelastung führen würde. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; die kleine Kammer stimmte dieser in der Wintersession 2020 stillschweigend zu.²⁵

MOTION

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 stimmte der Ständerat auf Empfehlung der Mehrheit seiner Kommission der Motion **«Ausnahme des Modellflugs von der EU-Drohnenregelung»** zu. Hans Wicki (fdp, NW) vertrat im Rat die Position der Mehrheit der KVF-SR. Er legte dar, dass mit der Übernahme der EU-Drohnenregelung die administrativen Anforderungen für die Modellfliegerei erhöht würden, ohne dass dabei ein konkreter Sicherheitsgewinn resultieren würde. Zudem gehe mit der Übernahme die faktische Einführung des Vereinszwangs einher, da Nichtmitglieder zahlreiche Nachteile zu befürchten hätten. So müssten diese etwa einen zusätzlichen Online-Test absolvieren, und die Flughöhe ihrer Modellflugzeuge würde auf 120 Meter beschränkt. Eva Herzog (sp, BS) und Simonetta Sommaruga erläuterten für die Minderheit, respektive für den Gesamtbundesrat, die von ihnen befürchteten Konsequenzen bei einer Annahme der Motion. So nehme man mit Annahme der Motion in Kauf, dass die EU-Regulierung für den Drohnen- und Modellflug, an der die Schweiz stark mitgearbeitet hatte, nicht ratifiziert werden könne. Dadurch werde die Erhöhung der Sicherheit im Schweizer Luftverkehr verzögert und die Schweizer Drohnen- und Robotikindustrie verliere den Zugang zum EU-Binnenmarkt inklusive Forschungszusammenarbeit. Schliesslich erläuterte Sommaruga, wie bereits im Nationalrat, dass die Schweiz von der Weiterentwicklung des EU-Rechts im Bereich der unbemannten Luftfahrzeuge ausgeschlossen wäre. In der Abstimmung schloss sich der Ständerat der Mehrheit seiner Kommission an und stimmte der Motion knapp zu, mit 20 gegen 18 Stimmen bei 4 Enthaltungen.²⁶

-
- 1) BO CN, 1996, p. 61 ss.71
 - 2) AB NR, 2006, S. 469 f.; AB SR, 2006, S. 463 f.
 - 3) AB NR, 2006, S. 489 und Beilagen I, S. 375 f.; AB SR, 2006, S. 463 und Beilagen III, S. 73 ff.
 - 4) AB NR, 2005, S. 1973; AB SR, 2006, S. 462 f.
 - 5) AB NR, 2006, S. 2027 und Beilagen V, S. 165; Presse vom 2.11.06.
 - 6) BO CN, 2008, p. 552 s.
 - 7) BO CE, 2008, p. 519 ss.; BO CN, 2008, p. 1381 ss.
 - 8) BO CN, 2009, p. 1044.
 - 9) AB NR, 2014, S. 374 f.; AB SR, 2014, S. 1073.
 - 10) AB NR, 2016, S. 1484.
 - 11) AB SR, 2017, S. 257 f.
 - 12) AB NR, 2016, S. 1140 f.; AB SR, 2017, S. 259 f.
 - 13) AB NR, 2018, S. 1154
 - 14) AB SR, 2018, S. 635.
 - 15) AB NR, 2018, S. 1731
 - 16) AB SR, 2018, S. 841 f.; Bericht zur Abschreibung der Motion 08.3240
 - 17) AB NR, 2019, S. 721 f.
 - 18) AB SR, 2019, S. 627
 - 19) AB NR, 2019, S.1516 ff.
 - 20) AB NR, 2019, S. 1520 f.

- 21) AB SR, 2019, S. 1075; Kommissionsbericht KVF-SR vom 15.10.19; NZZ, 6.12.19
- 22) AB NR, 2019, S. 2152 f.
- 23) AB NR, 2020, S. 1384 ; Bericht zur Abschreibung der Motion 08.3240
- 24) AB NR, 2020, S. 1388 ff.; EU Durchführungsverordnung 2019_947
- 25) AB SR, 2020, S. 1269 f.
- 26) AB SR, 2020, S. 1267 ff.