

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Luftfahrt
Akteure	Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftfahrt, 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
SPK-NR	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union

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

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

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.¹

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.²

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.³

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.⁴

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.⁵

1) AB NR, 2019, S. 721 f.

2) AB NR, 2019, S. 1516 ff.

3) AB NR, 2019, S. 1520 f.

4) AB SR, 2019, S. 1075; Kommissionsbericht KVF-SR vom 15.10.19; NZZ, 6.12.19

5) AB NR, 2019, S. 2152 f.