

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strafrecht, Luftfahrt
Akteure	Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strafrecht, Luftfahrt, 2019 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
SPK-NR	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
EHS	Emissionshandelssystem
EASA	European Aviation Safety Agency
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CIP-CN	Commission des institutions politiques du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga. Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.¹

Luftfahrt

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.²

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.³

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.⁴

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.⁵

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.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.05.2020
NIKLAUS BIERI

Am 4. Mai 2020 beriet der Ständerat als Erstrat über die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Eintreten war unbestritten, es gab aber Minderheitsanträge: Eine Minderheit Mazzone (gp, GE) verlangte, dass der Bund nur dann Beiträge oder Darlehen gewähren soll, wenn sich die Flugunternehmen verpflichten, auf den gewerbmässigen Personentransport zwischen Landesflughäfen zu verzichten, wenn eine Zugverbindung mit einer Fahrzeit von weniger als drei Stunden besteht. Eine Minderheit Zopfi (gp, GL) wollte einen Passus aufnehmen, nachdem die Rückzahlung erhaltener Unterstützung fällig wird, sobald die Anzahl der Luftbewegungen wieder bei 80 Prozent des Niveaus von vor der Unterstützung liegt. Die beiden klimapolitisch motivierten Anträge stiessen bei Bundesrätin Simonetta Sommaruga auf Verständnis, trotzdem beantragte sie deren Ablehnung. An Ständerätin Mazzone gerichtet erklärte die Verkehrsministerin, die Inlandverbindung zwischen Genf und Zürich sei 1998 – als sich die Swissair aus Genf zurückzog – vom Kanton Genf explizit gewünscht worden. Auch wenn unklar sei, ob der Kanton diese Verbindung immer noch wünsche: Eine solche Änderung sollte nicht in einer dringlichen Sitzung diskutiert, sondern zuerst in die Vernehmlassung geschickt werden. Auch der Vorschlag Zopfi gehöre zuerst in eine Vernehmlassung. Weiter mahnte Bundesrätin Sommaruga: «Machen Sie Klimapolitik, auch für die Luftfahrt, aber machen Sie sie am richtigen Ort, d.h. im CO₂-Gesetz.» Die beiden Minderheitsanträge wurden deutlich verworfen. Ferner verlangte ein Einzelantrag von Carlo Sommaruga (sp, GE), dass die Landesflughäfen bezüglich der Gewährung von Darlehen, Bürgschaften, Garantien und Hilfszahlungen gleich behandelt werden. Die Verkehrsministerin begegnete diesem Antrag mit der Zusicherung, dass die Gleichbehandlung der Landesflughäfen sowie der ansässigen Unternehmen vom Bundesrat «wirklich genau so gemeint» sei und durchgesetzt werde, auch wenn sie im Gesetzestext nicht explizit genannt sei. Auch der Antrag Sommaruga wurde abgelehnt. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig mit 39 Stimmen (2 Enthaltungen) angenommen.⁷

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 Registrierungspflicht, 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.⁸

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.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Änderung des Luftfahrtgesetzes** stand in der Sommersession 2021 auf dem Programm des Nationalrates. Mit der Revision wollte der Bundesrat zwei Sicherheitslücken schliessen sowie die Sprachenfrage beim Funken im nichtgewerbsmässigen Sichtflugverkehr klären, welche durch die Motion 19.3531 der KVF-NR aufgeworfen worden war. Die grosse Kammer pflichtete der Formulierung des Bundesrates zu den unangemeldeten Alkoholtests im Rahmen von Vorfeldinspektionen bei. Sie lehnte jedoch ein vereinfachtes Melderecht für Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen ab. Dieses hätte es dem Fachpersonal erlaubt, dem BAZL einen Verdacht auf Untauglichkeit des Personals – beispielsweise durch eine Sucht oder eine psychische Krankheit – zu melden. Bundesrätin Sommaruga argumentierte hier vergeblich, dass ein solches Melderecht für die Sicherheit im Flugverkehr sehr entscheidend sei. Bei der Umsetzung der Motion 19.3531 der KVF-NR präzisierte die grosse Kammer den Entwurf des Bundesrates dahingehend, dass der Grundsatz «english only» ausschliesslich für den Flughafen Zürich angewendet werden soll. Bei allen anderen Flughäfen solle im nicht gewerbsmässigen Sichtflugverkehr neben Englisch auch in der jeweils vorherrschenden lokalen Amtssprache kommuniziert werden können. In der Gesamtabstimmung sprach sich der Nationalrat einstimmig für die Annahme des Entwurfes aus.¹⁰

MOTION
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 reichte die KVF-NR eine Motion zur **Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz** ein. Diese solle in Einklang mit dem Luftverkehrsabkommen, das die Schweiz und die EU abgeschlossen haben, stehen und es den Pilotinnen und Piloten erlauben, bis zum 65. Altersjahr zu fliegen. Die Kommission begründete ihren Vorstoss mit der EU-Verordnung Nr. 1178/2011, welche in das Luftverkehrsabkommen integriert worden war. Gemäss dieser Verordnung sei es den Pilotinnen und Piloten nur bis zum 60. Altersjahr erlaubt, im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein. Diese Altersgrenze sei willkürlich und wenig sinnvoll. Bis zum Januar 2020 habe die Schweiz bei der EU-Kommission eine Ausnahmeregelung bezüglich der Alterslimite erhalten. Auf dieses Datum hin habe sich die EU jedoch gegen die Weiterführung dieser Ausnahmeregelung ausgesprochen. Da es wenig wahrscheinlich erscheine, dass es in der EU in naher Zukunft zu einer Änderung der betreffenden Verordnung komme, müsse die Schweiz selber eine nationale Berufspilotenlizenz schaffen.

Der Bundesrat sprach sich gegen die Annahme dieses Vorstosses aus. Dafür gab es mehrere Gründe: Zum einen seien nur sehr wenige Personen betroffen, da die Altersbeschränkung nur auf Pilotinnen und Piloten angewandt werde, welche «ausschliesslich und als alleiniges Besatzungsmitglied gewerbsmässige Personentransporte ausführen». Zum anderen befürchtete der Bundesrat – ganz im Gegensatz zur KVF-NR – Gegenmassnahmen der EU, wenn die Schweiz von den Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens abweiche, was sie mit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine nationale Berufspilotenlizenz tun würde. Schliesslich wies der Bundesrat darauf hin, dass die EASA mittlerweile die Änderung des Passus zur Altersbegrenzung plane, das BAZL sei in diese Arbeiten involviert.

Der Nationalrat befasste sich in der Sommersession 2021 mit dem Geschäft. Dabei vermochte Verkehrsministerin Sommaruga diesen nicht davon zu überzeugen, den Vorstoss abzulehnen. Sie argumentierte vergeblich, dass die Umsetzung dieser Motion Retorsionsmassnahmen seitens der EU – beispielsweise «de[n] Verzicht auf die gegenseitige Anerkennung von Pilotenlizenzen der Linien-, Geschäfts- und Privatfliegerei sowie allenfalls Marktbeschränkungen» – provozieren dürfte. Der Nationalrat nahm die Motion mit 107 gegen 73 Stimmen, bei 9 Enthaltungen, an. Zustimmung fand die Motion bei der ganzen SVP-Fraktion und bei Mehrheiten der GLP-, der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen.¹¹

MOTION
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Parallel zur Motion 21.3020 der KVF-NR reichte Erich Ettlin (mitte, OW) im März 2021 im Ständerat eine fast gleichlautende Motion ein, die ebenfalls die **Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz** forderte. Diese solle in Einklang mit dem Luftverkehrsabkommen, das die Schweiz und die EU abgeschlossen haben, stehen und es den Pilotinnen und Piloten erlauben, bis zum 65. Altersjahr zu fliegen. Ettlin begründete seinen Vorstoss mit der EU-Verordnung Nr. 1178/2011, welche in das Luftverkehrsabkommen integriert worden war. Gemäss dieser Verordnung sei es den Pilotinnen und Piloten nur bis zum 60. Altersjahr erlaubt, im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein. Diese Altersgrenze sei willkürlich und wenig sinnvoll. Bis zum Januar 2020 habe die Schweiz bei der EU-Kommission eine Ausnahmeregelung bezüglich der Alterslimite erhalten. Auf dieses Datum hin habe sich die EU jedoch gegen die Weiterführung dieser Ausnahmeregelung ausgesprochen. Da es wenig wahrscheinlich

erscheine, dass es in der EU in naher Zukunft zu einer Änderung der betreffenden Verordnung komme, müsse die Schweiz selber eine nationale Berufspilotenlizenz schaffen.

Der Vorstoss wurde in der Sommersession 2021 im Stöckli behandelt und stiess dabei auf Wohlwollen. Bundesrätin Sommaruga argumentierte vergeblich, dass mit der aktuellen Regelung – anders als von den Ständeräten Ettlín und Dittli (fdp, UR) beteuert – kein wirkliches Berufsverbot für Pilotinnen und Piloten vorliege. Es sei den über 60-Jährigen gemäss der entsprechenden EU-Verordnung bloss nicht erlaubt, in einem Einzel-Cockpit Personen und Güter gewerbsmässig zu transportieren. Die Motion schaffe aber Probleme, weil ihre Umsetzung zu einem Vertragsbruch mit der EU führen würde. Diese habe gemäss Sommaruga bereits signalisiert, «dass im Rahmen des Luftverkehrsabkommens kein Spielraum für die Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz bestehe» und dass sie im Falle der Umsetzung geeignete Ausgleichsmassnahmen ergreifen werde. Sommaruga rief deshalb dazu auf, die Motion nicht zu unterstützen. Für die Schweizer Luftfahrtbranche stehe insgesamt zu viel auf dem Spiel. Die Worte der Verkehrsministerin vermochten jedoch die Mehrheit nicht zu überzeugen; mit 24 zu 15 Stimmen bei einer Enthaltung nahm die kleine Kammer den Vorstoss an.¹²

POSTULAT

DATUM: 24.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR wollte den Bundesrat im August 2021 mit einem Postulat beauftragen darzulegen, wie **CO₂-neutrales Fliegen bis 2050** ermöglicht werden könne. Eine Minderheit Rüeegger (svp, OW) beantragte die Ablehnung des Vorstosses, der Bundesrat wollte ihn hingegen annehmen. Der Nationalrat nahm sich in der Frühjahrsession 2022 des Themas an. Kommissionssprecher Matthias Jauslin (fdp, AG) stellte fest, dass sich auch der Aviatiksektor bewegen müsse, wenn die Schweiz ihr Ziel, bis 2050 CO₂-neutral zu werden, erreichen wolle. In diesem Sektor gebe es aber spezifische Herausforderungen, da es hier um andere Distanzen gehe und auch immer der internationale Kontext berücksichtigt werden müsse. Auch gelte es zu bedenken, dass die Entwicklung eines neuen Flugzeuges viele Jahre in Anspruch nehmen könne. Die Fragen nach der Finanzierung, der Herstellung von synthetischen Treibstoffen sowie der internationalen Koordination müssten deshalb zeitnah angegangen werden. Diesem Votum hielt Monika Rüeegger entgegen, dass die Stimmbevölkerung im Sommer 2021 das CO₂-Gesetz, das eine Flugticketabgabe enthielt, abgelehnt hatte. Diese Entscheidung gelte es zu respektieren; es gehe nicht an, dass «die vom Volk abgelehnten Ziele über Umwege, durch das «Hintertürli»», wiedereingeführt würden. Zudem habe die ICAO 2019 das Projekt CORSIA gestartet, in dessen Rahmen die beteiligten Fluggesellschaften ihre CO₂-Emissionen reduzierten respektive kompensierten. Schliesslich unterlägen Flüge innerhalb der Schweiz und von der Schweiz in EWR-Staaten bereits dem Schweizer EHS.

Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga vertrat die Ansicht, dass die Flugbranche klare Vorgaben brauche, wie sie ihren Beitrag zur Klimaneutralität leisten könne, und dass genau diese Fragen mit dem geforderten Postulatsbericht beantwortet werden könnten. Die offenen Fragen würden selbstverständlich im internationalen Kontext angegangen. Das habe der Bundesrat im Übrigen auch im Rahmen der Vorlage zum neuen CO₂-Gesetz so gehandhabt; in Abstimmung mit den Regeln in der EU habe er eine Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen beim Kerosin vorgeschlagen. Im Anschluss sprach sich die grosse Kammer mit 128 zu 48 Stimmen bei 3 Enthaltungen klar für Annahme des Postulats aus. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 13.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** widmete sich in der Herbstsession 2021 der **Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Die kleine Kammer folgte in der Frage der Sprachen, welche beim Funken verwendet werden dürfen, dem Nationalrat. Ebenso unbestritten war die Zustimmung zu stichprobenartigen Alkoholkontrollen beim Flugpersonal. Der dritte Punkt der Vorlage, das Melderecht für medizinisches Fachpersonal bei Zweifeln an der medizinischen Tauglichkeit der Pilotinnen und Piloten, gab im Rat am meisten zu reden. Hansjörg Knecht (svp, AG) erörterte für die Mehrheit der vorberatenden KVF-SR, dass es dem medizinischen Fachpersonal bereits heute möglich sei, sich innerhalb von 1-2 Wochen von der Schweigepflicht entbinden zu lassen. Weitergehende Massnahmen seien daher nicht notwendig. Minderheitssprecher Mathias Zopfi (gp, GL) widersprach diesem Votum. Für ihn war klar, dass Ärztinnen und Ärzte nicht zuerst noch von der Schweigepflicht entbunden werden sollen, bevor sie eine Meldung machen dürfen, die eventuell für die Sicherheit zahlreicher Passagiere eminent wichtig ist. Es sei unlogisch, eine solche Hürde ins Gesetz einzubauen. Er bat daher, seiner Minderheit und damit

der Version des Bundesrates zu folgen. Bundesrätin Sommaruga schloss sich den Worten von Zopfi an und bat den Rat eindringlich, der Minderheit zu folgen. Diese Voten überzeugten die kleine Kammer, sie stimmte dem Minderheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen zu. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat die Vorlage mit 41 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung an.¹⁴

MOTION

DATUM: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** schloss sich in der Herbstsession 2021 dem Nationalrat an und sprach sich für die Motion der KVF-NR zur **Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz** aus. Kommissionssprecher Wicki (fdp, NW) argumentierte, dass die Schweiz eine Regelung benötige, wonach die Alterslimite für gewerbmässige Transportflüge von alleine fliegenden Pilotinnen und Piloten bei 65 Jahren liegen soll und nicht bei 60 Jahren, wie dies in der EU der Fall ist. Verkehrsministerin Sommaruga wies vergeblich darauf hin, dass eine solche Regelung für das Verhältnis zur EU gefährlich sein könnte, da sie in Konflikt mit dem Luftverkehrsabkommen mit der EU stehe.¹⁵

MOTION

DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Wintersession 2021 erwartungsgemäss der **Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz** zu, nachdem die beiden Räte bereits zuvor eine fast gleichlautende Motion der KVF-NR gutgeheissen hatten. Verkehrsministerin Sommaruga beharrte denn auch nicht mehr auf einer Abstimmung zu dieser Motion, die der Bundesrat zur Ablehnung empfohlen hatte. Sie rief dem Nationalrat bloss noch einmal in Erinnerung, dass die Schweiz mit der Umsetzung der Motion gegen das Luftverkehrsabkommen mit der EU verstossen werde.¹⁶

-
- 1) AB SR, 2020, S. 1260 ff.
 - 2) AB NR, 2019, S. 721 f.
 - 3) AB NR, 2019, S.1516 ff.
 - 4) AB NR, 2019, S. 1520 f.
 - 5) AB SR, 2019, S. 1075; Kommissionsbericht KVF-SR vom 15.10.19; NZZ, 6.12.19
 - 6) AB NR, 2019, S. 2152 f.
 - 7) AB SR, 2020, S. 200 ff.
 - 8) AB NR, 2020, S. 1388 ff.; EU Durchführungsverordnung 2019_947
 - 9) AB SR, 2020, S. 1267 ff.
 - 10) AB NR, 2021, S. 1024 ff.
 - 11) AB NR, 2021, S. 1041 ff.
 - 12) AB SR, 2021, S. 634 ff.
 - 13) AB NR, 2022, S. 511 ff.
 - 14) AB SR, 2021, S. 766 ff.
 - 15) AB SR, 2021, S. 1017 f.
 - 16) AB NR, 2021, S. 2205